НА КРИЛАХ ЧАСУ:

75 РОКІВ СТАНОВЛЕННЯ І РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОЇ ДЕРЖАВНОЇ ЛЬОТНОЇ АКАДЕМІЇ

Книга перша

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА ЛЬОТНА АКАДЕМІЯ

НА КРИЛАХ ЧАСУ: 75 РОКІВ СТАНОВЛЕННЯ І РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОЇ ДЕРЖАВНОЇ ЛЬОТНОЇ АКАДЕМІЇ

Книга перша

Кропивницький
2026

УДК 378.4(477.65):629.73(09)

Рекомендовано до видання Вченою радою Української державної льотної академії (протоколол № 10 від 25 липня 2026 року)

Рецензенти :

Олександр Ковальков – завідувач кафедри історії України та всесвітньої історії Центральноукраїнського державного університету імені Володимира Винниченка, доктор історичних наук, професор

Анатолій Залевський **–** в.о. проректора з науково-педагогічної роботи Української державної льотної академії, кандидат технічних наук, доцент

Наталія Подопригора **–** в.о. проректора з наукової роботи та міжнародної діяльності Української державної льотної академії, доктор педагогічних наук, професор

На крилах часу: 75 років становлення і розвитку Української державної льотної академії. Книга перша / автор-укладач І. І. Романько. Кропивницький : УДЛА, 2026. 232с.

DOI: https://doi.org/10.5281/zenodo.22108230

Видання охоплює історичний відтинок від 1951 року, коли було засновано 60-те Військове авіаційне училище льотчиків Військово-Повітряних сил, до сьогодення, ознаменованого набуттям статусу Української державної льотної академії. Читач отримує панораму трансформацій – від військового ЗВО до центру підготовки кадрів цивільної авіації (КШВЛП, КВЛУ ЦА), а згодом – до етапів розвитку в умовах відновлення державної незалежності України (ДЛАУ, КЛА НАУ, ЛА НАУ, УДЛА).

Автор переконливо демонструє, як академія, попри складні періоди реорганізації та дефіцит ресурсів, не лише зберегла свою профільну спрямованість, а й розвинула унікальну школу підготовки авіаційних фахівців, яка здобула міжнародний авторитет. Повернення до статусу самостійного закладу вищої освіти у 2024 році в тексті трактується як закономірний результат професійної зрілості та визнання ролі академії у зміцненні національної авіаційної безпеки.

Науково-популярний стиль викладу робить книгу доступною не лише для фахівців авіаційної галузі, а й для широкого кола читачів: здобувачів освіти, викладачів, науковців, краєзнавців та всіх, хто цікавиться історією Кропивниччини та розвитком української авіаційної освіти і науки.

УДК 629.73(09):94(477)

© Романько І. І., 2026
© Українська державна льотна академія, 2026

ЗМІСТ

ПЕРЕДМОВА	**4**
60-те ВІЙСЬКОВЕ АВІАЦІЙНЕ УЧИЛИЩЕ ЛЬОТЧИКІВ ВІЙСЬКОВО-ПОВІТРЯНИХ СИЛ	**6**
КІРОВОГРАДСЬКА ШКОЛА ВИЩОЇ ЛЬОТНОЇ ПІДГОТОВКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ	**15**
КІРОВОГРАДСЬКЕ ЛЬОТНО-ШТУРМАНСЬКЕ УЧИЛИЩЕ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ	**40**
КІРОВОГРАДСЬКЕ ВИЩЕ ЛЬОТНЕ УЧИЛИЩЕ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ	**63**
ДЕРЖАВНА ЛЬОТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ	**93**
КІРОВОГРАДСЬКА ЛЬОТНА АКАДЕМІЯ НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ	**132**
ЛЬОТНА АКАДЕМІЯ НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ	**175**
УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА ЛЬОТНА АКАДЕМІЯ	**198**

ПЕРЕДМОВА

Історія вітчизняної авіаційної освіти нерозривно пов'язана з діяльністю навчальних закладів, що свого часу базувалися у Кіровограді (з 2016 року – Кропивницькому). Однією з яскравих та важливих сторінок цього літопису є діяльність ***60-го Військового авіаційного училища льотчиків Військово-Повітряних Сил,*** що функціонувало в період з 1951 по 1960 роки. Навіть після реорганізації у вище училище (60-е ВВАУЛ ВПС) та подальшого розформування у 1960 році через скорочення Збройних Сил, спадщина закладу не була втрачена.

Середина XX століття стала епохою стрімкого технологічного прориву в цивільній авіації, ознаменованою масовим переходом на реактивні та турбогвинтові літаки. Зростання обсягів авіаперевезень у Радянському Союзі вимагало кардинальних змін в системі підготовки авіаційних фахівців. Саме в цей період, на базі розформованого 60-го ВВАУЛ ВПС, було створено ***Кіровоградську школу вищої льотної підготовки цивільної авіації*** (1960–1978 рр.). Цей навчальний заклад не лише заповнив дефіцит кадрів для «Аерофлоту», а й заклав фундамент для підготовки пілотів, штурманів та диспетчерів, став визнаним осередком авіаційної освіти не тільки в СРСР, а й далеко за його межами. За вісімнадцять років своєї діяльності Кіровоградська ШВЛП пройшла шлях динамічного розвитку, перетворившись на унікальний навчальний комплекс. Масштаби підготовки вражають: понад 37,5 тисяч випускників, серед яких – фахівці з 49 країн світу, що свідчить про високу репутацію школи на міжнародному рівні.

Училище стало піонером у підготовці штурманських кадрів та диспетчерів служби руху, постійно вдосконалюючи свою матеріально-технічну базу – від оснащення аеродромів радіолокаційними системами до спеціального переобладнання літаків для потреб навчання. Завдяки професіоналізму викладацького складу та успішній інтеграції досвіду військових авіаторів у цивільну практику, Кіровоградська ШВЛП не просто виконала своє державне завдання, а й сформувала потужну освітню спадщину.

На початку 1970-х років стрімкий розвиток цивільної авіації та ускладнення технічного оснащення повітряних суден вимагали спеціалізації навчального процесу. Відповідаючи на виклики часу, 1 січня 1971 року на базі Кіровоградської школи вищої льотної підготовки було створено ***Кіровоградське льотно-штурманське училище цивільної авіації*** (КЛШУ ЦА). Відокремлення підготовки штурманів та диспетчерів служби руху в самостійний середній спеціальний навчальний заклад стало стратегічно важливим кроком, що дозволив зосередити ресурси на підготовці вузькопрофільних фахівців для роботи на сучасних для того періоду літаках Ан-24.

Діяльність училища припинилася у 1986 році, коли система підготовки зазнала реорганізації через перехід до вищої професійної освіти. Усі навчально-матеріальні ресурси КЛШУ були передані Кіровоградському вищому льотному училищу цивільної авіації. Цей етап став логічним завершенням діяльності спеціалізованого середнього закладу, який успішно виконав своє завдання з якісного забезпечення авіаційної галузі професійними кадрами та заклав основу для подальшого зміцнення вищої авіаційної освіти в нашому регіоні.

У 1978 році на базі Школи вищої льотної підготовки було створено ***Кіровоградське вище льотне училище цивільної авіації*** (КВЛУ ЦА), завданням якого стала підготовка інженерів-пілотів з вищою освітою. 1978–1993 роки – період активного формування фахових факультетів, впровадження інноваційних методик навчання та розбудови потужної матеріально-технічної бази. Училище трансформувалося у провідний навчальний та науковий центр, що не лише забезпечував кадрами цивільну авіацію, а й став важливим осередком професійної підготовки міжнародного рівня, адаптуючи навчальний процес до складних вимог часу. За півтора десятиліття своєї діяльності КВЛУ ЦА перетворилося на освітній комплекс, що поєднував підготовку льотного, штурманського та диспетчерського складу з потужною науковою та тренажерною базою.

Випуск тисяч висококваліфікованих інженерів-пілотів та інженерів-штурманів, ефективна діяльність факультету підвищення кваліфікації, а також впровадження навчання курсантів на літаках Л-410УВП, підтвердили статус училища як одного з найавторитетніших закладів галузі. Попри складні економічні та політичні виклики початку 1990-х років, пов'язані з розпадом СРСР, льотне училище зберегло свій професійний потенціал. Досвід, здобутий під час розбудови навчально-спортивних комплексів, створення тренажерних центрів та розвитку наукової діяльності, став надійним фундаментом для подальшої трансформації закладу вже в умовах незалежної України. Історія КВЛУ ЦА 1978–1993 років – це історія впровадження високих стандартів освіти та вірності авіаційним традиціям.

У липні 1993 року було прийнято рішення про створення ***Державної льотної академії України*** (ДЛАУ) на базі Кіровоградського вищого льотного училища цивільної авіації. Цей період (1993–2011 рр.) став для закладу часом випробувань на витривалість, адже академія опинилася перед обличчям серйозних економічних криз та загрози повної втрати національної школи підготовки авіаторів. Попри дефіцит державного фінансування та застарілість технічного парку, колектив академії обрав стратегію виживання та розвитку, спрямовану на інтеграцію в міжнародні стандарти ІКАО та оновлення навчального процесу.

Період 2011–2024 років в історії авіаційного навчального закладу ознаменувався масштабними структурними трансформаціями, що відображали загальні процеси оптимізації системи вищої освіти України.

Цей процес почався у 2011 році з приєднання закладу до складу Національного авіаційного університету та створення ***Кіровоградської льотної академії НАУ***. Після перейменування у 2018 році на ***Льотну академію НАУ*** заклад зрештою перейшов до нового етапу самостійності.

13 жовтня 2023 року постановою Кабінету Міністрів України було визначено розділити Національний авіаційний університет на два ЗВО – державний університет «Київський авіаційний інститут» та Українську державну льотну академію. Таким чином, в результаті реорганізації академія знову стала окремим закладом вищої освіти, отримавши 7 листопада 2024 року новий статус – ***Українська державна льотна академія.***

Відновлення статусу у листопаді 2024 року є не лише юридичним фактом, а й визнанням унікальної ролі УДЛА у підготовці висококласних фахівців для галузі.

Отже, пройшовши через шлях реорганізацій, Льотна академія повернулася до витоків своєї самостійної діяльності, відкривши нову сторінку історії як провідний заклад авіаційної освіти України.

Не випадково, що в середині XX ст. саме в Кіровограді, місті з міцними авіаційними традиціями, було створено авіаційне училище, правонаступником якого є Українська державна льотна академія. Цей навчальний заклад, пройшовши гідний шлях розвитку і реформування, зробив значний внесок у підготовку національних та іноземних авіаційних кадрів і продовжує формування висококваліфікованого потенціалу для прогресу вітчизняної та світової авіації.

60 ВІЙСЬКОВЕ АВІАЦІЙНЕ УЧИЛИЩЕ ЛЬОТЧИКІВ
Військово-Повітряних Сил (1951–1960 роки)

У 1951 році в Кіровограді було відкрито Військове авіаційне училище льотчиків дальньої авіації.

У виданнях з історії створення цього закладу освіти наводяться дещо відмінні назви училища у період його становлення.

Так, у книзі «*Кировоградское летное: исторический очерк*» (под общей редакцией М.И. Рубца. Кировоград: Облуправление по печати, 1992. 156 с.), яка вийшла друком до 40-річчя Кіровоградського вищого льотного училища ЦА, зазначено: «У Кіровограді було створено військове авіаційне училище льотчиків дальньої авіації, перейменоване згодом на 60-е Кіровоградське вище авіаційне училище льотчиків ВПС (60-е ВАУЛ ВПС)».

У ювілейному виданні з нагоди 55-річчя Державної льотної академії України (*Государственная лётная академия Украины. Кіровоград: Издательство «Имекс-ЛТД», 2006. 41 с.)* виділено окремий підрозділ: «1951–1960. Кіровоградське військове авіаційне училище льотчиків дальньої авіації».

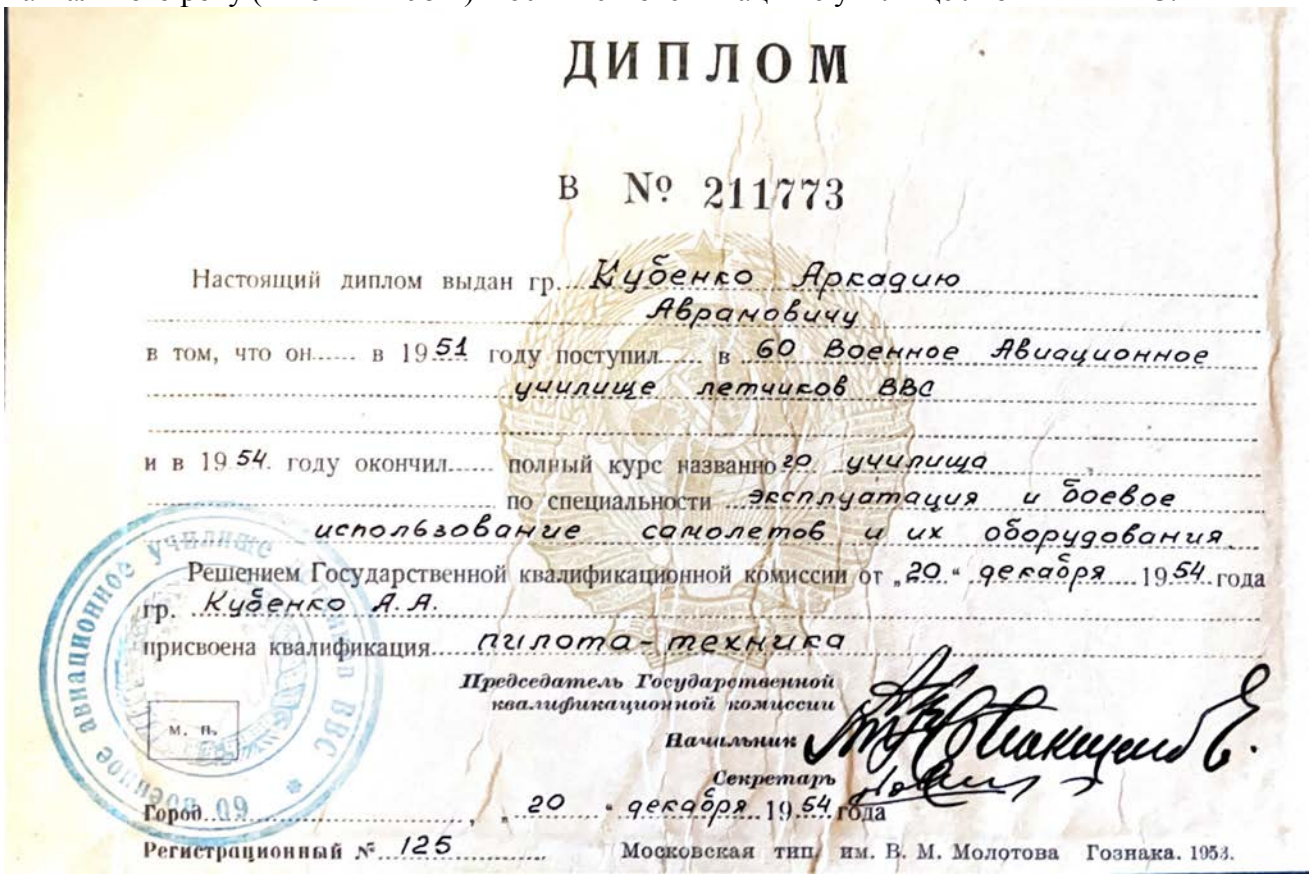
Борис Чижов у своїй книзі «*В небе Кировоградщины. Часть вторая*» *(Кировоград: самиздат, 2007. 366 с.)*, оповідаючи про події перших років діяльності закладу, пише, що Кіровоградське військове авіаційне училище льотчиків зі складу авіації дальньої дії перейшло у підпорядкування Військово-повітряних сил СРСР. Він подає наступні назви:

60-е Військове авіаційне училище льотчиків авіації дальньої дії (60 ВАУЛ АДД);

60-е Військове авіаційне училище льотчиків Військово-Повітряних Сил (60 ВАУЛ ВПС); з 1959 року – 60 Вище військове авіаційне училище льотчиків ВПС.

Така розбіжність у авторів щодо назв може пояснюватися тим, що оригіналів змісту наказів про створення та функціонування у Кіровограді військового авіаційного училища не збереглося. Заклад підпорядковувався Міністерству оборони СРСР і після його закриття архів було вивезено.

Згідно документу – Диплому (№ 211773) – назва закладу освіти станом на початок навчального року (1 жовтня 1951) – 60 Військове Авіаційне училище льотчиків ВПС.



ДИПЛОМ

В № 211773

Настоящий диплом выдан гр. Кубенко Аркадию Авраамовичу

в том, что он ..... в 1951 году поступил ..... в 60 Военное Авиационное училище летчиков ВВС

и в 1954 году окончил ..... полный курс названного училища

по специальности эксплуатация и боевое использование самолетов и их оборудования

Решением Государственной квалификационной комиссии от „20" декабря 1954 года

гр. Кубенко А.А.

присвоена квалификация пилота-техника

Председатель Государственной квалификационной комиссии

Начальник

Секретарь

Город ..... „20" декабря 1954 года

Регистрационный № 125

м. п.

Московская тип. им. В. М. Молотова Гознака. 1953.

Начальники училища:



Генерал-майор авіації
Мельников Олександр Григорович
(1951-1954 рр.)



Генерал-майор авіації
Новокщьонов Михайло Сергійович
(1954-1960 рр.)

З середини 1940-х років розпочинається так звана «холодна війна» – глобальна геополітична, економічна та ідеологічна конфронтація між Радянським Союзом і його союзниками по «соціалістичному табору», з одного боку, та США і країнами Західної Європи і їхніми союзниками – з іншого.

Відбувається формування військово-політичних блоків навколо двох великих держав, перегони озброєнь, у тому числі ракетно-ядерних. В зовнішній політиці Радянського Союзу переважає воєнно-силове мислення, формування «образу ворога» засобами масової інформації. Саме в контексті такої політики було прийнято рішення про створення у Кіровограді ВАУЛДА.

Довідково. Дальня авіація (Авіація дальньої дії) – різновид стратегічної авіації у радянських ВПС, що призначався для ураження військових об'єктів у глибокому тилу супротивника, на континентальних і океанських (морських) театрах воєнних дій та ведення оперативної і стратегічної повітряної розвідки.

Документами про створення даного навчального закладу були:

• директива начальника Генерального штабу радянської армії № орг 5 / 671522 від 15 лютого 1951 р.;

• наказ командувача дальньої авіації № 0018 від 9 березня 1951 р.

Призначений на посаду начальника училища генерал-майор авіації Олександр Георгійович Мельников видав наказ № 1 від 7 травня 1951 року. З цього дня починається відлік шляху, пройденого навчальними закладами, що складають спільну історіюУкраїнської державної льотної академії.

Становлення 60-го військового авіаційного училища було пов'язано з подоланням значних труднощів, особливо матеріально-технічних.

Ці завдання вирішувало ***командування училища:***

начальник училища генерал-майор авіації О.Г. Мельников, начальник політвідділу полковник А.Д. Дьяченко, начальник штабу полковник А.Н. Іващенко, заступник начальника училища з льотної підготовки полковник І.В. Родіонов, начальник тилу полковник К.М. Рогов, старші штурмани полковник І.Ф. Івченко і підполковник Н.А. Забранський, старший інженер полковник Л.І. Голиченков, начальник навчального відділу полковник М.В. Попов, начальник повітряно-стрілецької підготовки Герой Радянського Союзу, полковник О.М. Боровков.

Заняття з курсантами першого набору почалися *1 жовтня 1951 року.* Комплектування курсантів першого і наступного наборів здійснювалося через військкомати з числа випускників аероклубів, а також з числа випускників військових авіаційних шкіл

початкового навчання льотчиків, в основному з 8-ї Павлоградської і 10-ї Кременчуцької ВАШПНЛ (у 1957 році ВАШПНЛ перейменували на ВАУППЛ – школи стали училищами).

Весь особовий склад 60-го ВАУЛ ВПС продуктивно працював над створенням у короткий термін навчально-виробничої і побутової бази, необхідної для навчального процесу.

Створювалася аеродромна мережа, будувалися службові та житлові приміщення, навчальні класи та аеродроми оснащувалися необхідним обладнанням, навчальними наочностями. Були введені в дію аеродроми: Канатове, Катеринівка, Мала Виска, Лелеківка, Хмельове, Щасливе. Одночасно вирішувалося інше не менш важливе завдання – комплектування училища льотно-інструкторським і викладацьким складом, підбір командних кадрів на всі службові ділянки.

Поряд з бойовими льотчиками, учасниками Другої світової війни, до строю льотно-інструкторського складу ставали молоді льотчики, які у подальшому працювали у Школі вищої льотної підготовки (ШВЛП ЦА).



Генерал-майор авіації М.С. Новокщьонов (у центрі) з групою офіцерів на аеродромі Кіровоград. 1959 рік

За своєю організаційною структурою та навчально-льотною роботою училище складалося з трьох навчальних авіаційних полків і підпорядкованих їм батальйонів аеродромно-технічного обслуговування.

744-й навчальний авіаційний полк 60-го ВАУЛВПС очолив полковник Г.Ф. Легінькій (згодом полком командували полковники П.Б. Паршин, В.Н. Філімонов). Заступниками з льотної підготовки в різний час були підполковники В.І. Крайнов і Н.В. Курсаков. Штаб полку очолювали підполковники С.Н. Голубєв, І.М. Леонов, І.М. Камінський. Старшими штурманами були підполковник Ф.М. Мицик та майор Г.І. Старостін. У різний час полк дислокувався на аеродромах Ротмістрівка, Катеринівка, Хмельове, Лелеківка, а з 1958 року – Щасливе.

Підготовкою аеродромів Ротмістрівка і Щасливе, забезпеченням пально-мастильними матеріалами (ПММ), озброєнням, розміщенням і харчуванням 744-го НАП займався 889-й батальйон аеродромно-технічного забезпечення. Командирами 889-го БАТЗ були: підполковники Чебанюк Н.М., Зайченко А.С., Моісеєв П.П.



Льотна група льотчика-інструктора старшого лейтенанта Караваєва Миколи Михайловича. Ці курсанти вчилися у нього літати на літаку Як-18У. Аеродром Хмельове, 1956 рік



Курсант Георгій Павлович Назаренко біля літака Як-18У. Аеродром 744-го НАП Лелеківка, квітень 1957 року

Полк виконував первинне і перехідне навчання курсантів у складі п'яти авіаційних ескадрилій на літаках Як-18У і Лі-2. З 1958 року 744-й УАП приступив до навчання курсантів на випускному літаку Іл-28 у складі двох, а з 1959 року – трьох авіаційних ескадрилій (АЕ).

757-й навчальний авіаційний полк 60-го ВАУЛВПС дислокувався на аеродромі Канатове. Полком командували у різний час полковники І.С. Суржина і С.В. Козлов, підполковники М.К. Алексашин і Д.І. Чуєшев. Заступниками з льотної підготовки були підполковники В.І. Буйнов, Г.Н. Куликов, Демченко; старшими штурманами – підполковник М.А. Бабушкін та майор Кислицин.

Спочатку літаки здійснювали польоти з грунтових злітно-посадкових смуг (ЗПС). У 1953-1954 роках на аеродромі велися роботи з бетонування ЗПС. У 1955 році бетонні смуги, руліжні доріжки і місця стоянок були передані в експлуатацію. 890-й батальйон аеродромно-технічного забезпечення (БАТЗ) відповідав за підготовку аеродрому Канатове, забезпечення ПММ, озброєння, розміщення і харчування особового складу 757-го НАП. Командирами 890-го БАТЗ були підполковники Градус, Черняєв П.А., Стьоганцев П. С. і Лазаревич В.П.





Члени екіпажу Іл-28У займають свої робочі місця: командир Олександр Остапенко, штурман Павло Ліпівін, стрілок-радист Петро Бичков. 757-й УАП. Аеродром Канатове. 1957 рік



Літак Іл-28У під час злету. Аеродром Канатове. 1957 рік

758-й навчальний авіаційний полк 60-го ВАУЛВПС дислокувався на аеродромі Мала Виска і Хмельове. Літаки здійснювали польоти з грунтових ЗПС. Полк очолювали полковники І.Л. Лафазан, І.А. Куличев, В.І. Крайнов, підполковник В.І. Саломатін. Їх заступниками з льотної підготовки були підполковники С.А. Іванченко, Н.В. Карпов. За штурманську підготовку відповідали підполковник Г.Є. Ткачов, майори Дюбін і П.П. Бухтияров.

У полку служили два Героя Радянського Союзу – полковник Іван Андрійович Куличев і підполковник Григорій Єлизарович Ткачов. Іван Куличев очолював 758-й навчальний авіаційний полк, що базувався на аеродромі Мала Виска, в період початку освоєння літака Іл-28. Згодом командував різними з'єднаннями, очолював авіаційну групу пошуку та порятунку космонавтів в СРСР. Старший штурман полка Г.Є. Ткачов після звільнення в запас до останніх днів свого життя працював на авіаремонтному заводі.



Командир 3-ї авіаційної ескадрильї 758-го НАП Б.М. Соловйов і його заступник Л.М. Тупий біля літака Іл-28У

Підготовкою аеродрому Мала Виска і Хмельове, забезпеченням ПММ, озброєнням, розміщенням і харчуванням 758-го НАП займався 891-й батальйон аеродромно-технічного забезпечення. Командири батальйону: майор Гладков, підполковник Дубовик А.С. і підполковник Свєтлов В.В.



Льотна група капітана Валентина Смирнова зі своїми курсантами-випускниками після відльоту програми на літаку Іл-28. 1956 рік

В аудиторіях навчально-льотного відділу, очолюваного полковником М.В. Поповим, працювали викладачі А.В. Бєлов, В.І. Високов, А.П. Іванов, М.І. Куроєдов, В.І. Колесников, В.І. Кораблін, А.В. Максимов, М.А. Чорний та багато інших.



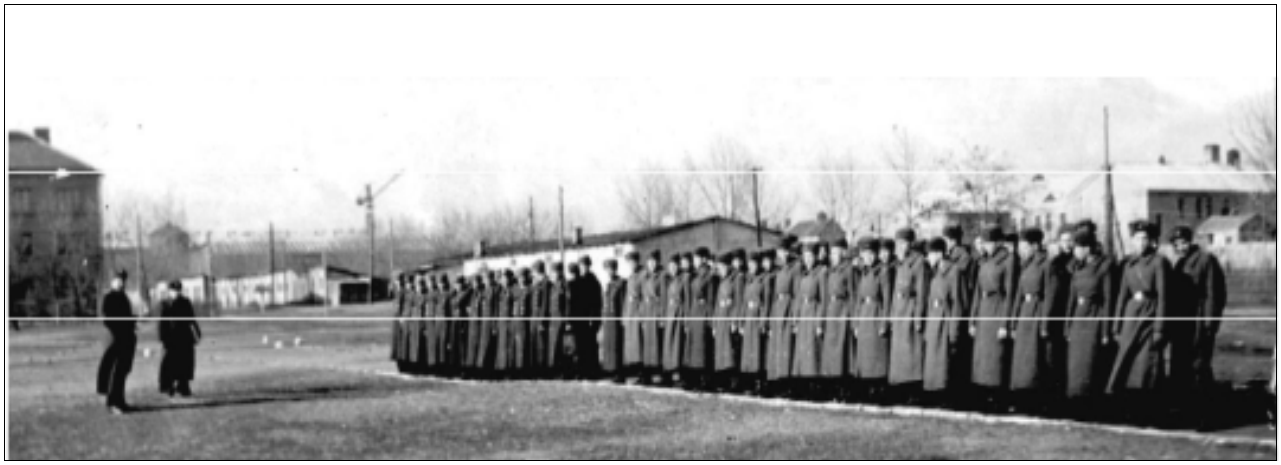
Курсантське відділення на заняттях в навчально-льотному відділі



Політзаняття – складова ідеологічної підготовки курсантів

Провідне місце в навчально-льотній підготовці належало командно-льотному і льотно-штурманському складу училища. Командири ескадрилій: Н.І. Гусельников, К.І. Кочетков, П.К. Лемента, Л.М. Тупий, В.І. Цивільов.

Льотчики-інструктори передавали курсантам не тільки знання і навички, а й служили прикладом відданості обраній професії. Відзначилися плідною працею в підготовці льотчиків офіцери-штурмани В.М. Авакумов, В.А. Вавринюк, В.Д. Гончаренко, П.А. Макаров та інші.

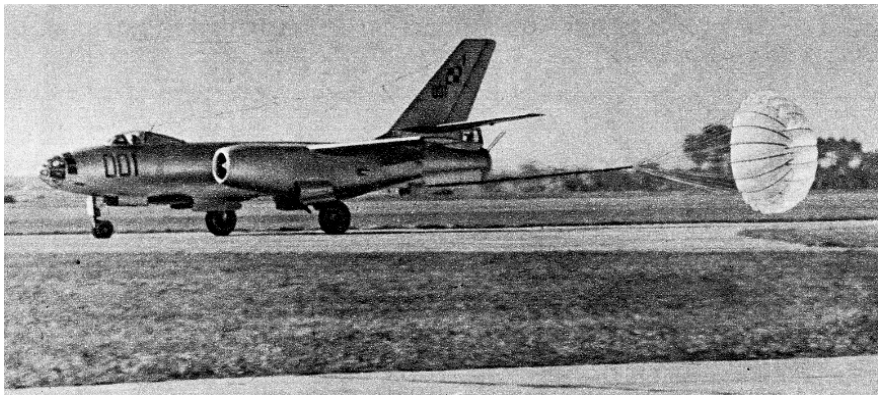


Курсанти училища на плацу під час розведення нарядів і варти. 1958 рік

Якість льотної підготовки курсантів, майбутніх льотчиків ВПС, підтверджує така подія: під час одного з польотів на полігоні виникла пожежа на одному двигуні. Після її ліквідації була виявлена відмова повітряної і гідравлічної систем, що не дозволяло випустити шасі і закрилки. При аварійному випуску одна з основних стійок не вийшла з мотогондоли.

Посадка здійснювалася на одну основну і передню стійки, гальмувати було нічим. І в цій складній аварійній ситуації курсант Юрій Дзина впорався з пілотуванням літака, за що був нагороджений іменним годинником. Згодом капітан Ю.І. Дзина, під час служби у Збройних силах СРСР, загинув при виконанні службового обов'язку.

Складним для Кіровоградського ВАУЛ стало освоєння літака Іл-28. Це повітряне судно прийшло на зміну літаку Іл-14 (ДБ-ЗФ).

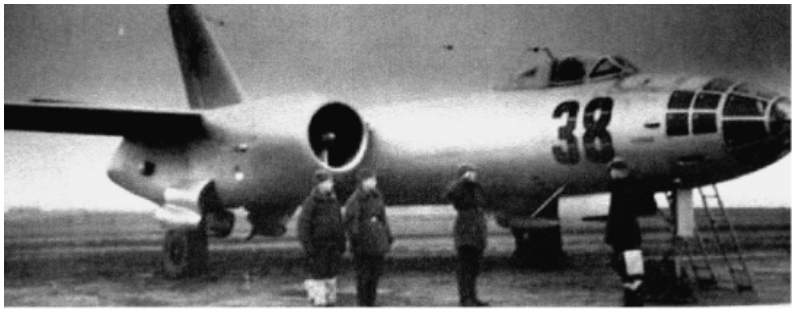


Іл-28

Довідково. Іл-28 (за кодифікуванням НАТО – Beagle) – перший радянський реактивний фронтовий бомбардувальник. У середині 1950-х років був основною ударною силою фронтової авіації СРСР і країн Варшавського договору. Відрізнявся надійністю і простотою в експлуатації. Літаки цього типу брали участь у багатьох локальних конфліктах. Завдячуючи простій і технологічній конструкції Іл-28, радянська промисловість змогла виробляти понад 100 таких реактивних бомбардувальників на місяць.



На світлині у *центрі – начальник училища генерал-майор авіації Новокщьонов Михайло Сергійович, зліва старший штурман училища Забранський. Праворуч від М.С. Новокщенова – генерали, члени комісії з перевірки готовності аеродрому Щасливе до польотів. На другому плані – стоянка фронтових реактивних бомбардувальників Іл-28. 1959 рік*



Екіпаж Іл-28 перед вильотом. Аеродром Щасливе, 1958 рік

Перехід від поршневої авіації до реактивної супроводжувався подоланням численних технічних і психологічних труднощів. На жаль, не обійшлося без аварій і катастроф з людськими жертвами.

Аналізуючи професійний шлях *випускників ВАУЛ* та їхню подальшу службу в цивільній авіації, варто звернутися до постаті Віктора Макаровича Вікторенка, чия кар'єра є яскравим прикладом такого професійного становлення. Після демобілізації зі Збройних Сил СРСР він, поряд з іншими колишніми офіцерами, був прийнятий на льотну роботу до Кіровоградської ШВЛП, де пройшов шлях від рядового командира корабля-інструктора до начальника ШВЛП. Успішно закінчив Ленінградську Академію ЦА. У Кіровоградському вищому льотному училищі цивільної авіації протягом багатьох років був першим заступником начальника училища.

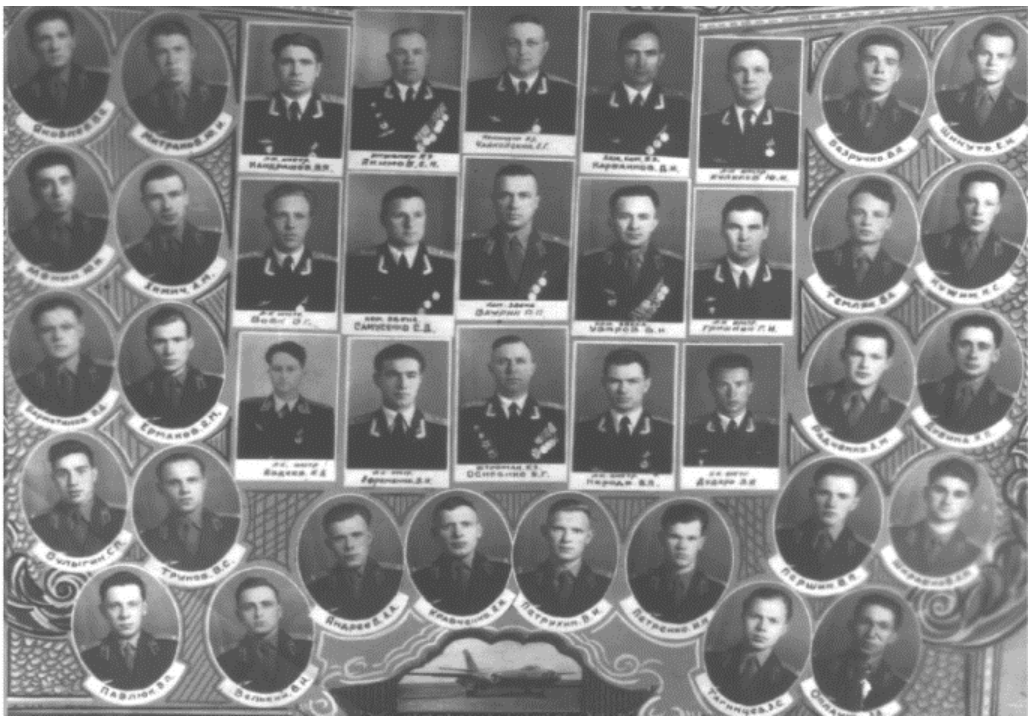
У 1959 році постановою Ради Міністрів СРСР на базі 60-го військового авіаційного училища льотчиків ВПС було створено ***Вище військове авіаційне училище льотчиків ВПС.*** Відповідно до вимог вищої школи відбулася реорганізація навчального відділу. Були набрані курсанти, які 1 вересня 1959 року приступили до планових занять. Але у той час в СРСР йшов процес скорочення Збройних Сил, у тому числі і ВПС.

У 1960 році Вище військове авіаційне училище льотчиків ВПС було розформовано. До травня 1960 року курсанти першого набору ВВАУЛ були переведені до інших вищих військових авіаційних училищ. Курсанти 6-го і 7-го наборів 60-го ВАУЛ ВПС, які продовжували до осені навчання при ВВАУЛ ВПС, були терміново випущені, перші з присвоєнням звання лейтенант, а другі – молодший лейтенант.

За роки свого існування училище здійснило п'ять випусків і підготувало для ВПС близько 2200 льотчиків, які зарекомендували себе фахівцями в стройових авіаційних частинах.



Випуск льотчиків. На світлині у центрі верхнього ряду: командир авіаескадрильї Соловйов, заступник командира Тупий та помічник командира Балан. 1957 рік



Випуск 6-го набору 60-го ВАУЛ ВПС (1956-1960 рр.).
2-а АЕ майора Чайковського (744-й навчальний авіаційний полк)

На базі 60-го Вищого військового авіаційного училища льотчиків ВПС було створено навчальний заклад – Кіровоградську школу вищої льотної підготовки Цивільної авіації (ШВЛП ЦА).

КІРОВОГРАДСЬКА ШКОЛА ВИЩОЇ ЛЬОТНОЇ ПІДГОТОВКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ (1960-1978 роки)



Нагрудний знак КШВЛП ЦА

Прискорений розвиток цивільної авіації в 1950-ті – 1960-ті роки пов'язаний з впровадженням на повітряних трасах Радянського Союзу реактивних і турбогвинтових літаків Ту-104, Іл-18, Ан-10 та інших.

Почався новий період в житті і діяльності Аерофлота, коли на зміну поршневим літакам стали надходити нові швидкісні повітряні лайнери, що мали більшу пасажиромісткість. Це призвело до різкого нарощування обсягів пасажирських і вантажних перевезень. Цивільна авіація стає масовим видом транспорту.

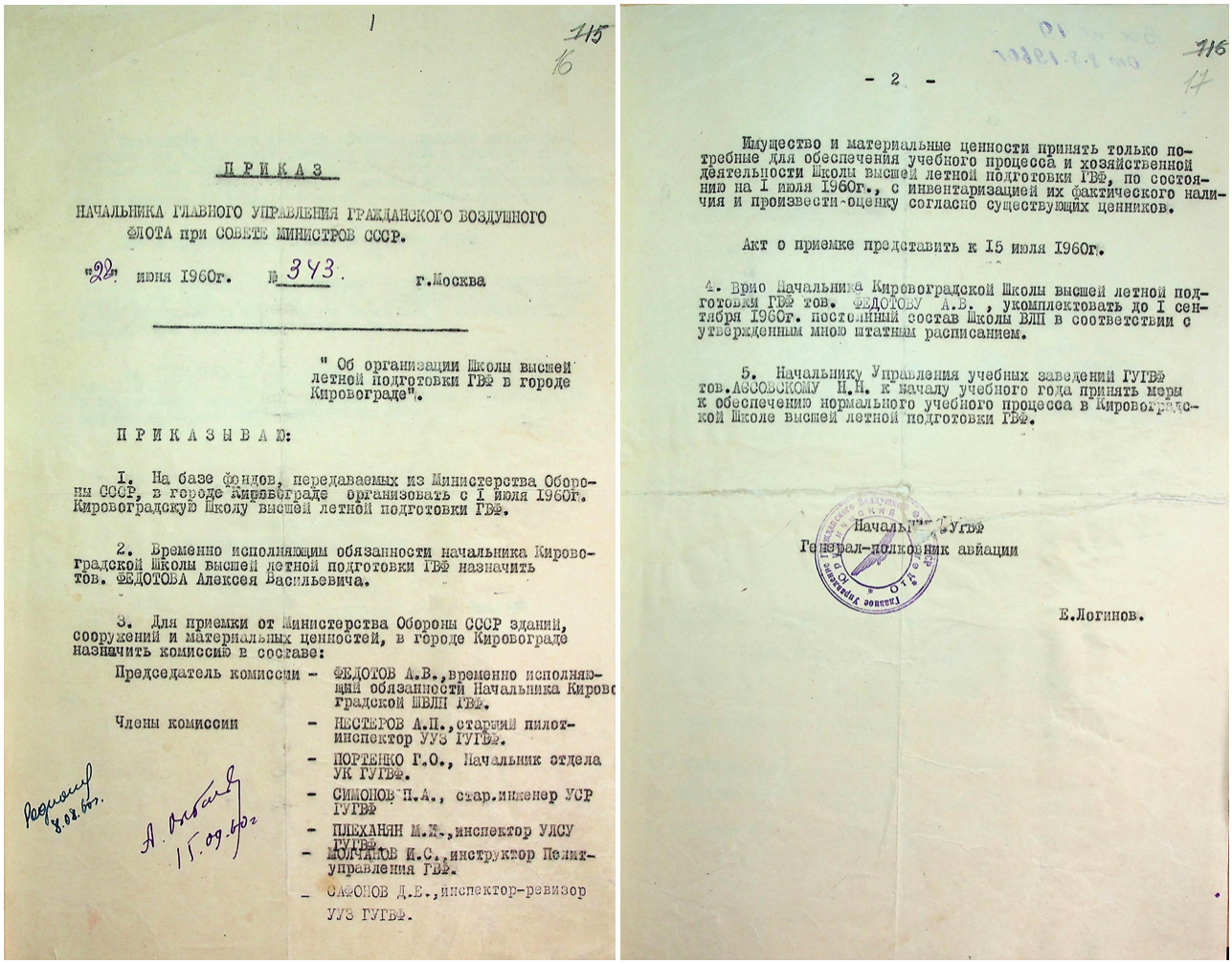
Зростання обсягів авіаперевезень в свою чергу вимагало значного збільшення підготовки кваліфікованих авіаційних фахівців і насамперед льотного складу. Існуючі у ті роки навчальні заклади цивільної авіації не могли вирішити це завдання. Треба було створювати нові авіаційні навчальні заклади, здатні забезпечити виробничі підрозділи Аерофлоту необхідною кількістю пілотів, штурманів, диспетчерів, інженерів, техніків та інших фахівців.

Новий етап у розвитку цивільної авіації збігся зі значним скороченням Збройних Сил СРСР, у тому числі і Військово-Повітряних Сил, що відкривало можливість створювати на базі колишніх військових авіаційних училищ навчальні заклади цивільної авіації.

Одним з таких навчальних закладів і стала Кіровоградська школа вищої льотної підготовки ЦА, створена на базе розформованого в 1960 році 60-го Вищого військового авіаційного училища льотчиків ВПС. До 1960 року навчальний заклад такого типу функціонував тільки в Ульяновську (УШВЛП).

З моменту створення перед Кіровоградською ШВЛП ЦА було поставлене завдання перенавчання льотного складу на літак Лі-2. Але з розвитком школи вищої льотної підготовки не тільки відкривалися нові можливості, а й ускладнювались вимоги.

Кіровоградська ШВЛП ЦА створена у зв'язку з директивою Ради міністрів СРСР № 275-151 від 31 березня 1960 року і наказом начальника Головного управління цивільного повітряного флоту (ГУЦПФ) №343 від 28 червня 1960 року. Наказом начальника ГУЦПФ була призначена комісія для прийому бази колишнього 60-го ВВАУЛ ВПС. Її очолив командир авіазагону Краснокутського льотного училища цивільної авіації Олексій Васильович Федотов, на якого було покладено також обов'язки тимчасового виконання посади начальніка КШВЛП.



ПРИКАЗ

НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА при СОВЕТЕ МИНИСТРОВ СССР.

"22" июня 1960г. №343. г.Москва

" Об организации Школы высшей летней подготовки ГВФ в городе Кировограде".

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. На базе фондов, передаваемых из Министерства Обороны СССР, в городе Кировограде организовать с 1 июля 1960г. Кировоградскую Школу высшей летней подготовки ГВФ.

2. Временно исполняющим обязанности начальника Кировоградской Школы высшей летней подготовки ГВФ назначить тов. ФЕДОТОВА Алексея Васильевича.

3. Для приемки от Министерства Обороны СССР зданий, сооружений и материальных ценностей, в городе Кировограде назначить комиссию в составе:

Председатель комиссии – ФЕДОТОВ А.В., временно исполняющий обязанности Начальника Кировоградской ШВЛП ГВФ.

Члены комиссии – НЕСТЕРОВ А.П., старший пилот-инспектор УУЗ ГУГВФ.
– ПОРТЕНКО Г.О., Начальник отдела УК ГУГВФ.
– СИМОНОВ П.А., стар.инженер УСР ГУГВФ
– ПЛЕХАНЯН М.К., инспектор УЛСУ ГУГВФ
– МОЛЧАНОВ И.С., инструктор Политуправления ГВФ.
– САФОНОВ Д.Е., инспектор-ревизор УУЗ ГУГВФ.

- 2 -

Имущество и материальные ценности принять только потребные для обеспечения учебного процесса и хозяйственной деятельности Школы высшей летней подготовки ГВФ, по состоянию на 1 июля 1960г., с инвентаризацией их фактического наличия и произвести оценку согласно существующих цен.

Акт о приемке представить к 15 июля 1960г.

4. Врио Начальника Кировоградской Школы высшей летней подготовки ГВФ тов. ФЕДОТОВУ А.В., укомплектовать до 1 сентября 1960г. постоянный состав Школы ВЛП в соответствии с утвержденным мною штатным расписанием.

5. Начальнику Управления учебных заведений ГУГВФ тов. АССОВСКОМУ Н.Н. к началу учебного года принять меры к обеспечению нормального учебного процесса в Кировоградской Школе высшей летней подготовки ГВФ.

Начальник ГУГВФ
Генерал-полковник авиации

Е.Логинов.

Наказ начальника Головного управління Цивільного повітряного флоту при Раді Міністрів СРСР від 22 червня 1960 року №343 «Про організацію Школи вищої льотної підготовки цивільної авіації в місті Кіровоград», 1960 р. (ДАКірО, Ф.Р. – 7186, оп. 2, спр. 103, арк. 17)

Комісія не тільки прийняла базу, а й здійснила відбір необхідних працівників для КШВЛП з числа демобілізованих офіцерів і вільнонайманих колишнього 60-го ВАУЛ ВПС.

Таким чином, Кіровоградська ШВЛП ЦА створена на основі авіазагону Лі-2, переведеного з Краснокутського льотного училища, і значної частини особового складу 60-го училища. Таке поєднання виявилося плідним.

Краснокутці принесли з собою відпрацьований досвід льотної підготовки в умовах цивільної авіації. Колишні військові авіатори, маючи свій багатий досвід підготовки льотних кадрів для ВПС і володіючи військовою дисципліною, зміцнили колектив ШВЛП.

Колишній начальник 60-го ВАУЛ ВПС генерал-майор авіації Михайло Сергійович Новокщьонов допоміг комісії конструктивно вирішити покладені на неї завдання, і особливо у підборі кадрів.

Наказом начальника ГУЦПФ від 10 серпня 1960 року заступником начальника ШВЛП з льотної підготовки був призначений *Сергій Михайлович Репіч,* досвідчений льотчик, який обіймав до цього призначення ряд командних посад. *На нього були покладені обов'язки тимчасового виконання посади начальника ШВЛП.* Федотов А.В. повернувся до обов'язків командира авіазагону.

Начальники Кіровоградської школи вищої льотної підготовки Цивільної авіації:
- Погорєлов Іван Семенович (1960–1975 роки);
- Вікторенко Віктор Макарович (1975-1978 роки).



Погорєлов І.С. Заслужений пілот СРСР

Іван Погорєлов народився 9 лютого 1913 року в селі Новий Єгорлик Ставропольської губернії (нині село в Ростовській області РФ). Після закінчення 3-х класів школи в 1934 році, за комсомольською путівкою направлений у льотне училище. У 1937 році, після закінчення Батайської авіаційної школи пілотів, був залишений у школі пілотом-інструктором. У 1941 році направлений для роботи в 73-ю навчальну ескадрилью Цивільного повітряного флоту, літав на літаках УТ-1, УТ-2, У-2, П-5, Як-12 і Як-18.

З 1948 по 1951 роки – начальник Краснокутського льотного училища цивільної авіації. З 1951 року після закінчення Курсів удосконалення вищого і старшого начальницького складу в Ленінграді, працював на посадах заступника командира з льотної підготовки Дніпропетровської авіагрупи ЦПФ, заступника начальника Західно-Сибірського управління ЦПФ, командира Челябінського об'єднаного авіаційного загону ЦПФ і командира Магаданської окремої авіагрупи ГУ ЦПФ.

Наказом начальника ГУЦПФ від 17 грудня 1960 р. був призначений начальником Кіровоградської школи вищої льотної підготовки ЦА. У 1971 році на базі КШВЛП було створено Кіровоградське льотно-штурманське училище цивільної авіації. Тут він освоїв літаки Ан-2, Лі-2, Іл-14, Як-40 і Ан-24. 15 серпня 1969 Івану Семеновичу Погорєлову присвоєно звання Заслужений пілот СРСР. З 1975 року, після закінчення Академії цивільної авіації (м. Ленінград) викладав там на навчально-льотної кафедрі.

Іван Семенович Погорєлов помер на 107-му році життя 9 листопада 2019 року у Москві, де і похований.



Вікторенко В.М. Заслужений пілот СРСР

Віктор Вікторенко народився 19 вересня 1932 року в селі червоне Скадовського району Херсонської області. У 1952 році був зарахований курсантом 60-го військового авіаційного училища льотчиків ВПС. Випускник 1955 року (2-й набір).

Закінчив училище з відзнакою і був залишений на посаді льотчика-інструктора. Вчив літати військових курсантів на літаках Як-18У і на фронтовому реактивному бомбардувальнику Іл-28. Після розформування в 1960 році 60-го ВАУЛ був демобілізований і прийнятий на роботу в якості командира корабля-інструктора літака Лі-2 в Кіровоградську школу вищої льотної підготовки цивільної авіації.

Одним із перших в КШВЛП в 1962 році вступив і в 1966 році закінчив без відриву від виробництва факультет заочного навчання Вищого авіаційного училища цивільної авіації (ВАУ ЦА) в Ленінграді, отримавши кваліфікацію «інженер-пілот». У січні 1966 був переведений на посаду командира авіаційної ескадрильї, а в вересні того ж року – заступника командира авіаційного загону. Проявивши на цій посаді відмінні організаторські здібності і вольовий характер, у вересні 1967 року наказом Міністра ЦА СРСР Віктор Макарович був призначений заступником начальника, а з червня 1972 року – першим заступником начальника Кіровоградської ШВЛП ЦА. У грудні 1975 року наказом Міністра цивільної авіації СРСР В.М. Вікторенко переведений на посаду начальника Кіровоградської ШВЛП.

Після організації на базі КШВЛП Кіровоградського вищого льотного училища цивільної авіації (КВЛУ ЦА) з 14 квітня по 14 червня 1978 року тимчасово виконував обов'язки начальника КВЛУ ЦА, потім був призначений на посаду першого заступника начальника КВЛУ ЦА.

Нагороджений знаком «Відмінник Аерофлоту», орденом «Знак Пошани», орденом «За заслуги». У 1981 році указом Президії Верховної Ради СРСР Віктору Макаровичу Вікторенко присвоєно почесне звання «Заслужений пілот СРСР». За час роботи на льотних і командно-льотних посадах він мав більше 14 000 годин нальоту на ПС Як-18У, Як-18Т, Лі-2, Іл-28, Ан-24, Ан-26, Ан-30 і Як-40. З 1989 по 2007 роки працював на посаді старшого викладача кафедри безпеки польотів ДЛАУ.

Віктор Макарович був експертом Державної авіаційної адміністрації з подовження строку дії свідоцтв членів льотних екіпажів експлуатантів України з дисциплін сертифікаційного акту: «Експлуатаційні процедури».

Керівний склад ШВЛП

Заступником начальника школи з політичної частини був призначений Олексій Миколайович Рибаков, переведений з Краснокутського льотного училища цивільної авіації. Заступником начальника ШВЛП з льотної підготовки призначений Сергій Пантелійович Бондаренко. На посаду головного інженера ШВЛП був призначений Аркадій Фрідлевич Розенберг, переведений з Бугурусланського льотного училища. Начальником штабу ШВЛП став полковник запасу Іван Васильович Родіонов.

На посаду головного штурмана школи призначений Федір Максимович Мициков, підполковник запасу. Начальником навчально-льотного відділу призначений з числа колишніх старших офіцерів, полковник запасу Михайло Валерьянович Попов.

Заступником начальника ШВЛП призначений підполковник запасу Павло Петрович Моїсеєв. Начальником відділу кадрів призначений підполковник запасу Георгій Микитович Назаров.

Таким чином, у другій половині 1960 року керівний аппарат, а також підрозділи, відділи і служби навчального закладу було укомплектовано досвідченими кадрами, здатними вирішувати найскладніші завдання підготовки авіаторів.

Командування ШВЛП у своїй діяльності спиралось на керівників підрозділів і служб школи. Більшість з них служили в 60-му ВАУЛ ВПС і після демобілізації були прийняті на роботу в ШВЛП, де зарекомендували себе вмілими керівниками середньої ланки.

Вся робота, пов'язана з формуванням ШВЛП, була виконана протягом декількох місяців. Колектив навчального закладу був готовий до виконання основного завдання – підготовки льотних кадрів.

Перший набір слухачів став до занять першого вересня 1960 року. Викладацький склад формувався за рахунок колишніх офіцерів і осіб, переведених з інших навчальних закладів цивільної авіації. Це були люди досить досвідчені в сфері своєї діяльності, які вміли передавати знання і навички на належному методичному рівні.

У навчальному процесі важливо мати добре оснащену навчальну базу, наявний аудиторний фонд, сучасні навчальні та наочні матеріали. Саме ці завдання керівництвом і викладацько-лаборантським складом навчального відділу вирішувалися цілеспрямовано, що дозволило в короткий термін цілковито змінити всю навчальну базу. Незважаючи на труднощі з навчальними приміщеннями, були розгорнуті аудиторії з аеродинаміки літаків Лі-2 і Ан-2, конструкції двигуна Аш-62ИР, спецобладнання, літаководіння і метеорології, організації льотної роботи, військової підготовки та інші. З надходженням до навчально-льотного процесу нових літаків створювалися і відповідно оснащувалися нові аудиторії. Ця робота була безперервною на всьому протязі діяльності навчально-льотного відділу.

Був повністю освоєний новий навчальний корпус, побудований в 1969 році. А ще раніше, 1965 року, введено в дію перший навчальний корпус. Одночасно розгорнулася робота з написання методичних розробок.

У навчальному процесі почали широко застосовуватися технічні засоби навчання, процедурні та системні тренажери, діючі площинні макети (стенди). За короткий період часу були спроектовані і виготовлені 32 процедурних і системних тренажери, у тому числі: гідросистема літака Ан-24, гідросистема літака Як-40, система запуску двигуна АІ-24 *(Довідково: АІ-24 – це радянський одновальний турбогвинтовий авіаційний двигун, розроблений у 1958 році в ЗМКБ «Прогрес» під керівництвом конструктора Олександра Івченка),* система запуску двигуна АІ-25, система збирання і випуску шасі літака Як-40 та інші. Ряд макетів експонувався на Виставці досягнень народного господарства (ВДНГ) і був відзначений преміями.

Рівень і якість навчання багато в чому залежать не тільки від стану навчальної бази, її оснащеності найновітнішими технічними засобами, а й від наукового потенціалу викладацького складу, від його спроможності підготовки підручників і навчальних посібників. Тільки за п'ять років були написані і видані масовим тиражем 16 навчальних посібників, в тому числі: аеродинаміка літака Ан-2; аеродинаміка літака Ан-24; аеродинаміка літака Як-40; конструкція і експлуатація літака Ан-24; конструкція і льотна експлуатація літака Як-40; конструкція і льотна експлуатація двигунів АІ-24, АІ-25; радіоелектронне і зв’язкове устаткування літака Як-40; літаководіння.

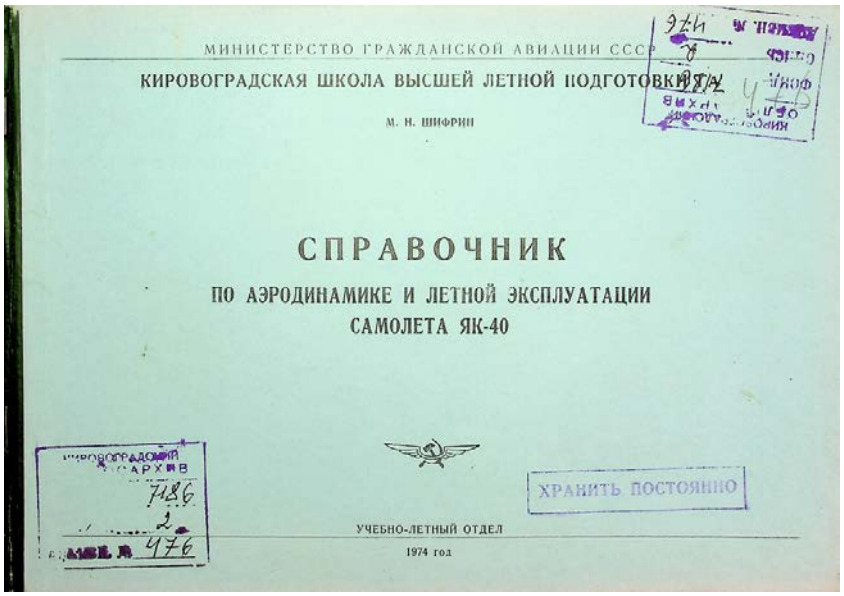
Авторами навчальних посібників були: Л.Є. Богославський, В.І. Харін, П.Н. Мамошін, Ф.В. Торчук, Н.В. Шевчук, Н.Р. Юркевич, Я.М. Задорожний, В.І. Кораблін, М.А. Чорний. Створеними в ШВЛП навчальними посібниками користувалися інші навчальні заклади ЦА, а також виробничі підрозділи Аерофлоту.



Заняття з конструкції літака Ан-24 проводить М.Р. Юркевич



Конструкція двигуна Ан-24 – тема лекції старшого викладача Торчука Федора Васильовича


МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР

КИРОВОГРАДСКАЯ ШКОЛА ВЫСШЕЙ ЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ

М. Н. ШИФРИН

СПРАВОЧНИК

ПО АЭРОДИНАМИКЕ И ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТА ЯК-40

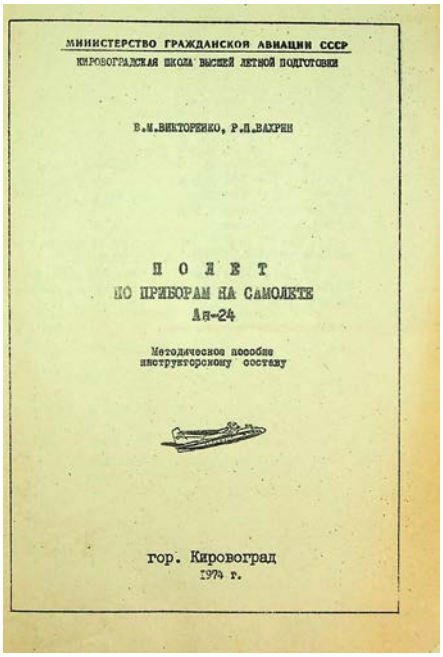
ХРАНИТЬ ПОСТОЯННО

УЧЕБНО-ЛЕТНЫЙ ОТДЕЛ

1974 год

Довідник з аеродинаміки та льотної експлуатації літака Як-40. Автор – Шифрин М. Н. 1974р.

(З фондів ДАКірО)


МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР

КИРОВОГРАДСКАЯ ШКОЛА ВЫСШЕЙ ЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ

В.М.ВИКТОРЕНКО, Р.П.ВАХРЕН

П О Л Е Т

ПО ПРИБОРАМ НА САМОЛЕТЕ Ан-24

Методическое пособие инструкторскому составу

гор. Кировоград

1974 г.

Методичний посібник для інструкторського складу «Політ за приладами на літаку Ан-24» Автори - В. Вікторенко та Р. Вахрін. 1974 р.

Навчальна робота почалася з теоретичної підготовки слухачів-пілотів літаків Лі-2 та Ан-2, дещо пізніше на літаках Іл-14 – кращих поршневих літаках того часу. Керівництво «Аерофлоту» надавало ШВЛП допомогу щодо подальшого розвитку новоствореного навчального закладу, особливо службової та житлової баз. Кіровоградська ШВЛП ЦА досить швидко зайняла належне місце серед підприємств, організацій та навчальних закладів міста і області.

Новою сторінкою в житті колективу ШВЛП стала підготовка штурманів з числа юнаків, які мали загальну середню освіту. На початку 1960-х років в цивільній авіації однією з гостродефіцитних була професія штурмана повітряного судна.

В «Аерофлоті» не існувало навчального закладу, який би займався підготовкою даних фахівців, потреба на яких зростала з року в рік у зв'язку зі збільшенням обсягу льотної роботи на реактивних і турбогвинтових літаках, у складі екіпажу яких штурман був обов'язковою службовою особою.

Питання про організацію підготовки штурманів розглядалося влітку 1961 року на нарадах керівного складу в ГУЦПФ і управлінні навчальних закладів Міністерства цивільної авіації (УНЗ МЦА). Після розгляду даного питання і вивчення всіх обставин, пов'язаних з ним, керівництво КШВЛП доповіло начальнику УНЗ МЦА генерал-майору авіації Миколі Миколайовичу Асовському про готовність взяти на себе вирішення цього завдання. Важливе значення відіграла та обставина, що начальник ШВЛП І.С. Погорєлов мав певний досвід з даного питання за своєю попередньою службовою діяльністю.

До того ж у ШВЛП були фахівці, головним чином, за рахунок колишніх офіцерів 60-го ВАУЛ ВПС. Рішення педагогічної ради КШВЛП було однозначним – дати згоду начальнику УНЗ щодо початку підготовки штурманів.

Перший набір курсантів-штурманів в кількості 100 осіб почав навчання з 1 вересня 1961 року. Командиром першої роти курсантів був призначений колишній військовий політпрацівник А.М. Черніцин.

Таким чином, Кіровоградська ШВЛП стала єдиним навчальним закладом в цивільній авіації, де готувалися штурманські кадри. Термін навчання становив 2 роки 6 місяців.

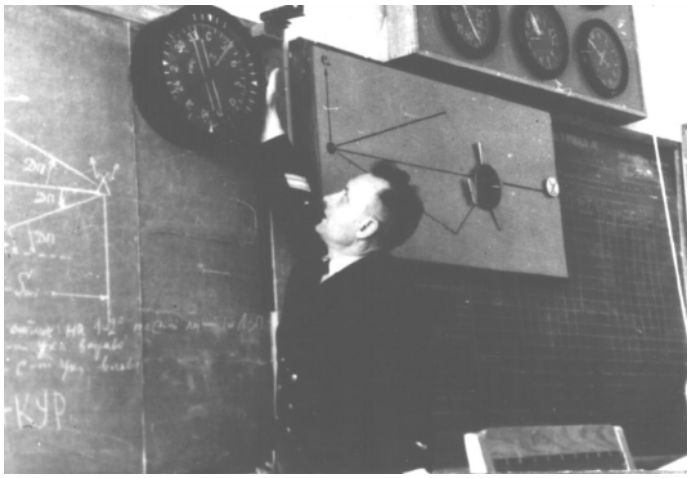
Відгуки з виробничих підрозділів про перших випускників-штурманів були вельми позитивними, що додавало колективу ШВЛП впевненості у подальшому нарощуванні

обсягів підготовки потрібних «Аерофлоту» фахівців. Другий набір курсантів-штурманів в 1962 році склав вже 220 осіб.

Цикл літаководіння почав формуватися з 15 червня 1960 року, начальником циклової комісії був призначений А.П. Іванов, який мав значний досвід штурманської роботи. Згодом він став заступником начальника навчально-льотного відділу.

Незважаючи на складність штурманської підготовки, яка здійснювалася за численними програмами і навчальними планами (для пілотів, штурманів, диспетчерів, бортрадистів, курсантів-штурманів, курсантів-диспетчерів), викладацький склад циклової комісії літаководіння успішно впорався з поставленими завданнями.

Викладачами була підготовлена необхідна методична література. Так, В.І. Кораблін і старший викладач М.А. Чорний написали навчальний посібник з використання в цілях літаководіння радіокомпаса і наземних радіопеленгаторів. Вони ж написали підручник «Літаководіння», що витримав кілька перевидань.



Викладач Кораблін Василь Іванович під час заняття з літаководіння

У середині 1960-х років в цивільній авіації склалася вельми скрутна ситуація з диспетчерськими кадрами. Ускладнення повітряного руху за рахунок швидкісних літаків і збільшення інтенсивності польотів настійно вимагало створення в цивільній авіації надійної служби руху на всіх повітряних трасах.

Потрібні були висококваліфіковані фахівці в цій галузі, здатні забезпечити грамотне управління польотами. Початок підготовки диспетчерського складу було покладено в Ульяновській ШВЛП. Але її можливості були обмежені, оскільки доводилося виконувати великий обсяг роботи з навчання льотного складу на реактивних і турбогвинтових літаках. Тому постало питання більш радикального вирішення цієї нагальної задачі.

У 1965 році в Кіровоградській ШВЛП було створено відділення з підготовки диспетчерів УПР. Це завдання для колективу ШВЛП виявилося складнішим, ніж підготовка штурманів. Приступаючи до підготовки штурманського складу, школа мала у своєму розпорядженні добре підготовлених фахівців з числа демобілізованих офіцерів.

Подібного кадрового резерву не було на початку підготовки диспетчерів. Тільки величезне бажання з гідністю впоратися з завданням дозволяло колективу навчального закладу крок за кроком накопичувати необхідний досвід в цій важливій справі.

У 1965 році на роботу в ШВЛП був запрошений досвідчений фахівець з управління повітряним рухом, керівник польотів з м. Куйбишев (нині м. Самара, РФ) *Василь Артемович Кондрашов.* За його допомогою відділення диспетчерів УПР успішно вирішувало завдання як з питань підбору викладацького складу, так і з оснащення аудиторій необхідним обладнанням та навчальними посібниками.



Кондрашов Василь Артемійович, полковник військової авіації, військовий льотчик. Після завершення служби у ВПС працював викладачем циклу (кафедри) управління повітряним рухом у 1960-х – 1970-х роках

Термін навчання диспетчерів складав два роки. Перший випуск фахівців служби руху було здійснено в 1967 році. З метою набуття міжнародного досвіду в цій галузі підготовки кадрів начальник навчально-льотного відділу Ф.І. Стрілковський був відряджений до Англії, де ознайомився з системою підготовки диспетчерів в навчальному закладі країни і практичним управлінням польотів в Лондонському аеропорту. Набуті знання потім були використані в справі вдосконалення навчання диспетчерів служби руху в ШВЛП.

Через систему курсів удосконалення керівного складу (КУКС) пройшло багато десятків керівників виробничих підрозділів ЦА. Вони отримували на цих курсах відповідну теоретичну і методичну підготовку, а також знання з питань педагогіки та проведення виховної роботи з підлеглими. До читання лекцій на КУКС залучалися не тільки найдосвідченіші викладачі, а й керівні працівники ШВЛП. Запрошувалися деякі фахівці з Міністерства ЦА і місцевих управлінь Аерофлоту.

Підготовка іноземних фахівців знаходилася під постійною увагою командування ШВЛП. Перша група іноземних слухачів прибула на навчання в ШВЛП влітку 1961 року, невдовзі після створення навчального закладу. Це були громадяни Республіки Індія. Їх було близько 50 осіб. Вони навчалися на вертольотах Мі-4. Це завдання Кіровоградська ШВЛП вирішувала спільно з фахівцями Кременчуцького льотного училища цивільної авіації.

Теоретична підготовка здійснювалася в аудиторіях навчального корпусу ШВЛП, польоти проводилися на аеродромах школи на вертолітній техніці, що належала Кременчуцькому льотному училищу, і його льотним складом. Це була проба сил колективу ШВЛП в такій діяльності, як надання допомоги країнам «соціалістичного табору», та країнам так званого третього світу у справі підготовки для них потрібних авіаційних фахівців.


Перша група іноземних авіафахівців із Республіки Індія, які успішно завершили навчання в КШВЛП ЦА. 1961 рік

Рік від року розширювалася географія іноземних слухачів, які навчалися в ШВЛП. Вони представляли всі континенти планети, за винятком Австралії.



Група в'єтнамських авіафахівців, які успішно завершили навчання в КШВЛП ЦА з командно-льотним та викладацьким складом. 1962 рік

Найбільша кількість авіаційних фахівців на літаках Ан-24, Як-40 підготовлено для Болгарії, Польщі, Куби, В'єтнаму, не було жодної соціалістичної країни (крім Албанії), фахівці якої не пройшли б підготовку в стінах ШВЛП.



Група польських авіафахівців, які завершили перенавчання на літаку Ан-24 перед поверненням на Батьківщину

Навчалися в Кіровоградській ШВЛП і авіафахівці з Федеративної Республіки Німеччина (ФРН). Західна Німеччина закупила в СРСР кілька літаків Як-40.



Представники авіакомпанії ФРН

У зв'язку з цим на навчання до ШВЛП прибула група слухачів з ФРН. Після завершення курсу підготовки, пілоти надали високу оцінку системі і методиці навчання в СРСР. У жовтні 1973 року Кіровоградську ШВЛП ЦА відвідала перша американська делегація у складі п’яти осіб на чолі з ректором одного з американських приватних інститутів містером Хантом. Метою візиту стало ознайомлення з організацією навчального процесу на ПС Як-40.

Діловий авіаційний світ Америки виявляв інтерес до літака Як-40, який вийшов на світовий авіаційний ринок, демонструючи на ті часи непогані льотно-технічні дані. Одна з авіакомпаній США мала намір закупити партію літаків Як-40. У зв'язку з цим містер Хант першим серед навчальних закладів Америки мав намір організувати в своєму інституті навчання американських спеціалістів на літаку Як-40.

Оскільки Кіровоградська ШВЛП у ті роки була єдиним навчальним закладом цивільної авіації, де літак Як-40 був досконало освоєний у навчальному процесі, прибуття американської делегації до Кіровограда стало нагальною потребою. Протягом тижня американці докладно вивчали все, що пов'язано з експлуатацією Як-40. Вони відвідали аудиторії, тренажер, спілкувались з керівництвом і викладачами.

Однак, внаслідок торговельної політики, яка проводилася США щодо СРСР, коли радянські експортні товари обкладалися надвисоким митом, угода на продаж літаків Як-40 не відбулася. Америка не надала СРСР статус найбільшого сприяння в зовнішній торгівлі.

Отже, навчально-льотний відділ ШВЛП під керівництвом Ф.І. Стрілковського перетворився на один із важливих структурних підрозділів закладу.

В цілому за 18 років існування ШВЛП навчено більше двох тисяч авіаційних спеціалістів з майже 50 іноземних держав.

Тренажерна підготовка

Довгий час в цивільній авіації недооцінювали тренажерну підготовку льотного складу. Однак поява нових більш складних літаків на повітряних трасах країни потребувала радикальної зміни ставлення до льотних тренажерів.

Це було пов'язано не тільки з підвищенням якості підготовки льотного, штурманського і диспетчерського складу, а й приносило чималу економічну вигоду. Життя змусило конструкторські бюро, авіаційну промисловість змінити ставлення до виготовлення тренажерів поряд з випуском нових літаків.



Комплексний тренажер з УПР



Інструктор тренажера В.П. Баранов проводить заняття зі слухачами. 1961 рік

Тренажерна група, що входила до складу навчально-льотного відділу, почала свою діяльність з трьох тренажерів. Так, у 1961 році були отримані, встановлені і задіяні два тренажера ТП (тренажер пневматичний) Лі-2 і один тренажер ТП Ан-2.

Керівником групи був призначений І.Н. Омелін, колишній досвідчений пілот, інструктором – В.А. Баранов.

Незабаром в школу прибув перший тренажер ТП Іл-14. У зв'язку зі збільшенням обсягів тренажерної підготовки, в 1963 році група виходить зі складу навчально-льотного відділу і

передається в безпосереднє підпорядкування заступнику начальника ШВЛЛ з льотної підготовки, що сприяло зміцненню зв'язків між тренажерною групою і льотним складом.

Почався процес обладнання тренажерного приміщення наочностями та спеціальною літературою. Одночасно зростала кількість тренажерів. Значною подією стало отримання в 1966 році першого дослідного тренажера КТС (комплексний тренажер літака) Ан-24, а також встановлення додатково 2-х серійних тренажерів КТС Ан-24 в 1969 році.

У 1972 році поряд з п'ятьма тренажерами КТС Ан-24 був задіяний перший тренажер КТС Як-40. Зростання числа тренажерів вимагало додаткових площ. Вихід був знайдений за рахунок прибудови до приміщення клубу, де і розмістився тренажер КТС Як-40.

На той час склався дієздатний колектив досвідчених фахівців, льотна і методична майстерність якого дозволила без зниження якості підготовки скоротити програму льотної підготовки на літаках Лі-2 та Іл-14 на 8 льотних годин кожного слухача-командира корабля (з 53 до 45 льотних годин).

Зменшення навчального нальоту на «живому» літаку призвело до значного зниження собівартості підготовки льотних кадрів. Вартість однієї льотної години на тренажері в 12-15 разів нижче вартості години нальоту на відповідному типі літака.

В життя вступали економічні чинники, що само по собі було прогресом в дороговартісному навчанні льотного складу ЦА. До 1972 року навчальна програма на літаках Лі-2 та Іл-14 була скорочена вдвічі.Так, наприклад, з 1961 по 1968 рік напрацювання годин на різних типах тренажерів зросло з 1738 до 17 264.

Це свідчило про те, що тренажери міцно увійшли в навчальний процес, приносячи солідну економічну користь і підвищуючи якість навчання льотній справі. Первісна підготовка штурманів (з 1961 р.) і диспетчерів (з 1965 р.) вимагала від тренажерної групи вирішення нових складних завдань.

Вони стосувалися питань розробки програм та методів навчання, збільшення штату групи за рахунок прийому штурманів-інструкторів, збільшення навантаження на тренажерах КТС Ан-24 і КТС Як-40. У 1976 році встановлено та введено в дію перший спеціалізований штурманський тренажер СШТ-70.

Після реорганізації тренажерної групи і створення тренажерного центру його очолив Заслужений пілот СРСР А.В. Федотов, який довгий час командував першим льотним загоном. З часом керівником тренажерного центру було призначено В.Л. Декусара, в минулому досвідченого льотчика, керівника льотного підрозділу. У 1989-1990 рр. відбулося значне оновлення кадрів в тренажерному центрі. Ветерани поступилися місцем здібній авіаційній молоді.

Етапи розвитку льотної служби

На першому етапі діяльності ШВЛП льотна служба складалася з двох авіазагонів Лі-2 та авіаескадрильї Ан-2. Керівництво льотною службою здійснював заступник начальника ШВЛП з льотної підготовки. Цю посаду на різних етапах розвитку школи обіймали: С.М. Репіч (1960-1961 рр.), С.П. Бондаренко (1961-1968 рр.), В.М. Вікторенко (1968-1975 рр.), Р.П. Вахрін (1975-1978 рр.). До складу льотної служби входили флаг-штурман (штурман флагманського літака) школи, пілоти-інспектори, штурман-інспектор.

Головним штурманом ШВЛП з 1960 по 1977 рік був Ф.М. Мицик, який доклав багато сил і знань у створення і розвиток штурманської служби в навчальному закладі. Його змінив В.В. Поляков. Пілотами-інспекторами на різних етапах діяльності льотної служби були Віктор Олексійович Нікіфоров, призначений у 1971 році начальником Кіровоградского льотно-штурманського училища (ЛШУ), і Микола Миколайович Нішаков. Штурманом-інспектором був Леонід Сергійович Гуля, який згодом замінив В.О. Нікіфорова на посаді начальника ЛШУ.

Перший льотний загін

Наказом начальника ГУЦПФ від 25 липня 1960 р. із Краснокутського льотного училища був переведений авіазагін в кількості 60 осіб і 18 літаків Лі-2. Командиром АЗ був

А.В. Федотов. Авіаескадрильї очолювали І.В. Дикий та А.М. Бєляєв. Прибуло також 10 бортмеханіків і 10 бортрадистів, понад 20 осіб техскладу.



Третій зліва – Аким Михайлович Бєляєв, п'ятий – Іван Васильович Дикий. За цегляним парканом – авіабаза ШВЛП. Осінь 1960 року



Особовий склад 1-го ЛЗ, 1960 рік

Для повного укомплектування авіазагону необхідно було задіяти частину льотного складу розформованого 60-го ВАУЛ. Таким чином авіазагін був наповнений досвідченими фахівцями, здатними вирішувати найскладніші завдання льотного навчання.

З 10 жовтня 1960 року авіазагін приступив до навчально-льотної роботи на літаках Лі-2. Спочатку готувався льотно-інструкторський склад для 2-го авіазагону, а з 1 січня 1961 року розпочалася навчально-льотна робота з першим потоком слухачів, які прибули з виробничих підрозділів цивільної авіації. Серед них були пілоти, бортмеханіки, бортрадисти, штурмани.



Екіпаж літака Лі-2 Кузнецова І.В. зі своїми слухачами. Перший випуск командирів ПС. 1961 рік

В авіазагоні приділялася особлива увага удосконаленню льотно-методичної майстерності інструкторського складу шляхом підвищення рівня теоретичної підготовки, планомірного тренування на тренажерах екіпажів, глибокого аналізу причин льотних пригод і передумов до них в цивільній авіації, в тому числі і в навчальних закладах Аерофлоту і т.п.

Зверталася також посилена увага на суворе виконання льотним та технічним складом вимог, настанов, наказів, інструкцій, вказівок, інших документів щодо забезпечення безпеки польотів.

У липні 1961 року авіазагін отримав завдання приступити до освоєння більш сучасного поршневого літака Іл-14. Був використаний досвід Ульяновської ШВЛП, де літак Іл-14 був ґрунтовно освоєний, а також знання окремих командирів кораблів-інструкторів, які пілотували цей літак.





До Кіровоградської ШВЛП з Ульяновська прибули літаки Іл-14

Повітряні судна Іл-14 в кількості 18 одиниць отримали з Ульяновської ШВЛП. Командиром АЗ був призначений В.С. Черноскулов.

У січні 1962 року почалися навчальні польоти зі слухачами, а потім і з курсантами-штурманами. На 4 квітня 1962 року були заплановані польоти екіпажів і слухачів школи. З ранку видалася туманна погода. Зрештою, погода покращилась, і екіпаж командира корабля Івана Фролова вилетів зі слухачами на аеродром Щасливе.

Польоти проходили в строго встановленому порядку. Слухачі отримали необхідну кількість контрольних польотів з інструктором. Потім командир залишив екіпаж наодинці зі слухачами. Екіпаж у самостійному польоті злетів, виконав політ по колу. На посадковій прямій випустив закрилки на 45 градусів.

Спереду наближалася широка, майже трикілометрова грунтова смуга. Слухачі відчували себе впевнено і спокійно. Перед самим вирівнюванням літак різко нахилився на кут майже 90 градусів.

Він крилом торкнувся землі, крило відвалилося, і на швидкості близько 200 кілометрів на годину почало поступово розвалювати фюзеляж, а членів екіпажу через розломи викидати на землю. Тільки дивом всі залишилися живі, відбувшись забоями.

Командування авіазагону надавало першочергового значення тренуванню постійного і змінного складу на тренажерах ТП Іл-14, відпрацюванню взаємодії між членами екіпажу, технології роботи, особливо при заході на посадку і дій екіпажу в особливих випадках польоту.

Підготовка льотних кадрів на літаку Іл-14 велася до 1971 року. Наприкінці 1960-х років льотний загін отримав нове, вельми важливе і складне завдання – освоїти реактивний літак Як-40. Командиром АЗ літаків Як-40 був призначений І.Т. Фролов.

1969 року командуванням ШВЛП була проведена реорганізація 1-го і 3-го льотних загонів. З 1-го ЛЗ в 3-й льотний загін була переведена ескадрилья літаків Як-40 з усім особовим складом, а з 3-го ЛЗ в 1-й ЛЗ переводилась ескадрилья літаків Ан-2. Таким чином, 1-й ЛЗ мав 2 ескадрильї літаків Іл-14 та АЕ літаків Ан-2. У 1971 році колектив АЗ починає успішно освоювати літак Ан-24.

Майже 17 років 1-й ЛЗ працював без льотних пригод з вини особового складу. Але в липні 1977 року під час виконання на літаку Ан-24 навчальних польотів в районі аеропорту Сухумі сталася авіакатастрофа, в результаті якої загинули штурман-інструктор, бортмеханік-інструктор і чотири слухача. Дивом залишився живим командир судна-інструктор В.М. Ревенко. Дана важка льотна пригода була глибоко проаналізована, з неї зробили необхідні висновки, був проведений цілий комплекс заходів щодо подальшого забезпечення безпеки польотів.

Другий льотний загін

Колектив льотного загону був майже повністю сформований з демобілізованих офіцерів розформованого 60-го ВАУЛ ВПС. Командиром авіазагону був призначений бойовий льотчик, учасник Другої світової війни, підполковник запаса Саломатін В.Й.

В ході подальшої діяльності АЗ відбувалася заміна командно-льотного складу. Другий льотний загін зробив значний внесок в освоєння нової авіаційної техніки, літака Ан-24. Почалася ця важлива робота наприкінці 1962 року. Скорочувалося в авіазагоні число літаків Лі-2 і зростав літаковий парк за рахунок Ан-24. У зв'язку з цим авіазагін повністю переходить на експлуатацію турбогвинтової техніки.



2-й ЛЗ розпочав освоєння літака Ан-24

У 1969 році обсяг навчально-льотної роботи на літаку Ан-24 в ШВЛП становив 40 відсотків від загального обсягу навчальних польотів на всіх разом узятих літаках Лі-2, Іл-14, Як-40, Ан-2.

В одному з навчальних польотів на аеродромі Ротмістровка відбулась авіаційна подія, яка підтвердила високі льотно-технічні характеристики ПС Ан-24. Екіпаж літака на чолі з командиром повітряного судна, пілотом першого класу А.А. Богдасаровим відпрацьовував в зоні аеродрому навчальний політ з одним двигуном, що відмовив. Коли вправа була виконана, командир корабля подав команду запустити двигун. Бортмеханік замість виконання даної команди помилково вимкнув працюючий двигун. Спроба запустити двигуни не дала результату. Літак перетворився на незвичайний планер. Богдасаров А.А. швидко оцінив складну ситуацію, точно розрахував траєкторію польоту і вдало здійснив посадку на аеродромі. Висота польоту 3600 метрів дозволяла виконати потрібний маневр, хоча це було складною справою. Коли Генеральний конструктор Олег Антонов дізнався про цей політ, він запросив командира корабля А.А. Богдасарова до свого конструкторського бюро, подякував за вдало виконаний політ в складній, передаварійній ситуації і нагородив його цінним подарунком. О.К. Антонов при цьому заявив: «Ось який літак ми створили! З вимкненими двигунами літає».

Багато добрих справ було на рахунку авіазагону. Однак не на всіх етапах своєї діяльності колектив витримав випробування на забезпечення безпеки польотів. На початку лютого 1963 року з вини екіпажу сталася авіакатастрофа літака Лі-2 при посадці на центральному аеродромі ШВЛП. Літак пілотував командир АЗ А.Н. Фролов. Основна причина катастрофи – недостатня професійна підготовка екіпажу і насамперед командира АЗ, коли при заході на посадку в складних метеоумовах сталося зіткнення літака з землею. Загинули три людини, в тому числі А.Н. Фролов, деякі члени екіпажу були важко

травмовані. Ця важка льотна пригода негативно позначилася не тільки на колективі авіазагону, а й ШВЛП в цілому. Командування ШВЛП, керівництво льотного загону зробили необхідні висновки, визначили конкретні шляхи і заходи щодо підвищення безпеки польотів. Було звернуто особливу увагу на підвищення професійної мастерності командно-льотного і льотно-інструкторського складу. Згодом авіазагін багато років працював без пригод.

Третій льотний загін

На відміну від першого і другого льотних загонів третій авіазагін починав свою діяльність зі створення окремої навчальної авіаескадрильї на літаках Ан-2. На початку 1960-х років у зв'язку зі значним скороченням ВПС, в цивільну авіацію прийшло потужне поповнення льотного складу. Необхідно було колишніх молодих льотчиків ВПС перевчити на літаку Ан-2 і працевлаштувати в виробничих підрозділах Аерофлоту. З цією метою в КШВЛП сформувалася ескадрилья літаків Ан-2 для перенавчання спецконтингенту. Командиром АЕ був призначений І.А. Легіньков, переведений з Краснокутського льотного училища цивільної авіації. Льотно-інструкторський склад, підібраний з числа демобілізованих льотчиків-інструкторів разформованого військового авіаційного училища, був направлений до Краснокутського льотного училища ЦА для проходження курсу підготовки на літаку Ан-2 і отримання пілотського посвідчення.

У квітні 1961 року почалися навчальні польоти з першим потоком спецнабору. Ескадрилья Лі-2 займалася перенавчанням курсантів спецнабору, з льотно-інструкторського складу АЕ виростали майбутні командири кораблів-інструктори на літаках Лі-2, Іл-14, Ан-24, Як-40. З подальшим збільшенням особового складу АЕ і літаків, обсяг навчально-льотної роботи переріс рамки авіаескадрильї, у зв’язку з чим був створений 3-й авіазагін в ШВЛП ЦА на літаках Ан-2. Його очолив Л.М. Тупий. Усього було підготовлено 2215 пілотів на літаку Ан-2.



Випуск пілотів Ан-2.

Січень 1965 року. Верхній ряд зліва направо: випускник Сербін Є., командир ланки Худяков В., зам.командира АЕ Ільяшенко В., командир АЕ Рахматов Т., командир загону Тупий Л., заст. начальника КШВЛП з політчастини Рибаков А., начальник КШВЛП Погорєлов І., заступ. начальника КШВЛП з льотної підготовки Бондаренко С., заст. командира загону Нікіфоров В., командир АЕ Охінченко М., зам. командира АЕ Касімов А., командир ланки Кірілін П.

Другий ряд: випускник Дехтярьов Є., пілот-інструктор Чижов Б., пілот-інструктор Назаренко Г., пілот-інструктор Семеніхін Е., командир ланки Вичісенко М., начальник НЛВ (рос. – УЛО) Стрелковський Ф., флагштурман Мициков Ф., командир ланки Грушенков В., пілот-інструктор Шульгін А., пілот-інструктор Тарасенко А., пілот-інструктор Шустов В.

На жаль, навчально-льотна робота була затьмарена важкою льотною подією – катастрофою літака Ан-2, в результаті якої загинув один курсант спецнабору. Це сталося 30 січня 1966 року під час навчальних польотів у складних метеоумовах.

Керував літаком курсант, в якості перевіряючого був командир ланки Бреус. Внаслідок нечіткої взаємодії між курсантом, що пілотував літак, і перевіряючим відбулося зіткнення літака з землею (при поганій видимості горизонту). Були визнані винними не тільки екіпаж у даній льотній пригоді, але також організатори польотів у вкрай несприятливих погодних умовах: заступник начальника ШВЛП з льотної підготовки С.П. Бондаренко і командир АЗ Л.М. Тупий. Враховуючи належне щодо важкої льотної події, авіазагін у подальшому працював злагоджено, з суворим дотриманням документів, що регламентують польоти і забезпечують їх безпеку.



Командир 3-го ЛЗ Тупий Леонід Маркович (на світлині – праворуч)

У результаті проведеної в ШВЛП реорганізації льотної служби, третій льотний загін у складі двох авіаескадрилій перейшов на нові літаки – Як-40. Командиром АЗ був призначений Й.Д. Островський, а згодом – М.М. Грицаєнко.

Поряд з плідною роботою з підготовки льотних кадрів на літаку Як-40, не обійшлося без льотних пригод – двох посадок літаків Як-40 на центральному аеродромі з прибраними шасі. І хоча літаки не вийшли з ладу, сам факт подібних льотних пригод не можна виправдати. В авіації важливо завжди бути мобілізованим, вимогливим до себе, не допускати будь-якого послаблення, коли в руках штурвал літака.

Важливою складовою льотної служби ШВЛП стала практична підготовка штурманів і диспетчерів з числа курсантів. Початок практичної штурманської підготовки курсантів здійснював флаг-штурман ШВЛП ЦА Ф.М. Мицик і старші штурмани авіазагонів.

Необхідна програмна і методична документація була підготовлена до початку польотів. На всьому протязі штурманської підготовки курсантів між штурманським складом авіазагонів і викладацьким складом навчально-льотного підрозділу зберігався тісний зв'язок, теорія вміло поєднувалася з практикою, чим неухильно дотримувався один з найважливіших принципів педагогічної науки.

Істотну роль в підготовці штурманів надавав інструкторський склад тренажерів. Практична підготовка штурманів тривалий час ускладнювалася тим, що в ШВЛП не було літаків, виготовлених в штурманському варіанті. У вирішенні цього питання допоміг Генеральний конструктор О.К. Антонов. У січні 1971 року було завершено переобладнання 14-ти літаків Ан-24 в навчально-штурманський варіант. Це дозволило підняти якість підготовки штурманів і наблизити її до виробничих умов.

Серйозним етапом навчання майбутніх штурманів стала льотно-штурманська практика курсантів у виробничих підрозділах цивільної авіації. При самостійному нальоті в кількості

120 годин курсанти отримували суттєву практичну підготовку. Для контролю виробничої практики курсантів і зміцнення зв'язку з виробничими підрозділами викладачі і штурмани ШВЛП вилітали в авіаподрозділи.

Контакт з фахівцями-практиками дозволяв в ході навчання удосконалювати підготовку молодих штурманів, наближати її до вимог виробництва. Підсумки льотно-штурманської практики обговорювались на засіданнях педагогічної ради школи, на нарадах командного, викладацького та штурманського складу.

Робилися відповідні висновки щодо подальшого удосконалення навчання штурманів. Відгуки про випускників-штурманів, що надходили з виробничих підрозділів ретельно вивчались, узагальнювались і використовувалися в навчальній роботі.

За десять років роботи ШВЛП (з 1961 по 1971 рр.) було підготовлено 1406 молодих штурманів. Крім цього, перенавчено 2166 штурманів. Що стосується практичної підготовки диспетчерів, то вона в значній мірі співпадала з підготовкою штурманів. З 1965 по 1971 роки підготовлено 1014 диспетчерів. Це був помітний внесок ШВЛП у справу підготовки спеціалістів, яких гостро потребувала цивільна авіація.

Багато випускників-штурманів і диспетчерів, прийшовши у виробничі підрозділи та інші навчальні заклади ЦА, зайняли відповідальні керівні посади. Серед них: Поляков В.В. – головний штурман Кіровоградского ВЛУ ЦА; Паршиков І.Г. – провідний штурман-інспектор Управління навчальних закладів МЦА; Голованов Л.В. – головний штурман Кременчуцького льотного училища; Матюшенко В.А. – головний штурман Бугурусланського льотного училища; Слончевський В.К. – головний штурман Естонського управління ЦА; Ракітін В.Н. – головний штурман Управління цивільної авіації центральних районів; Ликов Н.Н. – головний штурман Архангельського УЦА.

Дехто з випускників-пілотів стали командирами льотних загонів, заступниками начальників управлінь з льотної підготовки. Свого часу перенавчався на літаку Ан-24 Н.А. Кузнєцов, який згодом був начальником Казахського управління цивільної авіації і двічі удостоївся звання Героя соціалістичної праці. Навчалися в ШВЛП чемпіони світу з літакового спорту, пілоти, котрі проявили мужність при спробі захоплення літака терористами. Особовий склад ШВЛП пишався своїми випускниками. Їх приклади служили шляхетній справі виховання авіаційної молоді.

У діяльності ШВЛП найскладнішим і напруженим періодом було перше десятиліття, з 1961 по 1971 роки. У цей час ШВЛП дійсно являла справжню кузню кваліфікованих кадрів: пілотів, штурманів і диспетчерів як для СРСР, так і для багатьох зарубіжних авіакомпаній.

Якщо в 1961 році було випущено 786 слухачів, то в 1970 році – 2529 слухачів. Крім того, підготовлені тисячі штурманів і диспетчеров.

У ці ж роки школа переходила з поршневих літаків Лі-2, Іл-14, Ан-2 на турбогвинтовий літак Ан-24 і реактивний літак Як-40. Значно змінився якісний склад працівників школи. Якщо в 1960 році викладачів з вищою освітою було всього 20 відсотків, то в 1969 році їх стало 68 відсотків. В АТБ (авіаційно-технічна база) на початку було 7 дипломованих інженерів, а стало 42. У службі зв'язку не було жодного дипломованого інженера, а станом на 1971 рік – 23. Польові аеродроми також стали поповнюватися за рахунок дипломованих фахівців.

Командно-льотний і інструкторський склад виросли фахово, про що свідчать такі дані: в 1961 році пілотів 1-го класу було всього 6 відсотків, до 1970 року їх стало близько 30 відсотків, тобто відбулось зростання в п'ять разів. Помітно зросла кількість осіб льотного складу на заочному факультеті ШВЛП та працівників, що навчалися заочно в різних вищих навчальних закладах.

Підвищення загальної і технічної культури працівників школи, особливо викладацького та командно-льотного складу, позитивно позначилося на якості навчання авіафахівців, на зниженні собівартості підготовки кадрів. Так, наприклад, в 1970 році витрати на підготовку командира судна літака Ан-24 становили 6149 рублів, а на літаку Як-40 – 6714 рублів; то в 1972 році ці витрати склали відповідно 4934 і 6004 рублі.

У ці ж роки собівартість льотної години у рублях знизилася по літаку Ан-24 з 335 до 266, по Як-40 з 404 до 383. За ці кошти можна було додатково підготувати 700 авіафахівців. У 1961-1970 рр. нарощування обсягу підготовки кадрів демонструють цифри, наведені у таблиці:

Таблиця – Обсяг підготовки кадрів

Показники	*Роки*		
	1961	*1965*	*1970*
Кількість штатних працівників	880	1397	1980
Загальний наліт (у годинах)	32000	35668	42609
Приведений наліт до Лі-2	28000	29760	70478
Випущено фахівців	768	1669	2529

Командування ШВЛП всупереч усталеній думці серед керівних працівників Управління навчальних закладів МЦА щодо неможливості навчання курсантів льотних училищ на літаках Як-40 і Ан-24 висунуло таку прогресивну для того часу ідею і наполягло на її реалізації.

Перед УНЗ МЦА було поставлено питання про готовність ШВЛП розпочати підготовку пілотів на літаку Як-40 з числа випускників льотних училищ. Для цього були ґрунтовно продумані програми технічної та льотної підготовки, контингент курсантів, методика навчання тощо.

На підставі наказу міністра ЦА від 28 березня 1972 р. в ШВЛП прибула перша експериментальна група в кількості 29 осіб, відібраних з Сасовського, Кременчуцького, Бугурусланського і Краснокутського училищ. Вони мали середній наліт на Як-18 і Ан-2 в межах 95 годин. Це були відмінники теоретичної і льотної підготовки.



Зустріч міністра ЦА Бориса Павловича Бугаєва, який прибув в Кіровоград на літаку Як-40. Березень 1972 року

Виділені з цією метою найбільш досвідчені викладачі і командири суден-інструктори успішно впоралися з поставленим завданням. Всі молоді пілоти пройшли підготовку за програмою командира повітряного судна Як-40 і здали державні екзамени з високою оцінкою. Після закінчення навчання отримали призначення в 16 управлінь ЦА.

Відгуки з управлінь ЦА про цю категорію пілотів були позитивні. Вони незабаром з других пілотів ставали командирами кораблів. Величезний обсяг навчально-льотної роботи неможливо було виконати без служб і відділів, що забезпечували польоти і все господарське життя навчального закладу.

При створенні КШВЛП *інженерно-авіаційна служба (ІАС)* формувалася з двох частин: з інженерно-технічного складу, переведеного разом з авіазагоном Лі-2 з Краснокутського льотного училища, та з інженерно-технічного складу колишнього 60-го військового авіаційного училища льотчиків. Групу інженерно-технічного складу, який прибув з Красного Кута, очолював старший інженер авіазагону А.М. Фоломкін. У другому авіазагоні групу

інженерно-технічного складу очолив В.П. Бєліков, авіаескадрильї Ан-2 – Д.А. Котик. Всю інженерно-авіаційну службу ШВЛП очолив А.Ф. Розенберг. На початку існував закріплений метод технічного обслуговування літаків. У міру збільшення обсягу навчально-льотної роботи зростала кількість літаків у школі, що призводило до збільшення навантаження на техсклад.

Існуюча система технічного обслуговування літаків по закріпленому методу стала стримувати більш інтенсивне використання літаків. Тому в квітні 1962 року було проведено реорганізацію інженерно-авіаційної служби по типу ЛЕРМ (лінійна експлуатаційно-ремонтна майстерня), яка була прийнята у виробничих підрозділах транспортної авіації.

У 1970 році на базі ІАС створена авіаційно-технічна база (АТБ), більш досконала система технічного обслуговування літаків. Складність технічного обслуговування нових літаків Ан-24 і Як-40 викликала зростання дипломованих інженерів. Якщо в 1961 році їх було всього 7 осіб, то в 1968 році – 42 працівника. І у подальшому чисельність дипломованих інженерів продовжувала зростати.

З листопада 1968 року в ШВЛП почали надходити літаки Як-40. У 1975-му була створена група розшифровки польотної інформації для об'єктивного контролю за технікою пілотування і технічним станом авіаційної техніки. 1978 року група була реорганізована в ділянку розшифровки польотної інформації.

У 1975 році АТБ отримала літаки Ан-26, Ан-30. З надходженням нових літаків удосконалювалася технологія обслуговування авіаційної техніки та організація праці працівників АТБ. Велика увага приділялась питанням винахідництва і раціоналізації. Так, в 1961 році було подано 113 рацпропозицій, а в 1968 році – вже 201. Поряд з вирішенням головного виробничого завдання – забезпечення льотної роботи придатною до польотів авіаційною технікою, колектив АТБ постійно займався облаштуванням та будівництвом виробничих приміщень.

Служба руху

З усіх служб, що забезпечують польоти, служба руху органічніше пов'язана з льотної службою, з польотами літаків. У ШВЛП ця служба починалася з двох старших диспетчерів, чотирьох диспетчерів, які забезпечували управління повітряним рухом на аеродромі Кіровоград, і двох командних пунктів: АДП (аеродромний диспетчерський пункт) і КДП (командно-диспетчерський пункт). У зв'язку зі зростанням інтенсивності повітряного руху ця служба структурно все більше наближалася до того, що було у ЦПФ.

Вводилася посада начальника служби руху і двох керівників польотів (КП). Особовий склад служби формувався за рахунок списаних пілотів ЦПФ і демобілізованих льотчиків ВПС.

У грудні 1960 року група фахівців була направлена до Києва на 45-денні курси диспетчерів УПР. На початку 1961 року прибув досвідчений керівник польотів В.Г. Потапов, який і очолив службу руху ШВЛП. Одночасно з рішенням штатних питань служби руху, йшов процес оснащення служби УПР спеціальним обладнанням – радіозасобами, радіолокаторами, світлотехнічними об'єктами тощо.

Наприкінці 1960-х років на аеродромі Кіровоград було введено диспетчерські пункти: СДП (стартовий диспетчерський пункт), ДПП (диспетчерський пункт підходу), ДПСП (диспетчерський пункт системи посадки), що сприяло поліпшенню організації УПР.

Сімдесяті роки XX ст. ознаменовались надходженням більш сучасних радіотехнічних засобів УПР та навігації. На всіх навчальних аеродромах школи були споруджені будівлі КДП, встановлені АРП (автоматичний радіопеленгатор), світлосистеми, ОСП (обладнання системи посадки), а в аеропорту Ротмістровка ОДРЛ (обзорний диспетчерський радіолокатор). Все це сприяло підвищенню безпеки польотів, ефективності процесу УПР.

Істотно покращилися умови праці диспетчерського складу за рахунок будівництва єдиного залу УПР на базовому аеродромі. У 1970-і роки почався процес омолодження кадрів служби руху.

Ветеранів, що пішли на заслужений відпочинок, замінювали випускники ШВЛП і ЛШУ. У будівлі служби руху розмістилася служба аеронавігаційної інформації, яка забезпечувала екіпажі достовірною оперативною документацією; інформацією, що надходить цілодобово; вносила зміни і доповнення в льотні документи-збірники, регламенти, в листи попередження. Все це дозволяло екіпажам мати всі необхідні дані в польоті.

Служба зв'язку та радіотехнічних засобів

Ця служба з самого початку була укомплектована демобілізованими військовослужбовцями, з числа тих, хто обслуговував польоти в 60-му ВАУЛ ВПС. На першому етапі керівником служби був М.Г. Луньков, якому підпорядковувалася і електрослужба. У 1961 році у ШВЛП надійшла перша радіолокаційна станція РСП-6.

В цей же час прибув на роботу перший дипломований інженер – випускник Київського інституту цивільної авіації С.Г. Лапковський. Він очолив вузол радіолокації. У 1967 році введені в експлуатацію системи посадки СП-50. Поступово оснащувалися необхідним радіосвітлотехнічним обладнанням навчальні аеродроми Ротмістровка, Мала Виска, Хмельове, Щасливе.

Служба паливно-мастильних матеріалів

Протягом усього періоду існування ШВЛП служба ПММ успішно забезпечувала безперебійно літаки бензином і гасом. Одночасно працівники служби розширювали базу ємкостей, вдосконалювали методи зливу палива з залізничних цистерн, займалися господарським будівництвом.

Автомобільна база

Автобаза створювалась на основі тих матеріальних і технічних засобів, які дістались від розформованого у 1960 році Вищого військового авіаційного училища льотчиків Військово-Повітряних Сил. Автомобільна техніка була застаріла. Між тим швидке становлення і розвиток Кіровоградської школи вищої льотної підготовки Цивільної авіації (ШВЛП ЦА) потребували великих обсягів робіт з обслуговування польотів та вирішення господарчих питань. Особовий склад автобази спочатку формувався здебільшого за рахунок переведених з ВВУЛ ВПС співробітників.

Начальником автобази був призначений досвідчений фахівець *Архип Іванович Осташков*, який довгі роки очолював колектив і багато зробив для розвитку автобази, її оснащення новою автотехнікою. У своїй діяльності він спирався на тих, хто був основним кістяком колективу: О.М. Гуков – старший інженер автобази, Г.К. Лебединський, А.Ф. Марьєв, П.М. Ржев, І.М. Бабенко, Л.Л. Ляшенко, І.Г. Акішев, В.В. Махновецький, М.С Воронін, А.І. Свіріденко, В.І. Швец. У подальші роки кількісний склад автобази зростав, як у фахівцях, так і в автотехніці.

Надійно забезпечуючи навчально-льотну і господарчу діяльність КШВЛП автомобільним обслуговуванням, колектив автобази постійно займався покращенням умов праці, розширенням виробничих площ, удосконаленням експлуатації автомобільної техніки. Перетворившись на велике автомобільне господарство, автобаза успішно справлялася не лише з обслуговуванням підрозділів навчального закладу, а й здійснювала суттєву допомогу місту та області щодо перевезення вантажів та збирання врожаю. В автобазі склався міцний трудовий колектив, який неодноразово виходив на перші місця під час проведення міських та обласних змагань-оглядів.

Після виходу на пенсію А.І. Осташкова, автобазу очолював А.В. Коробко, далі – О.М. Гуков, який працював до призначення на керівну посаду головним інженером автобази.

Серед тих, хто підтримував високий рівень трудових показників одного з найбільших в області автогосподарств, був *Коваленко Михайло Дем'янович.* В автобазі він працював з 1964 по 2013 роки на посадах електрика гаражу, електромеханіка автобази, слюсаря з ремонту паливної системи автомобілів, інженера з безпеки руху служби автотранспорту.

Був нагороджений медаллю «Ветеран праці»; мав подяки від керівництва за раціоналізаторські пропозиції у виробничих процесах з 1971 по 1993 роки (10 наявних посвідчень за раціоналізаторські пропозиції).



Заправник ЗІЛ-157



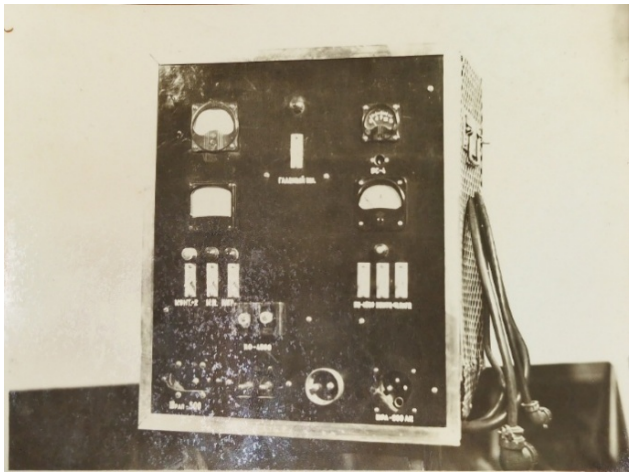
Автобаза. Біля службового автомобіля «Москвич», перший зліва – М.Д.Коваленко. Орієнтовно 1975р.



Склад автобази, 1970-ті роки. Перший зліва Прокопов А.І.



Стенд для перевірки генератора автомобіля. Зліва направо: М. Коваленко, М.Бойко



Стенд для перевірки електроспецобладнання автомобілів, рацпропозиція №2210, 1974 р.



На території автобази. Перший ліворуч – Коваленко М.Д.

Історія автобази, яка бере свій початок від КШВЛП – це приклад успішної трансформації з невеликого підрозділу із застарілою технікою у потужне автомобільне господарство. Завдяки професійному керівництву та відданості своїй справі фахівців-ентузіастів, автобаза стала надійною опорою навчального закладу.

Навчальні аеродроми и Аеродромна служба

Аеродромна мережа колишнього військового авіаційного училища, що перейшла у розпорядження ШВЛП, дозволяла експлуатувати не тільки поршневі, але і реактивні, турбогвинтові літаки. Поряд з центральним аеродромом в м. Кіровоград навчальні аеродроми розташовувалися в таких населених пунктах, як Мала Виска, Ротмістровка, Хмельове, Щасливе, Лелеківка.

Але тільки на центральному аеродромі та в Ротмістровці аеродроми мали штучне покриття невисокої якості, на інших аеродромах – ґрунтові покриття. Аеродроми потребували радикального оснащення радіосвітлотехнічними засобами, приведення в належний стан злітно-посадкових смуг, будівництва командно-диспетчерських пунктів.

Командування ШВЛП приділяло значну увагу розвиткові та поліпшенню аеродромної мережі, оскільки без цього неможливо успешно вирішувати завдання навчально-льотної роботи і забезпечувати безпеку польотів на належному рівні.

Ставилося і вирішувалося завдання послідовного обладнання аеродромів дальніми і ближніми приводними радіостанціями, нічними стартами. Це, у свою чергу, вимагало укомплектованості штату працівників на кожному аеродромі відповідними фахівцями – радистами та електриками.

Виховна, військово-патріотична та спортивна робота

Командування ШВЛП ЦА приділяло суттєву увагу моральному вихованню особового складу навчального закладу. *У 1969 році відбулось відкриття Будинку культури* з глядацьким залом на 700 осіб, на урочистостях був присутній міністр цивільної авіації, маршал авіації Є.Ф. Логінов.

Культурно-масова робота в численних її формах доповнювалася розвитком фізкультури і спорту в навчальному закладі. Була створена добре обладнана спортивна база – стадіон із біговими доріжками і секторами, спортивний зал, майданчики для спортивних ігор. У новому навчальному корпусі відкрито ще один сучасний спортзал.

В цілому це була одна з найкращих спортивних баз не тільки м. Кіровоград, а й навчальних закладів Аерофлота.



Вихід колони Кіровоградської ШВЛП на святкову першотравневу демонстрацію

У 1965 році відбулася спартакіада навчальних закладів на спортивній базі ШВЛП. Участь взяли спортивні команди з усіх училищ ЦА. Колектив спортсменів ШВЛП завоював перше призове місце. Через два роки знову на спортивній базі школи була проведена ювілейна спартакіада навчальних закладів ЦА.

І на цей раз спортсмени школи, здобувши перемогу з ряду видів спорту, посіли друге загальнокомандне місце, трохи поступившись спортсменам Ризького авіаучилища. Це спортивне свято відвідали Головний маршал авіації двічі Герой Радянського Союзу

Олександр Новіков, заступник міністра цивільної авіації, генерал-майор Микола Очнев, численні гості.

Колективом ШВЛП було вирішено створити на березі Азовського моря *базу відпочинку «Перлина».* Втілити задумане в життя виявилося справою досить складною, оскільки ШВЛП не мала необхідних коштів та інших матеріальних можливостей. Потрібно було знайти надійних партнерів.

Спочатку Ульяновська ШВЛП, потім Московський авіаремонтний завод № 400 взяли участь у створенні бази відпочинку. У 1972 році база прийняла 238 відпочиваючих від авіаремонтного заводу і 242 – від ШВЛП. Але в силу певних транспортних труднощів Ульяновська ШВЛП і авіаремонтний завод відмовилися від подальшої участі в розвитку бази.

КШВЛП уклала відповідний договір з дирекцією Кіровоградського радіозаводу і за підтримки кількох обласних організацій труднощі були подолані. База відпочинку «Перлина» стала улюбленим місцем відпочинку працівників ШВЛП і членів їх родин.

У полі зору командування ШВЛП залишалось питання військово-патріотичного виховання курсантів, майбутніх офіцерів запасу. Ця робота концентрувалася на *військовому циклі за участю кадрових офіцерів оргстройового відділу.* Загальне керівництво цією ділянкою здійснював заступник начальника училища з військової підготовки полковник Б.Г. Пузанов.

Оргстройовий відділ багато років очолював кадровий офіцер М.Г. Рак. Військовим циклом в перші роки існування ШВЛП керував підполковник запасу П.І. Банников.

У навчальному закладі діяв ***з 1971 року Музей авіації***, експонати, моделі і стенди якого широко висвітлювали досягнення вітчизняної авіації і космонавтики. У створенні музею і наповненні його експонатами кропітку роботу провели представники багатьох підрозділів.

Моделі літаків і вертольотів побудували курсанти під керівництвом викладача В.Я. Красильникова. Щорічно поповнюючись все новими і новими експонатами, музей ставав невід'ємною частиною навчально-виховного процесу. Офіційно зареєстрований в обласному бюро екскурсій шкільний музей набув широкої популярності.

Його стали відвідувати численні делегації не тільки з України, а й іноземні гості. Тисячі екскурсантів, приходячи до музею, мали можливість ознайомитись з історією авіації не тільки завдяки інформаційним стендам, а й макетам літаків, починаючи від літака Можайського і закінчуючи сучасними літальними апаратами. Довгий час музей очолював ветеран авіації *Микола Романович Юркевич*.

ВИПУСКНИКИ КШВЛП

Випускник першого набору штурманського відділення КШВЛП *Юрій Сорокін* – заслужений штурман СРСР. Виконував урядові завдання з транспортування військ Варшавського Договору.

Тричі брав участь в високоширотних експедиціях випускник другого набору штурманського відділення *Валерій Сорокін*. Він відзначений за мужність і вмілі дії у повітрі в аварійній ситуації: в 1979 році після зльоту на аеродромі Ташкент на літаку Ту-154 сталася відмова трьох двигунів. Екіпажу вдалося запустити їх у повітрі і зробити вимушену посадку на аеродромі Чимкент.

Навчав екіпажі Держави Лівія спеціальному використанню літака Ан-26 *Олег Коршунов*. Неодноразово він демонстрував літаки «Ан» в десятках країн світу.

Володимир Біркін – учасник авіазабезпечення радянсько-канадської експедиції через Північний полюс. Забезпечував роботу полярників в Арктиці і Антарктиді, а також підтвердження льотно-технічних характеристик літаків Ан-74 і Ан-28 на полярних станціях. У 1994 році брав участь у гасінні пожеж в Португалії та Іспанії.

Виконував польоти на острови і дрейфуючі крижини в Північному Льодовитому океані *Віталій Мартинюк*. Разом з екіпажами МААК «УРГА» виконував польоти по лінії ООН в Сомалі, Західній Сахарі, Мавританії і Анголі випускник 4-го набору штурманського

відділення *Олександр Стасюк*. З 1969 року він чотири рази обирався депутатом Кіровоградської міської ради.

На авіасалонах США, Таїланду, Ля Бурже, Дубай, Фарнборо, Делі неодноразово звучало ім'я *Сергія Сліпченко*. З 1980 по 1983 роки він літав в президентському екіпажі літака Як-40 в Малагасійській Республіці на острові Мадагаскар. Починаючи з 1989 року С. Сліпченко був у складі екіпажів ДКБ Ільюшина, Сухого та льотно-дослідницького інституту імені М.Громова.

Випускник КШВЛП 1970 року *Геннадій Губарєв* – Герой Екваторіальної Гвінеї. Одним з перших в Радянському Союзі був перенавчаний на літак Ан-32 і на такому ж повітряному судні багато років служив штурманом особистого літака президента цієї республіки.

В'ячеслав Водоп'янов став одним із фундаторів створення «Укрaероруху» – єдиної цивільної та військової системи управління повітряним рухом, яка діє в багатьох європейських країнах. Восени 1993 року він став помічником генерального директора цієї організації, потім – адміністративним директором цього ж підприємства.

Бугайова Любов Олександрівна народилася в Новій Празі Кіровоградській області 30 січня 1937 р. Після закінчення 10 класу в 1956 році поступила на фельдшерське відділення Кіровоградського медичного училища. Одночасно з заняттями в училищі навчалася і на відділенні льотчиків в Кіровоградському обласному аероклубі ДТСААФ.

В аероклубі програму початкової льотної підготовки виконала на літаку Як-18. Успішно закінчивши в 1958 році навчання і завершивши польоти в аероклубі, була направлена для подальшого навчання в Саранське льотно-технічне училище ДТСААФ на відділення льотчиків-інструкторів.

Після закінчення в 1960 році училища з дипломом льотчика-інструктора повернулася в Кіровоградський аероклуб. Очикуючи льотної посади, працювала медичною сестрою і виконувала польоти в якості спортсмена-льотчика.

1962 року вона стала льотчиком-інструктором літака Як-18у. У той час в аероклубі були пілотажні літаки Як-18П, Z-226 «Тренер», Z-326 «Тренер», що дозволяло спортсменам-льотчикам виконувати прямий і зворотний, складний і вищий пілотаж.

У 1965 році Любов Бугайова на чемпіонаті України з літакового спорту виконала нормативи майстра спорту СРСР і стала чемпіонкою України серед жінок. Вона була включена до складу збірної команди України для участі у Всесоюзних змаганнях, які відбулися на Московському аеродромі Тушино.

У 1965 році, закінчивши спеціальний набір Кіровоградської ШВЛП, вона стала пілотом-інструктором літака Ан-2 Кременчуцького льотного училища цивільної авіації.

У 1967 році перевелась у 3-й льотний загін Кіровоградської школи вищої льотної підготовки. Можливість освоїти польоти на важких літаках привели її в 1971 році до Кіровоградського льотно-штурманського училища цивільної авіації.

Після перенавчання, виконавши програму введення в стрій на літаку Ан-24УШ, була готова стати командиром екіпажу.

Але через перелом ноги вона повернулася в 3-й льотний загін КШВЛП, перевчилась на літак Як-40 і літала командиром повітряного судна-інструктором. Бугайова Л.О. з 1973 по 1977 роки перенавчала на цьому літаку пілотів для «Аерофлоту» і багатьох зарубіжних авіакомпаній.

***

Кіровоградська школа вищої льотної підготовки цивільної авіації проіснувала 18 років, з 1960 по 1978 роки.

Це був період, коли «Аерофлот», переходячи від поршневих літаків до реактивних і турбогвинтових лайнерів, стверджувався як одна з найбільших авіакомпаній світу, коли цивільна авіація ставала однією з найважливіших складових транспортної системи країни, коли обсяг пасажирських перевезень став обчислюватися десятками мільйонів людей, коли цивільна авіація СРСР стала членом Міжнародної організації цивільної авіації (англ.

International Civil Aviation Organization, ICAO), а географія польотів охопила майже всі континенти планети.

Саме у ці роки цивільна авіація особливо потребувала поповнення кадрами пілотів, штурманів, диспетчерів, інженерів, техніків та інших фахівців. Кіровоградська ШВЛП успішно впоралася з поставленими завданнями, підготувавши на літаках Ан-2, Лі-2, Іл-14, Ан-24, Ан-26, Як-40 усього *37 660 авіаційних фахівців*.

Школа перетворилася на своєрідну кузню кадрів іноземних авіаційних спеціалістів. Було підготовлено *понад дві тисячі іноземних фахівців* з 49 зарубіжних країн. Багато фахівців ШВЛП безпосередньо працювали в країнах т.зв. «третього світу», допомагаючи місцевим кадрам оволодіти умінням експлуатувати авіаційну техніку.

Важливим підсумком діяльності ШВЛП стало створення на той час сучасної навчальної та матеріально-технічної бази, розвиненої соціальної структури. Школа перетворилася на один із потужних навчальних закладів цивільної авіації.

Її добра слава поширилася всією країною та вийшла далеко за її межі. У стінах школи зросли керівники й фахівці, чия праця була високо оцінена тодішнім керівництвом ЦА. Серед тих, хто був удостоєний звання «Заслужений пілот СРСР» – І.С. Погорєлов, А.В. Федотов, В.М. Викторенко.

Не було такого авіапідприємства в ЦА, де б не працювали випускники Кіровоградської ШВЛП ЦА. Багато з них стали керівниками великих льотних підрозділів, аеропортів, заступниками начальників управлінь, працівниками центрального апарату МЦА.

Підготовлена співробітниками Кіровоградської ШВЛП навчальна і виробнича база, створена соціальна і житлово-побутова структура стали основою відкриття нового навчального закладу – Кіровоградського вищого льотного училища цивільної авіації.

КІРОВОГРАДСЬКЕ ЛЬОТНО-ШТУРМАНСЬКЕ УЧИЛИЩЕ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ (1971–1986 роки)





Нагрудний знак «КЛШУ»

Наприкінці 1970 року Управління навчальних закладів Міністерства цивільної авіації поставило питання про виділення підготовки штурманів і диспетчерів служби руху в самостійний середній спеціальний навчальний заклад. У зв'язку з цим Міністр цивільної авіації видав наказ від 29 жовтня 1970 року № 589 «Про організацію Кіровоградського льотно-штурманського училища ЦА».

У документі йдеться: «З метою забезпечення зростаючої потреби в підготовці штурманів і диспетчерів служби руху, наказую:

Організувати з 1 січня 1971 року на базі штурманського відділення та відділення диспетчерів служби руху Кіровоградської школи вищої льотної підготовки ЦА – Кіровоградське льотно-штурманське училище ЦА. В училищі проводити підготовку штурманів і диспетчерів служби руху відповідно до затверджених для цих спеціальностей навчальних планів. Міністр ЦА Б. Бугаєв».

Начальником Кіровоградської ШВЛП були видані накази від 31 грудня 1970 р. № 333 / л і № 334 / л: «У зв'язку зі значним зростанням обсягів навчально-льотної підготовки на літаках Ан-24, скороченням навчального нальоту на літаках Іл-14, припиненням польотів на літаках Ан-2, переходом підготовки курсантів-штурманів і диспетчерів з літака Іл-14 на літаки Ан-24 і організацією авіаескадрильї у складі Кіровоградського льотно-штурманського училища наказую:

Особовий склад 2-ї АЕ 1-го АЗ і частина льотно-підйомного складу 2-го АЗ звільнити від займаних посад і передати в Кіровоградське льотно-штурманське училище з 1 січня 1971 року».

Згідно цих наказів призначено на посади:

Пілота-інспектора – Нікіфорова Віктора Олексійовича; Штурмана-інспектора – Гулю Леоніда Сергійовича;

Заступника командира АЗ з льотної підготовки – Богдасарова Арама Олександровича; Заступника командира АЕ – Войткевича Володимира Францевича;

Штурмана АЕ – Чорного Олександра Івановича; Командира повітряного судна-інструктора: Кряхова Івана Архиповича; Черноскулова Володимира Семеновича; Яковенко Сергія Даниловича; Караваєва Миколу Михайловича; Бобилева Бориса Івановича; Васильєва Миколу Васильовича; Вичисенко Михайла Прокоповича; Шиленко Петра Арсентійовича.

На посади штурмана-інструктора були призначені 19 осіб, бортмеханіка-інструктора – 12, чергового штурмана – 11 осіб.

Новостворену окрему навчальну ескадрилью очолив А.О. Богдасаров. Льотний і штурманський склад формувався за рахунок досвідчених командирів повітряних суден і штурманів ШВЛП.

Начальники КЛШУ ЦА



Нікіфоров Віктор Олексійович
(1971-1983 рр.)
Відмінник Аерофлоту



Гуля Леонід Сергійович
(1983-1986 рр.)
Заслужений штурман СРСР

Віктор Олексійович Нікіфоров народився в 1925 році. Після закінчення в 1949 році Сасовського льотного училища Цивільного Повітряного Флоту працював в цьому училищі на посаді пілота-інструктора літака По-2. У 1965 році з посади командира авіаційної ескадрильї літаків Як-12 і Ан-2 Сасовського льотного училища ЦА був переведений у Кіровоградську школу вищої льотної підготовки цивільної авіації на посаду заступника командира 3-го льотного загону з льотної підготовки.

Проводячи практичні заняття з курсантами (дипломованими військовими льотчиками, які мали наліт на військових літаках МіГ-15, МіГ-17, Іл-28, Ту-14 та ін., але не мали свідоцтва пілота ЦПФ), серед іншого, він увів польоти на низько-польотній смузі, коли літак Ан-2 пролітав на віддаленості від землі спочатку на висоті початку вирівнювання (6-7 метрів), а потім кінця вирівнювання (0,7-0,8 метра).

У 1969 році зайняв посаду пілота-інспектора Кіровоградської школи вищої льотної підготовки цивільної авіації. Освоїв літаки Лі-2 та Іл-14. За час роботи проявив себе як вимогливий командир, керівник і вихователь. З 1 січня 1971 року наказом Міністра ЦА призначений на посаду начальника Кіровоградського льотно-штурманського училища цивільної авіації (КЛШУ ЦА). Освоїв літак Ан-24.

Протоколом Вищої кваліфікаційної комісії йому було присвоєно 1-й клас пілота ЦА. Нагороджений нагрудним знаком «Відмінник Аерофлоту». У 1973 році без відриву від виробництва закінчив факультет заочного навчання Академії ЦА. Його загальний наліт на повітряних судах склав близько 8000 годин. У 1983 році перейшов на викладацьку роботу, а після розформування КЛШУ був переведений в Кіровоградське вище льотне училище цивільної авіації на посаду старшого інструктора тренажерного центру, на якій працював до 1992 року. В.О. Нікіфоров помер 18 листопада 2004 року в Кіровограді, де і похований.

Леонід Сергійович Гуля народився 18 квітня 1931 року. У 1952 році закінчив Московське аерознімальне училище і був направлений до Хабаровська для польотів на літаку Лі-2 в якості штурмана-аерознімальника. Незабаром був допущений до польотів на літаках Іл-14, Іл-18, Ту-104 і призначений на посаду старшого штурмана аеропорту Хабаровськ. З 1962 по 1966 рік Леонід Сергійович – слухач факультету повітряної навігації ВАУ ЦПФ (м. Ленінград).

По закінченню інженер-штурман Гуля був направлений до КШВЛП на посаду штурмана-інспектора. З 1 січня 1971 року Леонід Сергійович – заступник начальника, а невдовзі флаг-штурман КЛШУ. У 1982 році указом Президії Верховної Ради СРСР флаг-штурману КЛШУ Гулі Леоніду Сергійовичу було присвоєно почесне звання «Заслужений штурман СРСР». З 3 січня 1983 року наказом міністра ЦА він був призначений начальником КЛШУ. У 1986 році КЛШУ було розформовано, і Леонід Сергійович перейшов на посаду старшого штурмана – начальника служби аеронавігаційної інформації в КВЛУ ЦА. На цій посаді він продовжував працювати в Державній льотної академії України.



Головний корпус.
У цій будівлі з 1 січня 1971 року розпочався навчальний процес



Навчальний корпус КЛШУ.

Тут розташовувалися спеціалізовані класи з управління повітряним рухом, повітряної навігації, радіотехнічних засобів тощо



Керівний склад та командири навчальної ескадрильї



Особовий склад навчальної ескадрильї



Штурмани-інструктори, чергові штурмани

З 5 січня 1971 року навчальна авіаційна ескадрилья (НАЕ) у складі 4-х екіпажів (до складу кожного входили: командир повітряного судна-інструктор, штурман-інструктор, бортмеханік-інструктор та бортрадист-інструктор) на літаку Ан-24 розпочали польоти зі слухачами-пілотами.

При організації Кіровоградського льотно-штурманського училища цивільної авіації з ШВЛП на подальше навчання було передано курсантів-штурманів 645 осіб, курсантів диспетчерів – 574, слухачів спецнабору 59 осіб, іноземних курсантів з Болгарії 30 осіб, з Монголії 5 осіб, Південного Ємену 4 особи, з Камеруну і Мавританії по 1 курсанту.



Проходження медичної комісії. Абітурієнти прибували з усіх республік СРСР до КЛШУ ЦА, щоб здобути авіаційну професію диспетчера з УПР або штурмана ЦА



Перший дзвінок. Початок наполегливої праці в опануванні авіаційних спеціальностей



Урочисте шикування. 1 вересня 1971 року



Зачитано Наказ про зарахування курсантами КЛШУ ЦА. Командно-керівний склад училища вручає залікові книжки та посвідчення курсантам



Вносять прапор КЛШУ ЦА. Будинок культури «Авіатор»

Був уведений в дію **тренажерний центр** для підготовки диспетчерів.



Особовий склад тренажерного центру

Тренажерний центр був обладнаний комплексом «Строка-Б».

Довідково: «Строка-Б» – це уніфікований комплекс телевізійного відображення радіолокаційної інформації, розроблений в СРСР для потреб цивільної авіації, що впроваджувався в центрах управління повітряним рухом (УПР) у складі перших автоматизованих систем (АС УПР). Система «Строка-Б» використовувалася для виведення на екрани радіолокаційної інформації від первинних та вторинних радіолокаторів (таких як «Утьос» та ВРЛК «Корінь»). Комплекс візуалізував

повітряну обстановку, надаючи диспетчерам «психологічну підтримку» – точні дані про місцеположення повітряних суден на моніторах. У авіаційних навчальних закладах, зокрема в КЛШУ ЦА, а також навчальних центрах, поряд із самою апаратурою, розгорталися спеціалізовані диспетчерські тренажери для підготовки та відпрацювання навичок обслуговування повітряного руху на базі апаратних комплексів «Строка».

Комплекс «Строка-Б» створювався у 1960–1970-х роках у Науково-дослідному центрі УПР (НДЦ УПР). Його впровадження стало проривом у переході від застарілих методів ручного ведення графіків до перших радянських автоматизованих систем управління (наприклад, АС УПР «Марка» та «Центр-Район»).



Тренажерний центр. «Строка-Б». Йде налаштування



«Строка-Б» у дії. Диспетчерський зал ТЦ УПР



Практична підготовка курсантів у диспетчерському залі



Теоретичні заняття з курсантами-штурманами проводилися у спеціалізованих класах



У штурманському класі підготовку до польоту проводить штурман-інструктор Галушкін Микола Митрофанович



Вивчення району польотів
Заняття з курсантами проводить штурман НАЕ Чорний Олександр Іванович



Заняття в аудиторії літаководіння

Навчальна база училища включала кілька **навчальних аеродромів** (Кіровоград, Мала Виска, Хмельове, Ротмістровка), три льотних загони, оснащені в тому числі унікальними літаючими штурманськими тренажерами на базі літаків Ан-24Ш.



На заміну Ан-2 та Іл-14 в КЛШУ надійшли новітні літаки Ан-24УШ (навчально-штурманський варіант Ан-24. Відрізнявся 5 робочими місцями штурманів. У 1970 році переобладнано 7 літаків)

Штурманська практика диспетчерів УПР здійснювалася на літаках Ан-24. Через курсові заходи пройшло 1460 штурманів і 1167 диспетчерів.



Передполітну підготовку з екіпажем проводить командир повітряного судна-інструктор Бобильов Борис Іванович



Підготовку курсантів до вильоту проводить штурман-інструктор Воронецький Геннадій Григорович



Льотна практика на Ан-24 після завершення першого курсу. Аеродром Кіровоград, 1973 рік



Кабіна Ан-24. Курсант на робочому місці бортрадиста (розташовувалось за кріслом 2-го пілота)



Льотна практика





У салоні з курсантами штурман-інструктор Кононенко Валерій Федорович Літаючі лабораторії допомагали опанувати льотну практику



Державний екзамен з виконання польотів: штурман льотного загону В.І.Марков (третій ліворуч) та члени екзаменаційної комісії проводять інструктаж з курсантами-штурманами четвертого курсу. КВЛУЦА, 1987 рік

Військовий цикл

Усі курсанти льотно-штурманського училища (за винятком іноземних слухачів) проходили військову підготовку. У КЛШУ функціонувала відповідна кафедра *(військовий цикл),* офіцери якої здійснювали теоретичне та практичне навчання.



Офіцери військового циклу



Заняття в класі електронного обладнання



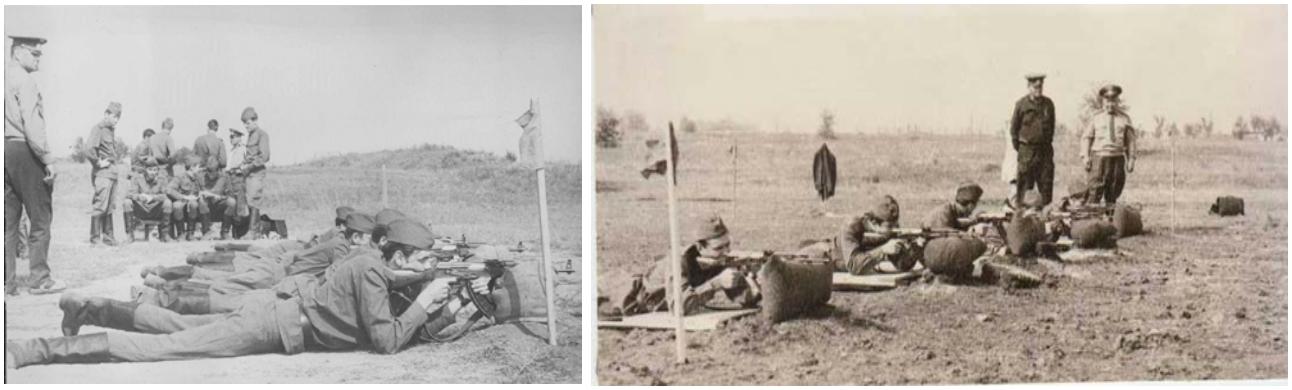
Вивчення стрілецької зброї



Клас бомбометання з наочностями для вивчення ПС Ту-16



Загальне шикування



Польові заняття. Вогнева підготовка на стрільбищі.
Курсанти ведуть стрільбу з АК-47. Авіабаза «Канатове», 1973 рік



Оволодіння бойовою технікою. Підвіска



Парад з нагоди складання військової присяги.
Стадіон ЛШУ. Жовтень 1974 року



Присягу складає курсант Симоненко О.

Організаційно-стройовий відділ (ОСВ) забезпечував виховну роботу, стройове навчання старшин і курсантів, зразкову дисципліну, виконання статутів та розпорядку дня



Офіцерський склад ОСВ



Ранковий огляд



Щоранковий розвод на заняття був обов'язковим елементом розпорядку



Розвод на заняття під супровід оркестру





Курсантська їдальня

У той період залучення студентів та курсантів до сільськогосподарських робіт у підшефних колгоспах було невід'ємною частиною радянської соціальної практики. Такі «трудові десанти» на збирання врожаю (овочів, фруктів чи зернових) мали на меті не лише надання практичної допомоги аграрному сектору в пікові періоди, а й виконання ідеологічних завдань: виховання поваги до праці, формування навичок колективізму та зміцнення зв'язків між містом і селом.

Для курсантів ЛШУ ЦА це стало ще одним випробуванням на витривалість та вміння діяти як згуртований підрозділ поза межами навчального класу чи тренажерного залу.



Курсанти на збиранні врожаю картоплі у підшефному колгоспі



Казарма



Гра в шахи у кімнаті гуртожитку, розрахованій на проживання 11-ти курсантів



Побут курсантів: від гоління до прасування форми – усе за розпорядком

У Кіровоградському ЛШУ фізичній підготовці та спорту приділялася виняткова увага. Це було зумовлено не лише загальною політикою виховання молоді тих часів, а й жорсткими вимогами самої професії: небо та управління повітряним рухом вимагали від курсантів відмінного здоров'я, миттєвої реакції та високої стресостійкості.

Спортивне життя училища мало системний характер. Регулярні змагання між навчальними ротами та ескадрильями, а також масштабні події (як-от Спартакіади), ставали справжнім святом. Участь у них була справою честі для кожного підрозділу, що формувало міцне братерство та гордість за свій навчальний заклад.



Змагання з волейболу



За результатами змагань переможцям в особистій та командній першості вручено грамоти, вимпели та кубки. Призери змагань з баскетболу

Поза межами навчальних аудиторій та диспетчерських залів життя курсантів КЛШУ ЦА було наповнене насиченою творчою діяльністю. Художня самодіяльність стала невід'ємною частиною виховного процесу, дозволяючи майбутнім штурманам та диспетчерам реалізувати свій естетичний потенціал і відпочити від напруженого графіка навчання.

Осередком культурного дозвілля став **Будинок культури училища**. Одними з найяскравіших творчих колективів того часу були курсантський оркестр та хор. Їхні виступи ставали окрасою не лише офіційних святкових урочистостей, а й тематичних вечорів, концертів для містян та звітних програм закладу.

Особливе місце в культурному житті закладу посідали іноземні слухачі. Вони не лише долучалися до загальних заходів, а й створили власний яскравий музичний ансамбль. Виступи цього колективу були справжньою екзотикою для того часу: курсанти-іноземці вправно володіли музичними інструментами та виконували пісні своєю рідною мовою, знайомлячи аудиторію з культурою власних країн.



Святковий концерт.



Виступ ансамблю іноземних курсантів з країн Африки На сцені БК «Авіатор»

Підготовка іноземних слухачів

Серед іноземних слухачів були громадяни Болгарії, Монголії, В'єтнаму, Південного Ємену, Камеруну, Мавританії, Куби, Анголи та інших країн.





Іноземні слухачі разом із викладачами та інструкторами



Заняття з вивчення авіаційного обладнання



Курсанти-штурмани з Екваторіальної Гвінеї та Куби, курсанти-диспетчери з Болгарії, а також члени екіпажу ПС Ан-24 на чолі з командиром М.П. Вичисенком (четвертий ліворуч)



Підшефний колгосп: іноземні слухачі допомагають колгоспницям розвантажувати машину зі збіжжям, щойно привезеним із поля

Державні іспити в ЛШУ ЦА були не просто фінальним етапом навчання, а визначальним професійним бар'єром, що підтверджував готовність випускника до роботи в умовах високої відповідальності за безпеку польотів.

Для курсантів-штурманів успішне складання держекзаменів означало засвоєння фундаментальних знань з аеронавігації, радіотехнічного забезпечення польотів та здатності приймати зважені рішення в динамічному повітряному середовищі. Це був тест на точність розрахунків та психологічну стійкість, адже від кваліфікації штурмана безпосередньо залежала безпека екіпажу та пасажирів.

Не менш важливим було складання державних іспитів для курсантів-диспетчерів. Їхній іспит – це комплексне випробування на вміння керувати потоками повітряного руху, координувати дії різних екіпажів та оперативно реагувати на складні метеорологічні умови чи критичні ситуації. На екзамені курсанти демонстрували не лише теоретичні знання нормативних документів, а й професійну культуру спілкування (фразеологію радіообміну), витримку та швидкість реакції.

Державна екзаменаційна комісія, до складу якої традиційно входили провідні фахівці цивільної авіації, прискіпливо оцінювала кожного випускника. Високі вимоги на держекзаменах були запорукою того, що після отримання диплома молоді спеціалісти ставали надійними фахівцями, здатними професійно виконувати свої обов'язки на найскладніших трасах цивільної авіації.



Державний іспит з повітряної навігації



Державний іспит з УПР

Випуск курсантів жовтня 1973 року в КЛШУ ЦА був уже третім, а не першим. Перші два випуски складалися з курсантів, які розпочали навчання у Кіровоградській ШВЛП у 1969 та 1970 роках, оскільки юридичний статус КЛШУ було впроваджено лише 1 січня 1971 року.



Третій випуск диспетчерів КЛШУ ЦА 1971-1973 років навчання

Під час усіх урочистих заходів у Кіровограді, зокрема святкових парадів, особовий склад льотно-штурманського училища ЦА завжди був гідно представлений і вирізнявся високим рівнем вишколу.



Святкування 1 травня. Колона КЛШУ ЦА проходить урочистим маршем повз трибуну з керівництвом міста та області. Кіровоград, вул. Карла Маркса (тепер – Велика Перспективна)

Цей середній спеціальний навчальний заклад (з 3-річним навчанням та кафедрою військової підготовки) успішно виконував покладені на нього завдання з 1971 по 1986 роки, підготувавши і випустивши на літаку Ан-24 для Аерофлоту та іноземних авіакомпаній штурманів – 2714 осіб, диспетчерів 5315 осіб.

З 1982 року був припинений набір курсантів-штурманів для Аерофлоту, але для іноземних авіакомпаній підготовка штурманів тривала. З 1986 року в зв'язку з необхідністю підготовки інженерів-диспетчерів з вищою освітою було прийнято рішення про припинення підготовки на базі Кіровоградського льотно-штурманського училища ЦА фахівців з середньою спеціальною освітою.



Останній випуск диспетчерів. 1986 рік

З 1986 року набір курсантів продовжився тільки в Кіровоградське вище льотне училище цивільної авіації. Курсанти 3-го курсу КЛШУ ЦА завершили навчання, а курсанти другого курсу КЛШУ ЦА були переведені для продовження підготовки до Ризького льотно-технічного училища цивільної авіації. Це був єдиний в історії авіадиспетчерів курс, курсанти якого вступили до Кіровоградського льотно-штурманського училища цивільної авіації, а закінчили Ризьке льотно-технічне училище цивільної авіації, так було зазначено і в їх дипломах (КЛШУ ЦА – РЛТУ ЦА).

У серпні 1986 року училище було розформовано у зв'язку з організацією факультету повітряної навігації та факультету управління повітряним рухом в Кіровоградському Вищому льотному училищі цивільної авіації (КВЛУ ЦА).

Випускники Кіровоградського льотно-штурманського училища цивільної авіації

Багато випускників КЛШУ ЦА, здобувши професійний досвід, поверталися до стін альма-матер уже як інструктори та викладачі, передаючи наступним поколінням набуті навички, традиції та любов до неба.

Кленцар Віктор Іванович



Народився 11 листопада 1951 року в селищі Новгородське Дзержинського району Донецької області. У 1959 році вступив до 1-го класу Кіровоградської восьмирічної школи №25. Після закінчення у 1969 році десятого класу СШ №34 восени був призваний на строкову військову службу, яку проходив у групі радянських військ у Німеччині. 1971 року демобілізувався з посади санінструктора у званні сержанта. У грудні 1971 року був

прийнятий на роботу в УЛО (учбово-льотний відділ) КЛШУ на посаду лаборанта. За час роботи в УЛО зробив чималий внесок у наочне оформлення училища: долучався до виготовлення стендів та плакатів.



Командир 6-ї роти Колядін В.П. (у центрі) з курсантами. У першому ряду ліворуч – першокурсник В.Кленцарь. 1972 рік

Був відзначений командуванням і рекомендований для вступу до КЛШУ на навчання. У його особовій справі зберігається твір, написаний на вступних іспитах: «Небо, чисте лазурове небо. Мільйони очей спрямовані в твою нескінченну далечінь. Мільйони думок спрямовані у твій простір. Люди з неспокійними серцями прагнуть у твої простори...».

У вересні 1972 року він став курсантом-штурманом Кіровоградського льотно-штурманського училища цивільної авіації. В училищі пройшов повну програму навчання на літаку Ан-24УШ під керівництвом штурмана-інструктора Івана Демчишина. В особовій справі зберігається акт перевірки літаководіння від 14 лютого 1975 року в польоті за маршрутом Кіровоград–Дніпропетровськ–Донецьк–Ростов–Волгоград і назад тривалістю 5 годин 37 хвилин, з яких 3 години 24 хвилини вночі. Усього ж Віктор Кленцар в училищі налітав 191 годину 52 хвилини. В акті з двадцяти оцінюваних елементів по сімнадцяти виставлена оцінка «відмінно» і тільки по трьох елементах польоту стоїть оцінка «добре».

Командування навчальної авіаційної ескадрильї запропонувало випускнику залишитися в училищі на посаді штурмана-інструктора. Про бажання швидше приступити до роботи свідчить рапорт від 26 лютого 1975 року, написаний наступного дня після випуску: «Після закінчення льотно-штурманського училища мені надано місячну відпустку по 26 березня. Прошу дозволу приступити до введення в стрій з 3 березня 1975 року». Тож з 3 березня він був зарахований на посаду штурмана-інструктора з окладом 110 рублів.

З позитивними льотними характеристиками штурман-інструктор 2-го класу Віктор Кленцар був у травні 1979 року переведений до 1-го авіаційного загону Кіровоградського вищого льотного училища цивільної авіації на посаду штурмана АЕ літаків Як-18Т, а в травні 1981 року призначений на посаду старшого штурмана 1-го авіаційного загону.

1981 року він вступив на факультет заочного навчання Академії ЦА і 20 лютого 1987 року отримав диплом за спеціальністю «експлуатація повітряного транспорту» з кваліфікацією інженера-штурмана. Кленцар В.І. зробив значний внесок у розвиток Центру початкового льотного навчання на аеродромі Мала Виска та впровадження в ньому літака Л-410УВП. Вперше у світовій практиці початкову льотну підготовку почали проводити на багатоцільовому, турбогвинтовому, багатодвигунному повітряному судні. Наприкінці вересня 1989 року він був представлений до звання «Відмінник Аерофлоту».

26 лютого 1990 року у зв’язку з удосконаленням організаційної структури КВЛУ ЦА Віктор Кленцар був переведений до льотно-методичного відділу на посаду старшого штурмана-інструктора. 12 квітня 1993 року призначений штурманом-інструктором ПС 4-го класу, а 28 лютого 1995 року льотна робота Віктора Івановича завершилася.

Він перейшов на посаду методиста навчально-льотного відділу інституту аеронавігації, а з 5 лютого 1996 року був обраний старшим викладачем кафедри аеронавігаційних систем та інформаційних технологій. Згодом обіймав посаду декана факультету заочної підготовки Державної льотної академії України.

Козулін Валерій Гаврилович



Народився 20 квітня 1951 року в селищі Баргузин Бурятської АРСР. Після закінчення середньої школи вступив на навчання до Улан-Уденського Східно-Сибірського технологічного інституту. З травня 1969 по травень 1971 року проходив строкову службу у лавах радянської армії. З 1 вересня того ж року почав навчатися на відділенні диспетчерів служби руху в новоствореному КЛШУ ЦА.

Коли 3 жовтня 1973 року Валерій заверший навчання, це був уже третій випуск диспетчерів КЛШУ, оскільки до перших двох випусків потрапили ті, хто вступав до Кіровоградської ШВЛП у 1969 та 1970 роках, а КЛШУ юридично почало функціонувати 1 січня 1971 року.

Після закінчення навчання В.Козулін був розподілений на роботу диспетчером у службу руху аеропорту Улан-Уде Бурятської АРСР. Отримав допуск до самостійної роботи на пунктах управління повітряним рухом: ДПП (диспетчерський пункт підходу), ВРДП (рос. – вспомогательный районный диспетчерский пункт), МДП (місцевий диспетчерський пункт). 30 жовтня 1976 року звільнився за власним бажанням і переїхав до Кіровограда. Оскільки вакантної посади диспетчера служби руху в Кіровоградській ШВЛП на той момент не було, то він погодився на посаду заправника у відділі ПММ з 18 листопада 1976 року.

Тільки 26 серпня 1977 року з'явилася вакансія, і його було переведено спочатку на посаду диспетчера навчального аеродрому, а з 23 серпня 1978 року – диспетчера служби руху. 15 червня 1981 року В.Козуліну було присвоєно 1-й клас диспетчера, а з 3 липня того ж року він переведений на посаду диспетчера-інструктора.

У ці роки Валерій Козулін навчався на факультеті заочного навчання Академії цивільної авіації. Після закінчення отримав кваліфікацію інженера з управління рухом. 19 квітня 1985 року Валерій Гаврилович став керівником польотів аеродрому – начальником диспетчерських пунктів району аеродрому. У подальшому – керівник польотів навчальних аеродромів служби руху Кіровоградського вищого льотного училища ЦА.

На початку 1995 року служба руху Державної льотної академії України була ліквідована, а весь диспетчерський склад потрапив під скорочення. У лютому 1995 року В.Козуліна було переведено на посаду завідувача відділення перепідготовки та підвищення кваліфікації Інституту аеронавігації (ІАН), яке з 4 жовтня 1996 року отримало назву – Центр підвищення кваліфікації та перепідготовки кадрів у системі обслуговування повітряного руху при Інституті аеронавігації Державної льотної академії України.

Валерій Гаврилович працював в ІАН ДЛАУ на посаді старшого викладача кафедри обслуговування повітряного руху – заступника начальника Центру підвищення кваліфікації з методичної роботи.

Куліш Валерій Олександрович



Народився 22 листопада 1950 року в селі Димине Новоукраїнського району Кіровоградської області. Згодом родина переїхала до села Приют, де з 1959 по 1967 роки навчався Валерій. Він з відзнакою закінчив 8 класів цієї школи та вступив до Кіровоградського машинобудівного технікуму на відділення «обробка металу різанням».

1969 року був призваний на строкову службу в Збройних силах СРСР. Служити довелося в Групі радянських військ у Німеччині, дислокованій у місті Вайсенфельс. Після демобілізації з 1971 року працював на одному з підприємств міста Кіровограда механіком із холодильного обладнання.

У 1972 році Валерій Куліш вступив на відділення диспетчерів з управління повітряним рухом Кіровоградського льотно-штурманського училища цивільної авіації, в якому курсанти перебували на повному державному забезпеченні. У КЛШУ ЦА не тільки курсанти-штурмани, а й курсанти-диспетчери проходили льотну практику на літаках Ан-24УШ, оскільки їм після закінчення навчання присвоювалася військово-облікова спеціальність штурмана.

В.Куліш літав в екіпажі командира повітряного судна А.І. Зеленського, другого пілота В.Т.Дуди, а його штурманом-інструктором був Іван Дмитрович Демчишин. Після закінчення училища з відзнакою його розподілили на роботу у Самаркандський об'єднаний авіаційний загін Узбецького управління цивільної авіації. Майже за сім років він був допущений до роботи на всіх пунктах управління повітряним рухом.

Співробітник Державної льотної академії Борис Чижов у своїй книзі «В небе Кировоградщины» описав епізод свого професійного знайомства з Валерієм Кулішем: «…наприкінці 1970-х років мені довелося переганяти із Ташкента літак Як-40-салон, що був до цього особистим літаком Рашидова, який після ремонту передали до Кіровоградської ШВЛП. Уявіть собі, як літак віддаляється від Ташкента, зв’язок із диспетчером згасає, попереду піски пустелі Кизилкум, а на екрані радіолокатора подекуди ледве проглядаються окремі характерні плями солончаків. І раптом в ефірі лунає чіткий голос диспетчера: “87218, я Самарканд. Вас бачу на азимуті 350 градусів і видаленні 240 кілометрів. Зв’язок з Ургенчем доповісте”. Тоді це і був перший зв’язок пілота Чижова з диспетчером Кулішем».

У 1980 році Валерій Куліш прийняв рішення повернутися до міста Кіровограда. Він став інструктором тренажерного центру УПР Кіровоградського льотно-штурманського училища. Працюючи на навчально-командних диспетчерських тренажерах, передавав курсантам накопичений досвід роботи в умовах пустель і гір.

Одночасно з роботою в КЛШУ вступив на вечірній ремонтно-технологічний факультет Кіровоградського інституту сільгоспмашинобудування. У 1986 році він отримав диплом про вищу освіту з кваліфікацією інженера-механіка. У березні 1999 року Валерія Куліша призначили на посаду начальника служби спецтранспорту ДЛАУ, на якій він пропрацював багато років.

Рубцов Петро Георгійович



Народився 29 листопада 1948 року в селищі Лугове Молчановського району Томської області. У 1956 році пішов до першого класу середньої школи. Після переїзду родини до Новосибірська Петро вступив до місцевого ДПТУ №6 на електро-слюсарне відділення контрольно-вимірювальних приладів і автоматики. З липня 1967 року він працював на посаді електрослюсаря контрольно-вимірювальних приладів і автоматики на Новосибірському електровакуумному заводі. У вересні того ж року був призваний на строкову службу до військово-морського флоту. Службу ніс на підводному човні. Після демобілізації, у листопаді 1970 року, вступив на роботу до Колимського управління гідрометеорологічної служби і продовжував навчання у вечірній школі робітничої молоді міста Магадана. Гідрометеорологічна служба тісно пов'язана з авіацією, оскільки жоден виліт літака не відбувається без метеоконсультації екіпажу. За домовленістю з керівництвом 1-го Магаданського об'єднаного авіазагону його у червні 1971 року було направлено до 23-го навчально-тренувального загону цивільної авіації для навчання за курсом бортрадистів літака Іл-14. У вересні того ж року закінчив курси і почав літати бортпровідником, очікуючи на вакансію бортрадиста. У квітні 1972 року він був зарахований до складу екіпажу на посаду бортрадиста.

У вересні 1972 р. Петро Рубцов був зарахований курсантом Кіровоградського льотно-штурманського училища цивільної авіації, яке закінчив у лютому 1975 року. Отримавши після закінчення училища диплом і свідоцтво штурмана, був розподілений у 258-й льотний загін Магаданського управління цивільної авіації штурманом вертольота Мі-4.

У 1977 році вступив до Академії цивільної авіації на факультет заочного навчання. Здобуті знання стали підґрунтям для професійного просування: у 1978 році – він штурман вертольота Мі-8, у 1979 році – штурман авіаційної ескадрильї літаків Ан-2, з квітня 1980 року – старший штурман 258-го льотного загону. Того ж року Вищою кваліфікаційною комісією Міністерства цивільної авіації йому було присвоєно 1-й клас штурмана. У 1982 році успішно захистив диплом в Академії ЦА і отримав кваліфікацію інженера-штурмана. 21 березня 1986 року П.Г.Рубцов, як штурман, що має багатий досвід льотної роботи в умовах Крайньої Півночі, був запрошений до Кіровоградського вищого льотного училища для навчання курсантів. Був зарахований до складу 1-го льотного загону на посаду штурмана авіаційної ескадрильї, а з березня 1989 року – штурмана авіаційного загону.

7 лютого 1996 року в результаті низки реорганізацій він перевівся до Інституту аеронавігації Державної льотної академії України на посаду методиста навчально-методичного відділу. У цей час Інститут аеронавігації вивчав досвід роботи служби аеронавігації в європейських умовах. Петро Георгійович із групою викладачів був відряджений на навчання до Німеччини з метою вивчення європейського досвіду роботи цієї служби. Після повернення до ДЛАУ його призначили старшим викладачем кафедри аеронавігаційних систем та інформаційних технологій. Також працював на посаді заступника декана факультету льотної експлуатації Державної льотної академії України. Петро Рубцов нагороджений медаллю «За військову доблесть».

Чимало випускників КЛШУ ЦА згодом повернулися до стін училища вже як інструктори. Серед них – штурмани четвертого випуску (1972–1975 рр.) ***Олександр Симоненко та Борис Кузнецов.***





Штурман-інструктор О.Симоненко проводить заняття з курсантами в салоні Ан-24 УШ



Штурман-інструктор Б.Кузнецов(ліворуч) з курсантами біля навчального корпусу ЛШУ



Штурман-інструктор КВЛУЦА Б.Кузнецов (третій праворуч) з курсантами 5-ї льотної групи на аеродромі Кіровоград. Підготовка до польотів на Ан-2 за програмою «Використання авіації у народному господарстві». 07.1882

□ □ □

За п’ятнадцятирічний період своєї діяльності (1971–1986 рр.) Кіровоградське льотно-штурманське училище ЦА довело свою високу ефективність, ставши потужною кузнею кадрів для «Аерофлоту» та багатьох іноземних держав.

Створення міцної навчально-матеріальної бази, зокрема диспетчерських тренажерів та спеціалізованих навчальних класів, дозволило вивести підготовку фахівців на рівень, що відповідав найвищим вимогам цивільної авіації. Завдяки використанню літаків Ан-24УШ та розгалуженій мережі аеродромів училище підготувало понад 8000 фахівців – штурманів та диспетчерів УПР.

Високий професіоналізм викладацького складу – досвідчених пілотів, штурманів та інженерів – сприяв отриманню курсантами знань, які дозволяли швидко освоювати нові типи повітряних суден та складні системи керування повітряним рухом. Розвиток училища завершився у 1986 році, коли необхідність переходу до вищої професійної освіти спонукала до реорганізації системи підготовки. Усі навчально-матеріальні ресурси та досвід КЛШУ ЦА були передані Кіровоградському вищому льотному училищу цивільної авіації.

КІРОВОГРАДСЬКЕ ВИЩЕ ЛЬОТНЕ УЧИЛИЩЕ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ (1978-1993 роки)



Нагрудний знак «КВЛУ ЦА»

Питання про створення вищого льотного училища на базі КШВЛП розглядалося в Управлінні навчальних закладів Міністерства цивільної авіації (УНЗ МЦА) ще у 1975 році. Начальнік УНЗ О.Г. Назаров на ім'я начальніка ШВЛП І.С. Погорєлова надіслав спеціальний документ, в якому визначалися основні параметри і умови підготовки пілотів з вищою інженерною освітою.

І тільки 8 лютого 1978 року Міністр цивільної авіації підписав наказ № 22 «Про організацію Кіровоградського вищого льотного училища цивільної авіації»: «На виконання постанови Ради Міністрів СРСР від 29.12.77 р. № 1131 і з метою розширення підготовки висококваліфікованих кадрів льотного складу, наказую:

1. Організувати з 1 березня 1978 року на базі Кіровоградской школи вищої льотної підготовки ЦА Кіровоградське вище льотне училище цивільної авіації (КВЛУ ЦА) з підготовки інженерів-пілотів за спеціальністю 1611 – «Експлуатація повітряного транспорту».

2. Зберегти до особливої вказівки за Кіровоградським вищим льотним училищем ЦА функції школи вищої льотної підготовки з перенавчання льотного і технічного складу на літаках Як-40, Ан-24, Ан-26 і Ан-30. Головний маршал авіації Б. Бугаєв».

Начальники КВЛУ ЦА

Кіровоградське вище льотне училище цивільної авіації в період його організації, становлення та подальшого розвитку очолювали:

- з 14 квітня по 14 червня 1978 року т.в.о. начальника КВЛУ ЦА перший заступник начальника училища Вікторенко Віктор Макарович (у 1975-1978 роках – начальник Кіровоградської школи вищої льотної підготовки Цивільної авіації);
- з 14 червня 1978 року по 7 серпня 1984 року – д. т. н., професор Комаров Андрій Олександрович;
- з 7 серпня 1984 року по 23 січня 1987 року – к. т. н. Нікулін Микола Пилипович;
- з 1 березня 1987 року по 10 липня 1993 року – к. т. н. Рубець Михайло Іванович.


Комаров Андрій Олександрович

Народився 27 травня 1924 року в Москві. У 1941 році став курсантом Лугінської військової авіаційної школи механіків. Учасник Другої світової війни. Воював на Калінінському фронті, ремонтуючи після бойових вильотів дальні бомбардувальники Іл-4.

Згодом перевчився на бортмеханіка і літав на ПС Лі-2 і С-47 на Далекому Сході і в Маньчжурії. Після війни продовжував літати в загоні Головного управління геодезії і картографії по нафтогазовій розвідці там, де пізніше з'явилися міста Сургут, Уренгой і Нижньовартовськ.

З нальотом більше 3000 годин він вступив до Київського інституту інженерів ЦПФ. Закінчивши інститут, займався науковою діяльністю у відділі випробувань Державного науково-дослідного інституту ЦПФ. У різних регіонах СРСР брав участь у програмах випробувань літаків Іл-12 та Іл-14, які склали цілу епоху розвитку ЦПФ першого післявоєнного десятиліття.

Відділ, у якому працював А.О. Комаров, досліджував питання щодо підвищення надійності роботи системи протиобмерзання, поліпшення характеристик керованості літака в польоті з одним працюючим двигуном на малих швидкостях і в неспокійній атмосфері, а також забезпечення безпеки зльоту при відмові одного двигуна в будь-якій точці розбігу і злітної траєкторії.

З початком ери реактивних пасажирських літаків А.О. Комарову запропонували посаду викладача в Київському інституті інженерів цивільної авіації, де він продовжував свою дослідницьку діяльність. Захистив кандидатську, а потім докторську дисертації. З 14 червня 1978 року по 6 серпня 1984 року під його безпосереднім керівництвом відбулося становлення Кіровоградського вищого льотного училища цивільної авіації.

Потім Андрій Олександрович повернувся на викладацьку роботу у Національний авіаційний університет. Він – автор понад 260 наукових і науково-методичних робіт, 20 посібників і 4 підручників; підготував 50 кандидатів і 6 докторів наук.

За видатні творчі успіхи А.О. Комарову присвоєно звання «Заслужений діяч науки України», «Академік аерокосмічної академії України». Йому, першому в державі, президентом України призначена стипендія за заслуги в авіаційній галузі. Американський біографічний інститут надав йому звання «Людина року тисяча дев'ятсот дев'яносто дев'ять».



Нікулін Микола Пилипович

Народився 20 грудня 1938 року в селі Гігант Ростовської області. Закінчив Краснокутське льотне училище, а 1968 року – Вище авіаційне училище цивільної авіації в Ленінграді. Працював в авіаційному загоні Магаданської області командиром літака, командиром авіаційної ескадрильї, командиром авіаційного загону.

Після закінчення командного факультету був направлений в Ульяновську школу вищої льотної підготовки на посаду начальника льотно-методичного відділу. Наказом Міністра цивільної авіації від 7 серпня 1984 року призначений начальником Кіровоградського вищого льотного училища цивільної авіації.

За час роботи в КВЛУ ЦА організував льотно-методичну роботу на якісно новому рівні. У січні 1987 року Микола Пилипович був переведений на посаду начальника Академії

цивільної авіації в Ленінграді. Потім працював в академії на посаді начальника кафедри безпеки польотів, декана факультету підготовки вищого управлінського персоналу.

М.П. Нікулін – професор, учений в галузі льотної експлуатації та безпеки польотів. Автор понад 150 наукових праць. Пілот 1-го класу з нальотом 10 500 годин.



Рубець Михайло Іванович

Народився 3 червня 1943 р. в селі Близня Брестської області (нині – Республіка Бєларусь). В 1960 році вступив до Краснокутського льотного училища цивільної авіації. Після його закінчення в 1963 році був розподілений на посаду другого пілота літака Ан-2 у Томський об'єднаний авіаційний загін Західно- Сибірського територіального управління цивільної авіації

У серпні 1966 року перевівся до Хабаровського другого об'єднаного авіаційного загону Далекосхідного управління цивільної авіації. У 1967 році був допущений до польотів в якості командира літака Ан-2, а в 1970 році став командиром ланки. З травня по вересень 1973 року в Кіровоградській ШВЛП (у 2-му ЛЗ) проходив перенавчання на турбогвинтовому багатодвигунному пасажирському літаку Ан-24.

У вересні 1973 року отримав допуск до польотів на літаку Ан-24 в якості другого пілота. Повернувся до Хабаровська і виконав програму введення в стрій, по якій з правого сидіння (крісло другого пілота) необхідно було здійснити певний наліт.

У 1974 році Михайло Іванович вступив на денне відділення до Академії ЦА на командний факультет (м.Ленінград). Під час навчання отримав допуск до польотів на літаку Ан-24 як командир повітряного судна. Після закінчення академії в серпні 1978 року М.І. Рубець здобув кваліфікацію інженера-пілота та був призначений на посаду заступника начальника з льотної підготовки Ризького льотно-технічного училища ЦА.

Без відриву від виробництва в 1984 році закінчив аспірантуру при Академії ЦА, у 1984-1985 навчальному році пройшов річні курси на факультеті з перепідготовки командно-керівних кадрів Академії та отримав кваліфікацію «організатор виробництва».

З 1 березня 1987 року наказом Міністра цивільної авіації СРСР Михайло Іванович Рубець затверджений на посаді начальника Кіровоградського вищого льотного училища цивільної авіації. У 1996 році захистив кандидатську дисертацію на тему: «Система управління якістю початкової підготовки льотних кадрів в умовах децентралізації управління повітряним транспортом», а в 1997-му йому присвоєно звання професор кафедри безпеки польотів. Автор понад 40 наукових публікацій.

За багаторічну працю з підготовки авіаційних кадрів Михайло Іванович нагороджений орденом «За заслуги» III ступеня, срібною медаллю «Честь. Слава. Праця» IV ступеня, срібною медаллю «Незалежність України», знаком «Відмінник Аерофлоту».

М.І. Рубець – «Заслужений працівник транспорту України», академік Міжнародної академії транспорту та Міжнародної академії проблем людини в авіації і космонавтиці. Він представляв Україну в багатьох міждержавних радах, органах управління авіаційно-транспортних систем, провідних конструкторських бюро, зокрема, був співголовою Міжнародного Авіаційного Комітету країн СНД.

Пілот 1-го класу, його загальний наліт становить понад 12 000 годин.



Навчальний корпус КВЛУ ЦА

Урочисті збори, присвячені відкриттю Кіровоградського вищого льотного училища цивільної авіації, відбулися в Будинку культури 31 серпня 1978 року. Серед численних гостей – Генеральний Конструктор Олег Антонов та начальник Українського управління цивільної авіації А.М. Горяшко.



Генеральний авіаконструктор О.К. Антонов серед курсантів першого набору училища

У жовтні 1978 року на центральній площі міста заступник Міністра ЦА А.І. Назаров вручив начальнику КВЛУ ЦА А.А. Комарову прапор училища. Учасниками події стали керівники області та міста, а також Георгій Степанович Шонін – летчік-космонавт СРСР, генерал-майор авіації, Герой Советского Союзу, син якого Андрій став курсантом першого набору ВЛУ ЦА.





Прапор училищу вручає заступник міністра ЦА Назаров А.І.



Курсанти КВЛУ ЦА – учасники урочистостей

Керівний та особовий склад КВЛУ ЦА




Шульга В.М.
зав. кафедрой ВН
Загребельный Г.Т.
ком. роты
Болотнов Э.В.
зам. нач. кафедры БП
доцент
Щепилов Ю.Н.
зам. декана ФВН
Вагжанов Ю.Н.
нач. учебной части
Руденко Н.С.
д.т.н., профессор
зав. кафедры
Бирмистров Н.Н.
Зав. кафедрой канд.
Немирович-
Данченко Т.Я.
Командир ЗПО
Грицаенко Н.М.
Зав. каф. доцент
к.т.н. Кобзаренко В.В.
Рахматов Т.А.
зав. каф., доцент
Осадчий В.И.
зав. кафедрой
Куценко А.В.
зав. каф. аэродинам
Макаров Р.Н.
д.п.н., профессор
Фоменко В.В.
доцент
Ст. преподаватель
п/п-к Сапжаровский В.К.
ст. преподаватель
Сербин А.А.
Карпенко П.Д.
доцент
Ассистент
Кузьменко Т.С.
ст. преподаватель
Витрак А.Н.
Чудинова Г.П.
доцент
Матвеева З.П.
к.с.н., доцент
Беличенко Р.П.
ст. препод. каф. ВН


Чикин В.М.
ст. препод. каф. м-л. К.ф.н., Доцент
Залевский А.В.
ассистент каф. БЛ
Ляшко В.И.
ст. препод. каф. м-л, К.э.н.
Теклюк О.С.
ст. препод. кафедры высш. матем.
Перцель Г.В.
преподаватель
Ст. преподаватель Омелина Л.И.
Стеранков А.Г.
доцент
Пташко Б.Д.
доцент
доцент, к.т.н. Тузов В.А.
Белоус Н.В.
ассистент каф. ин. яз.
Ст. преподаватель Кузьменко Р.О.
Ст. преподаватель Богаев Н.П.
Козарук В.В.
доцент
Чужанова В.Ф.
ст. преподаватель
ст. преподаватель Сафизов Я.В.
Шт. инструктор Будя С.Н.
Черный М.А.
деж. штурман
дежурный штурман Сенченко А.И.
Штурман-инструктор Донченко В.А.
штурман-инструктор Демчишин И.Д.
штурман АЭ Кузнецов Б.В.
дежурный штурман Ворожецкий Г.Г.
штурман-инструктор Ткаченко В.Г.
Шт. инструктор Иванов В.А.

Навчальний, науковий та матеріально-технічний потенціал школи вищої льотної підготовки став опорною базою для створення КВЛУ ЦА. Але у першу чергу – це кадри, підготовлені за роки існування ШВЛП, здатні забезпечити організований перехід від одного стану навчально-виховної роботи до іншого, більш складного. Це командири льотних загонів, начальники відділів і служб, викладачі, командири повітряних суден, інженери, техніки, численні робітники, службовці та інші працівники. Найбільш складним було питання, пов'язане з формуванням наукового потенціалу, професорсько-викладацького складу. Стояло завдання укомплектування факультетів і кафедр науковими силами, здатними підняти підготовку льотних кадрів на більш високий щабель. У цьому питанні суттєву допомогу училищу надали Ленінградська академія, Київський і Ризький інститути цивільної авіації, ЗВО м. Кіровограда.

При формуванні КВЛУ ЦА до складу його керівництва входили:

Вікторенко В.М. – перший заступник начальника училища; Пашинов Є.Т. – заступник начальника училища з політико-виховної роботи; Гузенко А.І. – заступник начальника училища з навчальної та наукової роботи; Бурханський Н.А. – заступник начальника училища з наземних служб; Каверін Г.І. – заступник начальника училища по режиму; Ігнатович М.В. – заступник начальника училища з льотної підготовки; Панкратов В.І. – заступник начальника училища з військової підготовки; Шевчук Н.В. – начальник штабу училища; Поляков В.В. – головний штурман училища; Демидов А.В. – заступник начальника училища з інженерно-авіаційної служби.

У процесі розвитку навчального закладу відбувалися зміни у керівному складі училища. Заступником начальника училища з льотної підготовки був призначений В.М. Сусанов; заступником начальника училища з політико-виховної роботи – А.Н. Григор'єв; заступником начальника училища з наземних служб – А.Н. Голяк; заступником начальника училища з військової підготовки – полковник Е.Л. Демченко; заступником начальника училища з інженерно-авіаційної служби – А.М. Фоломкін. Заступником з навчальної та наукової роботи став В.Є. Поляков. Згодом науковий і навчальний напрямки були розділені: заступником начальника училища з навчальної роботи призначено к. г. н., доцента Г.П. Лещенко, а заступником з наукової роботи – д. п. н., професора Р.М. Макарова.

Факультет льотної експлуатації

Організований наказом Міністра цивільної авіації № 22 від 8 лютого 1978 року. В період організації та подальшої роботи з 1 вересня 1978 по 1 січня 1985 рр. ФЛЕ очолював доцент, к.т.н. О.О. Коростельов, а від 17 травня 1985 року – доцент, к.т.н. С.Ф. Колесніченко. Основним завданням факультету стала підготовка фахівців з вищою освітою з експлуатації повітряного транспорту зі спеціалізацією – льотна експлуатація. Термін навчання на факультеті складав 4 роки 2 місяці. У період навчання курсанти опановували систему знань із загальноосвітніх, загальнотехнічних та спеціальних дисциплін. За планом першого набору в 1978 році було прийнято на навчання 200 осіб. Також було прийнято і навчалося 29 курсантів із Республіки Куба.



Офіцери та курсанти Кіровоградського вищого льотного училища цивільної авіації



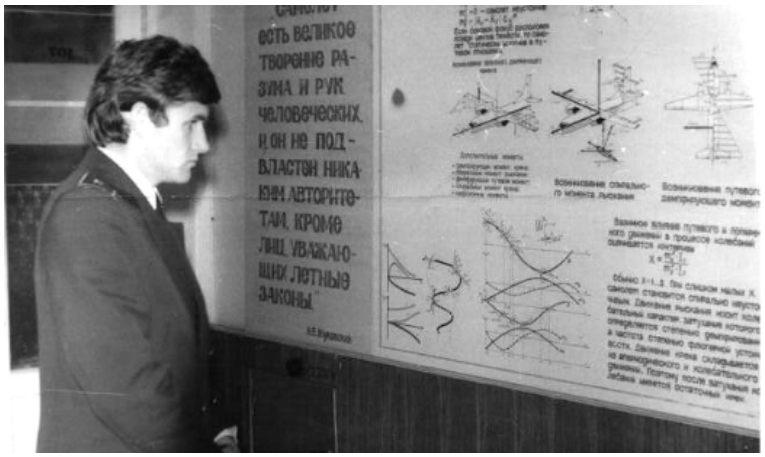
Вручення залікових книжок. Посвята у курсанти.



Перший навчальний день

З 1 вересня 1981 року зі складу ФЛЕ утворений факультет повітряної навігації, куди було передано частину кафедр.

У 1988 році розроблено типовий навчальний план Т-6 за спеціалізацією 24.03.01 «Льотна експлуатація повітряного транспорту» з урахуванням переходу до вивчення літака початкового навчання Л-410, розроблені кваліфікаційні характеристики «інженер-пілот». Також був розроблений навчальний план за спеціалізацією 24.03.01/02 – «інженер-пілот-штурман».



Курсант біля стенду, у лівій частині якого цитата творця аеродинаміки як науки М.Є. Жуковського: «Літак є велике творіння розуму і рук людських і він не підвладний ніяким авторитетам, крім осіб, які поважають льотні закони». Роботи Жуковського в галузі аеродинаміки стали джерелом основних ідей, на яких будується авіаційна наука

Крім навчальної роботи на факультеті проводилася науково-дослідницька робота за напрямками: розробка методів і засобів контролю якості льотної підготовки; вдосконалення навчальних планів і програм; безпека польотів. До участі в цій роботі залучалися і курсанти.

За короткий термін ФЛЕ став провідним факультетом училища. Багато було зроблено для того, щоб зі стін училища виходили висококваліфіковані авіаційні фахівці.

У 1982 році здійснено перший випуск інженерів-пілотів, а усього з 1982 по 1990 роки – дев'ять випусків інженерів-пілотів. Кожен випускник отримав конкретне місце для роботи в підрозділах цивільної авіації СРСР.



Урочистості з нагоди першого випуску пілотів. 1982 р., льотне поле КВЛУЦА



Начальник училища А.О. Комаров вручає свідоцтво пілота цивільної авіації



Церемонія урочистого випуску передбачала прощання з прапором рідного училища

З нагоди визначної для Кіровоградщини події – першого випуску інженерів-пілотів набору 1978 року – у газеті «Молодий комунар» від 30 жовтня 1982 року було опубліковано інформацію: «…Чотири роки тому аудиторії і лабораторні класи училища заповнили перші курсанти. А сьогодні вони вдягнуть форму льотчиків цивільної авіації. Училище напутніми словами викладачів та інструкторів проведе їх у високе небо. На знімках: останній державний екзамен складає Олександр Дорошкевич; завжди пам’ятатимуть випускники училища своїх викладачів – завідуючу кафедрою механіки, кандидата технічних наук В.В. Коровайченко, асистента кафедри Б.М. Шифріна, лаборанта І.І. Залістовську». Текст проілюстрований світлинами фотокореспондента В.Ковпака.



Ніби зовсім недавно у Кіровограді відкрився новий, третій вуз — вище льотне училище цивільної авіації. Чотири роки тому аудиторії і лабораторні класи училища заповнили перші курсанти. А сьогодні вони вдягнуть форму льотчиків цивільної авіації. Училище напутніми словами викладачів та інструкторів проведе їх у високе небо.

На знімках: останній державний екзамен складає Олександр ДОРОШКЕВИЧ; завжди пам'ятатимуть випускники училища своїх викладачів — завідуючу кафедрою механіки, кандидата технічних наук Б. В. КОРОВАЙЧЕНКО, асистента кафедри Б. М. ШИФРІНА, лаборанта І. І. ЗАЛІСТОВСЬКУ.

Фото В. КОВПАКА.

На світлині зліва направо: курсант О.Дорошкевич, співробітники кафедри І.І.Залістовська, Б.М. Шифрін, В.В. Коровайченко

Для іноземних держав підготовлено 222 інженера-пілота.



Декан ФЛЕ С.Ф. Колесніченко та курсанти-випускники з Куби і Монголії



Перший випуск 24-х інженерів-пілотів з Республіки Куба.

Факультет повітряної навігації

ФПН був організований у 1980 році, як спеціалізація у складі факультету льотної експлуатації, а з серпня 1981 року наказом МЦА № 157, як самостійний факультет. В період організації та подальшої роботи з 1981 по 1986 роки ФПН очолював доцент, к.г.н. Григорій Павлович Лещенко, а з 1986 року – к.т.н., доцент В.С. Бєлогузов.

ФПН готував інженерів-штурманів. Термін навчання – 4 роки. Діяльність факультету здійснювалася за такими основними напрямками: забезпечення та вдосконалення навчального процесу; проведення виховної роботи серед курсантів; вдосконалення підготовки та підвищення кваліфікації викладацьких кадрів; вдосконалення навчально-лабораторної бази, навчальних планів і програм навчальних дисциплін; проведення наукових досліджень з держбюджетної та госпдоговірної НДР; методична робота кафедр.

З 1984 по 1990 роки факультет подготував і випустив 929 інженерів-штурманів, з них 89 з відзнакою. Після закінчення училища рекомендовані для перенавчання на ПС 1-2 класів 158 випускників, для вступу до аспірантури рекомендовано 39 випускників. Іноземних фахівців підготовлено 37 осіб (Куба, Монголія, Лаос).

Навчальний план спеціалізації «інженер-штурман» передбачав теоретичну, тренажерну і льотну підготовку, а також проходження виробничої практики на авіаційних підприємствах цивільної авіації. Виробнича практика проводилася двічі, після 3-го і в середині 4-го курсу.

У 1984 році відбувся перший випуск 90 інженерів-штурманів, серед яких було 11 відмінників.

До 1990 року 90 відсотків випускників перевчилися на літаки І-го класу, стали фахівцями і працювали керівниками виробничих колективів. Так, А.А. Букрєєв став штурманом ОАЗ в місті Запоріжжя, М.М. Калиновський – штурманом ОАЗ в м. Могильов, Ю.А. Маліцкас – штурманом в м. Каунас. Випускник першого випуску А.М. Кикоть перевчився на літаку Іл-76 в Центральному управлінні Міжнародних повітряних сполучень (Аерофлот).

Факультет управління повітряним рухом

Організований у 1986 році (Підстава: Наказ Міністра цивільної авіації від 22 квітня 1986 року № 80). З початку організації факультету його очолив к.т.н., доцент В.Ф. Дерягін. Кафедра УПР організована наказом начальника училища 1 вересня 1987 року.

У зв'язку з насиченням повітряного простору повітряними суднами, оснащенням аеропортів складною сучасною технікою, підвищенням інтенсивності праці співробітників служби руху виникла необхідність готувати диспетчерський склад з вищою спеціальною освітою.

У 1986 році наказом Міністра ЦА припинило своє існування *Кіровоградське льотно-штурманське училище ЦА*, яке готувало диспетчерський склад із середньою спеціальною освітою. Вся навчально-виробнича і житлова база ЛШУ була передана вищому льотному училищу. На цій основі і був створений факультет УПР.

Частина працівників ЛШУ була передана в КВЛУ ЦА, а також тренажерний центр УПР. Відомо, що упродовж польоту, від запуску двигунів до зарулювання на стоянку літак знаходиться під постійним контролем працівників служби руху.

Це накладає на диспетчерський склад, у першу чергу на керівників польотів, особливу відповідальність за безпеку польотів, за кваліфіковане керівництво рухом повітряних суден. Кожен диспетчер, на якому б об'єкті він не працював, повинен твердо і чітко знати свої обов'язки, бути пильним, подавати відповідні команди ясною, зрозумілою мовою.

Для того, щоб грамотно управляти повітряним рухом у різних зонах і районах польотів, диспетчер зобов’язаний знати конструкцію літака і двигунів, аеродинаміку і динаміку польоту, характеристику радіотехнічних засобів, наявних на повітряному судні і на землі. Саме ці завдання і вирішував професорсько-викладацький склад факультету УПР.

Термін навчання на факультеті складав 4 роки. Після закінчення навчання курсантам-випускникам видавалися дипломи про вищу освіту та професійні свідоцтва.

Тренажерний центр УПР



ТЦ ОПР

Практичні навички майбутні інженери з управління повітряним рухом отримували на тренажерах. У роки існування КВЛУ ЦА тренажерний центр УПР був одним із найсучасніших в Аерофлоті. Наказом начальника Кіровоградського вищого льотного училища від 6 жовтня 1988 року № 409 з метою вдосконалення курсантами отриманих теоретичних знань та набуття практичних навичок з технології роботи диспетчера при

обслуговуванні повітряного руху і організації взаємодії між диспетчерськими пунктами та службами, що забезпечують польоти, був створений тренажерний центр обслуговування повітряного руху (ТЦ ОПР).

Він постійно оснащувався новітнім обладнанням. Так, 1 вересня 1990 року на тренажерах УПР впроваджено автоматизовану систему управління повітряним рухом «Старт». Введення цієї сістеми надало курсантам можливість приступити до вивчення «Старту» не тільки теоретично, але і практично.



Система «Старт»

Перехід у навчанні від внутрішньої моделі руху повітряних суден в зоні УПР до інших джерел, що моделюють повітряну обстановку, наприклад, цифрових диспетчерських тренажерів «Тренер», «Інструктор» тощо, значно розширив навчальні функції системи і дозволив підняти процес навчання курсантів на новий щабель, максимально наблизивши його функціонування до виробничих умов.



Навчальні тренажери



У 1989-1990 рр. тренажерний центр значно оновився кадрами. На зміну ветеранам, які вклали свої знання у створення і обладнання тренажерного центру, прийшли молоді фахівці, здатні підняти практичне навчання інженерів УПР на належний рівень.

Аерофлот у 1980-1990 роки поповнився новими повітряними лайнерами, управління якими вимагало високої виучки диспетчерського складу служби руху. Тренажерний центр УПР весь період функціонування слугував надійним гарантом у підготовці висококваліфікованих фахівців УПР.

У 1990 році відбувся перший випуск інженерів з управління повітряним рухом в кількості 23 осіб. Аерофлот отримав групу фахівців служби руху з вищою освітою. Не минуло багато часу, як серед них виросли керівники польотів, начальники служби руху, заступники начальників управлінь з повітряного руху.

Факультет підвищення кваліфікації та перепідготовки авіаційних фахівців (ФПК і ПАФ)

Організований наказом начальника училища з 1 вересня 1988 року. У період з 1 березня 1978 року по 31 серпня 1988 року підвищення кваліфікації та перепідготовку фахівців здійснювало відділення перепідготовки на літаках Як-40, Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-2, Як-18Т.

Начальником відділення був І.К. Пронь. Циклові комісії очолювали: аеродинаміки та льотної експлуатації – Ф.І. Коломієц, Т.А. Рахматов, В.А. Дресвянніков; конструкції та експлуатації літаків – В.П. Ричка, Я.М. Задорожний; конструкції та експлуатації авіадвигунів – І.Є. Трофимов; радіоелектроспецобладнання і літаководіння – Н.А. Ємець.

Факультет підвищення кваліфікації та перепідготовки авіаційних фахівців продовжив цю роботу, керуючись Постановою Ради Міністрів СРСР від 3 лютого 1988 року. Навчальна, організаційна та методична робота факультету здійснювалася колективом факультету на чолі з деканом А.Е. Коростельовим.

Викладацький склад факультету був представлений десятьма спеціальними кафедрами: льотної експлуатації, аеродинаміки і динаміки польоту; безпеки польотів; конструкції і експлуатації літаків та двигунів; авіаційного електрообладнання, авіаційного та радіоелектронного обладнання; повітряної навігації; авіаційної метеорології; управління повітряним рухом; політичної історії; фізичної та психофізіологічної підготовки.

ФПК і ПАФ проводив підвищення кваліфікації та перепідготовку на ПС Ан-24, Ан-26, Л-410 УВП, Л-410 УВП-Е, Як-18Т, Ан-2. З 1989 року на ФПК і ПАФ розпочато підготовку штурманов ПС Ан-24 і Ан-26 з числа пілотів ПС IV класу і вертольотів усіх типів, а також підготовку заступників командирів АЕ зі штурманської підготовки підприємств ЦА. Тільки за 1984 рік перепідготовку на повітряних суднах Ан-24, Ан-26, Л-410УВП пройшло 550 фахівців для Аерофлоту СРСР.

З них 155 пілотів-інструкторів з виробничих підрозділів, 74 пілота, 321 – штурмани і бортові механіки. Крім того, було завершено перенавчання 207 іноземців, у тому числі 141 пілот з Лівії, В'єтнаму, Ємену, Лаосу, Камбоджі, Куби, Мадагаскару, Болгарії, Афганістану і Мавританії. З 1 вересня 1988 року по 31 грудня 1990 року ФПК і ПАФ пройшли навчання 2963 авіаційних спеціалістів з підприємств ЦА і 72 іноземних фахівця з Куби, Камбоджі, Лаосу, Перу і Болгарії. Усього з 1981 по 1990 рр. було перепідготовлено 10571 вітчизняних слухачів, з яких 4850 осіб – пілоти. У навчальному процесі на факультеті брали участь Заслужений пілот СРСР В.М. Вікторенко, Заслужений штурман СРСР В.В. Горохов та інші ветерани Аерофлоту.



Польоти на аеродромі Шестаківка. На цьому аеродромі у 1986 році виконано 43 льотних зміни, у 1987 р. – 194. Потім аеродром свою роботу припинив

За роки існування КВЛУ ЦА значно виріс *науковий потенціал* навчального закладу. *На шістнадцяти спеціалізованих кафедрах працювали два доктори і п'ятдесят один кандидат наук.* Училище оснащалося сучасною на той час обчислювальною технікою і технічними засобами навчання. На факультетах і кафедрах використовувалися персональні комп'ютери.

У навчальний процес впроваджено навігаційний комплекс «Мальва». Було введено в дію систему дротового телевізійного мовлення «Відео». Автоматизація та комп'ютеризація навчального процесу супроводжувалася постійним удосконаленням навчальних планів і програм, пошуком нових методів навчання. Так, з метою зацікавлення курсантів у підвищенні успішності при вчасному виконанні ними навчального плану підсумкова оцінка після завершення семестру виставлялася без екзаменів.

Також у навчальний процес була введена підготовка інженерів-пілотів з посиленою аеронавігаційною орієнтацією. З цією метою організовано експериментальну групу з 29 осіб для навчання за посиленою програмою. У цю групу увійшли курсанти, які складали сесію на «відмінно». Термін навчання – 5 років і 2 місяці.

В училищі значна увага приділялася вивченню англійської мови. Це було викликано розширенням міжнародних зв'язків Аерофлоту, а також виходом училища на світовий ринок, встановленням зв'язків з навчальними закладами іноземних держав – Німеччини, Франції, Болгарії, Іспанії, Нідерландів тощо. У 1990 році, наприклад, училище відвідала делегація авіакомпанії «KLM» з Нідерландів. Відбувся діловий обмін думками з питань системи підготовки льотних кадрів для цивільної авіації. Сторони дійшли згоди про необхідність співпраці між КВЛУ ЦА, авіакомпанією «KLM» та її льотною школою у питаннях початкової льотної підготовки. Розширення міжнародних авіаційних зв'язків вимагало знання межнародної (англійської) мови. Ця обставина ставила перед кафедрою іноземної мови нові, важливі завдання.

Льотна робота в КВЛУ ЦА

Керівництво училища, віддаючи належне теоретичній підготовці, підкреслювало, що остаточне формування майбутнього фахівця відбувається в ході оволодіння практичними навичками, особливої, коли мова йшла про підготовку льотних кадрів.



На світлині зліва направо: заступник командира АЕ Щоголєв В.Є., командир ПС-інструктор Бойко В.С., командир 3-го ЛЗ Грицаєнко М.М., старший штурман 3-го ЛЗ Марков В.І., заступник командира АЕ Бреус П.А. і штурман-інструктор Зазимко А.І., 1979 рік



Літак Ан-2ТП (ТП – транспортно-пасажирський) в Кіровоградському ВЛУ ЦА в 1978-1982 роках. До цього літак з 1966 року експлуатувався в Кременчуцькому льотному училищі. У 1985 році ПС передали в Уральське УЦА

У перші роки існування КВЛУ ЦА льотне навчання починалося з оволодіння технікою пілотування початковим літаком Як-18Т. У його освоєння вирішальний внесок зробив

перший льотний загін на чолі з командиром В.М. Сусановим та його заступником О.Г. Фьодоровим.



Пілоти ЛЗ Ткаченко В.П., Горбань В.М., Фьодоров О.Г., Аушев Ю.А. зустрічають перші навчальні літаки Як-18Т. 28 червня 1979 року



На стоянці аеродрому Кіровоград два перших літаки Як-18Т, що надійшли до КВЛУ ЦА, 1979 рік

У 1980 році 1-й льотний загін початкового навчання приступив до польотів на літаках Як-18Т з курсантами-пілотами першого набору КВЛУ ЦА.



Пілоти-інструктори літака Як-18Т 1-го ЛЗ під час проходження інструкторських курсів в Академії ЦА



11 червня 1980 року при виконанні самостійного польоту на літаку Як-18Т відбулася відмова управління елеронами. Літак пілотували курсанти Андрій Савоськін і Олександр Лазарєв. Вони вдало завершили політ. Савоськин Андрій у червні 1982 року першим в 3-му льотному загоні вилетів самостійно на літаку Ан-24, за що йому була оголошена подяка командиром загону. Після закінчення училища отримав направлення в Тюменське управління цивільної авіації на посаду другого пілота літака Ан-24. Олександр Лазарєв працював на посаді другого пілота літака Ан-26 в місті Мінськ



Курсанти першого набору під час підготовки до польотів на літаках Як-18Т. 1981 рік



Після виконання польотів на Як-18Т курсанти вивчали конструкцію Ан-24 і Ан-26 і виконували на них польоти в екіпажах 2-го і 3-го ЛЗ. На світлині – командир повітряного судна-інструктор Гриценко С.В. проводить з екіпажем розбір польоту



Керівний склад та екіпажі біля ПС АН-26



Курсант Юргілевчч З.С. доповідає про завершення перших двох самостійних польотів на літаку Ан-24 та приймає поздоровлення від інструкторів. Аеродром Щасливе. Травень 1983 року



КПС-інструктор Ващук Л.А. проводить передполітну підготовку з групою курсантів штурмана-інструктора Бесчерева В.П.



Підготовка до польоту на аеродромі Мала Виска

Прийшов час, коли літак Як-18Т мав поступитися місцем більш сучасному літаку. Було прийнято рішення керівництвом училища щодо освоєння літака початкового навчання Л-410 УВП (скорочення «УВП» означає в перекладі українською «укорочена зліт-посадка»), який і повинен був замінити застарілий Як-18Т. Завдання це виявилося досить непросте, оскільки вимагало не тільки перепідготовки, а й серйозної психологічної перебудови льотно-інструкторського складу.



Командно-льотний склад 1-го авіаційного загону. Завершена експлуатація Як-18Т. 1988 р.

Перехід від Як-18Т до Л-410 УВП став відповідальним професійним кроком в льотній підготовці майбутніх пілотів. З 1989 року в 1-му льотному загоні вперше у світовій практиці для початкового льотного навчання курсантів-пілотів почав застосовуватися багатодвигунний турбогвинтовий пасажирський літак Л-410УВП.



Літак Л-410УВП, 1989 р.

Піонерами впровадження у навчальний процес літака Л-410 УВП стали пілот-наставник О.Г. Фьодоров, а також заступник начальника училища з льотної підготовки В.М. Сусанов. Успішне освоєння у навчальному процесі літака Л-410 УВП – це результат льотної майстерності командно-льотного і льотно-інструкторського складу училища. Командири повітряних суден С.В. Макаров, В.Л. Шевелєв та інші були справжніми ентузіастами в освоєнні нового ПС початкового навчання.

Освоєння навчального літака Л-410 УВП за часом збіглося з радикальною перебудовою льотної служби училища, з пошуками нових форм і методів льотного навчання.



Літаки Л-410 УВП на аеродромі Кіровоград. 1990 рік

1989 рік став періодом докорінних змін у навчально-льотному процесі. Льотно-методичний відділ училища запропонував відмовитись від традиційного (застарілого) підходу до льотного навчання: спочатку вивчення всієї теорії, а потім польоти.

Фахівці обґрунтовано довели, що ефективність і якість початкового льотного навчання будуть вище, якщо пізнання теорії органічно підкріплюватиметься практикою, спочатку на тренажері, а потім в реальному польоті. В результаті народилася система так званого дозовано-пролонгованого льотного навчання, суть якого в безперервності підготовки та тісному зв'язку теорії і практики. Курсанти починали льотну підготовку з другого курсу. Було збільшено частку самостійного нальоту, що важливо для формування пілота в подальшому льотному навчанні на випускному літаку.



Делегація авіаційного коледжу Федеративної Республіки Німеччини прибула в Кіровоград для ознайомлення з досвідом роботи з початкової льотної підготовки курсантів-пілотів на турбогвинтовому літаку Л-410УВП. Вересень 1989 року

Попереду стояло завдання, про яке йшла мова в листопаді 1990 року на нараді керівництва галузі: випускників вищих льотних училищ використовувати в якості других пілотів літаків Ту-154 та Іл-62.

УНЗ МЦА готувало заходи щодо переведення Актюбінського і Кіровоградського ВЛУ ЦА на випуск пілотів літаків другого класу. Училище готувалося отримати нову авіаційну техніку – Як-42 та Іл-14. До цього треба було готуватися не тільки льотній службі, але всім факультетам, відділам та службам училища.

Впровадження нової системи льотного навчання поряд з економічним ефектом (значне зменьшення інструкторського складу, літаків, необхідних для виконання навчальних польотів) поставило питання про реорганізацію всієї льотної служби училища.

Замість трьох льотних загонів було створено один, скасовано посади командирів ескадрилій та ланок. Екіпажі отримали більшу самостійність, що підвищило їх відповідальність та ініціативу.

Першим етапом стала реорганізація всередині загону, більш ніж удвічі скоротився командно-льотний склад. Другий етап – злиття трьох льотних загонів в один, що дозволило спростити планування льотної роботи. Командиром об'єднаного льотного загону став В.П. Ткаченко.

Щоб максимально наблизити льотне навчання до реальних умов, у процесі навчальних польотів виконувалися вантажні перевезення. Міністр ЦА 29 травня 1989 року підписав наказ N299/У «Про виконання замовних рейсів повітряними судами льотних навчальних закладів цивільної авіації».

Користь виявилася подвійна, з одного боку, курсанти набували навички виконання реальних вантажних польотів: вчилися працювати з документацією, стежити за центровкою, кріпленням вантажів тощо. Та й саме пілотування завантаженого літака істотно відрізняється від управління «порожнім». З іншого – такі польоти давали прибуток училищу.

Наприклад, тільки у 1989 році замовники перерахували КВЛУ ЦА понад 100 тисяч рублів. У 1990 році ці доходи зросли майже вдвічі. Створена в училищі служба організації

перевезень (СОП) органічно вписалася в навчальний процес, дозволяючи навчальні польоти наблизити до діяльності виробничих підрозділів ЦА.

Якісний склад льотної служби училища на початку 1990-х років був таким: 92 відсотки командирів повітряного судна-інструкторів, що літали на Ан-24 і Ан-26 були підготовлені до польоту по граничному мінімуму, тобто здатні літати в будь-яких метеоумовах. Близько 70 відсотків пілотів-інструкторів мали кваліфікацію пілота першого класу. Перший клас мали понад 60 відсотків бортмеханіків-інструкторів та 40 осіб штурманів-інструкторів.



Командно-льотний склад об'єднаного авіаційного загону. 1992 рік



Строєвий огляд. Стадіон КВЛУЦА



Льотний склад КВЛУЦА – учасники загальноміських урочистостей. Колона КВЛУЦА на марші центральною вулицею Карла Маркса м. Кіровограда

Важливою подією для училища стало 12 жовтня 1990 року. У Будинку культури «Авіатор» були урочисто вручені курсантам IV курсу ФЛЕ, що завершили льотну підготовку на Л-410 (літаку початкового навчання), свідоцтва «Пілот-любитель СРСР». Вручав свідоцтва голова Федерації любителів авіації СРСР, заслужений льотчик-випробувач СРСР, льотчик-космонавт, Герой Радянського Союзу Ігор Петрович Волк, який у 1956 році достроково закінчив 60-те військове авіаційне училище льотчиків ВПС у Кіровограді. КВЛУ ЦА стало одним із перших навчальних закладів ЦА – колективних членів Федерації любителів авіації СРСР.

Наукова робота

Будь-який заклад вищої освіти тільки тоді може виправдати своє призначення, якщо поряд з високою організацією навчального процесу, серйозна увага приділяється науково-дослідній роботі. З перших днів створення КВЛУ ЦА цій важливій ділянці надавалася належна підтримка з боку керівництва навчального закладу.

Наукові дослідження в училищі проводилися за трьома напрямками: госпдоговірні науково-дослідні роботи (НДР); держбюджетні НДР; курсантські НТО (науково-технічні товариства). Біля витоків організації наукової роботи стояв перший начальник училища, доктор технічних наук, професор, заслуженний діяч науки УРСР А.О. Комаров.

У 1979 році училище починало з двох госпдоговірних НДР, об'ємом 55 тисяч рублів, а станом на 1 січня 1991 року було освоєно понад 6 мільйонів рублів і виконано понад 40 госпдоговірних НДР.

За ці роки серйозний внесок у наукові дослідження з проблем людського фактора і професійної підготовки фахівців вніс доктор педагогічних наук, професор Р.М. Макаров. Більшість госпдоговірних і держбюджетних НДР зосереджувалось в галузі дослідження і розробки методів та технічних засобів, спрямованих на підвищення якості підготовки випускників ВЛУ ЦА. Науково-дослідним сектором училища була сформульована довгострокова наукова стратегія: «Наукове обґрунтування методологічних концепцій побудови професійної підготовки льотного складу, що забезпечують безпеку, надійність людського фактору в особливих і критичних ситуаціях та професійне довголіття». Втілення цієї стратегії в життя призвело до формування наукової школи, про що свідчать 18 успішно захищених кандидатських дисертацій.

Важливою складовою наукової діяльності училища стало проведення конференцій і семінарів союзного масштабу. На базі КВЛУ ЦА проводились науково-практичні конференції, в яких з 1990 року почали брати участь провідні фахівці із США, Нідерландів, Данії, Чехословаччини.

Це підтверджувало статус КВЛУ ЦА як провідного ЗВО країни з проблем, які цікавили багатьох учених не тільки СРСР, а й ряду зарубіжних держав. Розширювалися науково-технічні зв'язки, ділові контакти училища з низкою вищих закладів освіти та організацій країни.

У зв'язку з цим були укладені договори з Тамбовським ВВАУЛ, Київським інститутом інженерів цивільної авіації (КІІ ЦА), Дніпропетровським держуніверситетом, Центром ЦА країн-членів Ради економічної взаємодопомоги, Академією ЦА, Актюбінським ВЛУ ЦА, Інститутом ядерних досліджень АН СРСР, Московським радіотехнічним інститутом, Українським управлінням ЦА тощо.

На виконання рішень Всесоюзної науково-практичної конференції «Проблеми професійної підготовки фахівців на етапі прискорення науково-технічного прогресу», проведеної в Кіровограді у 1989 році, на базі КВЛУ ЦА був створений міжгалузевий науково-виробничий центр «ТЕЗАУРУС».

У центрі проводились дослідження, практичне впровадження яких мало підвищити підготовку курсантів в училищі на рівень міжнародних стандартів. «ТЕЗАУРУС» проводив підготовчі роботи з організації видання у 1991 році першого в СРСР електронного журналу

«Людський фактор: сучасні проблеми авіації» із залученням провідних вітчизняних та зарубіжних вчених і фахівців.

Позитивним фактором слід вважати залучення курсантів училища до наукової роботи з тематики госпдоговірних і держбюджетних НДР. У 1987 році був створений клуб самодіяльної технічної творчості, де курсанти виготовляли кордові та радіокеровані моделі повітряних суден, моделі-копії.

Щорічно проводились курсантські науково-практичні конференції, на яких заслуховувалось не менше 200 доповідей. У 1991 році вперше в практиці училища проведена міжвідомча курсантська конференція спільно з Тамбовським ВВАУЛ. Рівень курсантських робіт був високо оцінений вченими та фахівцями. Упродовж 1980-х років 23 курсанта КВЛУ ЦА були удостоєні призів і нагород на конкурсі кращих студентських робіт, який щорічно проводило Міністерство цивільної авіації.

Накопичений науково-методичний потенціал успішно реалізувався у вигляді раціональних пропозицій та винаходів. У виробництві та навчальному процесі їх було використано понад три тисячі, що дозволяло отримати економічний ефект у сотні тисяч рублів.

Успішно експонувалися на виставці досягнень народного господарства (ВДНГ) СРСР (павільйон «Транспорт СРСР»): процедурний статистичний тренажер для відпрацювання навичок польоту за приладами, (автори – пілот-інструктор В.О. Фузік та троє курсантів училища – нагороджені Дипломом ІІІ ступеня і бронзовими медалями); функціональний тренажер для вирішення радіонавігаційних завдань (автори І.Я.Сенченко, А.І. Сенченко нагороджені Дипломом ВДНГ СРСР); пристрій для навчання та контролю знань учнів «КВАНТ» (автор В.І. Бєлобрицький нагороджений Дипломом ВДНГ СРСР).

Відділи і служби училища

Нормальне функціонування навчального процесу в училищі, забезпечення матеріально-технічними засобами льотної, навчальної, наукової роботи було б неможливе без діяльності таких служб і відділів, як: *служба руху, інженерно-авіаційна служба, база служби експлуатації радіотехнічного обладнання та авіаційного електрозв'язку (ЕРТОЗ), автобаза, аеродромна служба, відділ паливно-мастильних матеріалів, відділ капітального будівництва, медико-санітарна частина* тощо.

При створенні КВЛУ ЦА в житті колективу *авіаційно-технічної бази (АТБ)* настав новий етап, коли необхідно було освоювати експлуатацію нових навчальних літаків Як-18Т, Л-410 УВП. Для початкового навчання курсантів-пілотів надійшло 112 літаків Як-18Т з місцем постійного базування на аеродромі Мала Виска. По суті там створювалась філія АТБ. Були побудовані док-ангар, док-склад, обладнана лабораторія АіРЕО (Авіаційне і радіоелектронне обладнання), створені стоянки. База успішно функціонувала на всьому протязі навчальної роботи на літаку Як-18Т, тобто до 1989 року.

На зміну літакам Як-18Т прийшли нові навчальні літаки Л-410 УВП, що внесло свої корективи в структуру АТБ. На центральному аеродромі організували цех оперативного технічного обслуговування цих літаків. Поряд зі зміною структури АТБ відбувався процес кадрових змін. Серйозною проблемою для АТБ був стан парку літаків. Літаки Ан-24 і Ан-26 допрацьовували свій ресурс, а надходження нових на той час літаків Іл-114 затримувалося. Незадовільним було забезпеченням запасними частинами, особливо по літаку Л-410 УВП.

Служба руху, продовжуючи свою діяльність в умовах КВЛУ ЦА, успішно виконувала свої завдання з управління повітряним рухом. Довгі роки її діяльність спрямовував випускник КШВЛП ЦА В.К. Лепіхов. У подальшому в колективі відбувся процес омолодження працівників за рахунок фахівців, що мали належну професійну підготовку. У службі руху невирішеними залишались проблеми, пов’язані з базовим аеродромом, можливості якого в основному були вичерпані. Необхідно було розвивати і оснащувати новим обладнанням навчальні аеродроми Мала Виска, Ротмістровка, Хмельове, Щасливе.

Відсутність злітно-посадкової смуги зі штучним покриттям на цих аеродромах, за винятком Ротмістровки, обмежувала можливості їх використання в навчальних цілях. На початку 1990-х років основні фонди *бази ЕРТОЗ* тільки на навчальних аеродромах Мала Виска, Ротмістровка, Хмельове, Щасливе оцінювалися в три мільйони рублів.

Нагальною потребою стало оснащення цих аеродромів новими радіотехнічними засобами і обладнанням. Процес автоматизації радіотехнічних об'єктів загальмувався на початку 1990-х років. Працівники бази ЕРТОЗ робили все від них залежне для більш інтенсивного використання польових аеродромів. Їм допомагали працівники навчальних аеродромів, які постійно проживали в цих населених пунктах.

Гострою залишалася кадрова проблема: 50 відсотків інженерно-технічного складу всіх аеродромів – практики і тільки два працівника мали вищу спеціальну освіту. Невирішеними були дороговартісні питання охорони об'єктів, під'їзні шляхи до них, забезпечення кабельною продукцією тощо.

Незважаючи на численні труднощі, з якими зіткнувся колектив ВЛУ ЦА після 1991 року, матеріально-технічна база училища за період 1978-1990 рр. збагатилася новими важливими новобудовами і об'єктами: гуртожиток курсантів, їдальня, два металевих резервуара на складі ПММ, два дев'ятиповерхових житлових будинки, районна котельня, будівля тренажера та інші об'єкти.

Загальні витрати склали понад 5 мільйонів рублів. Десятки тисяч рублів було витрачено на капітальний та поточний ремонти, благоустрій, поліпшення виробничого побуту.

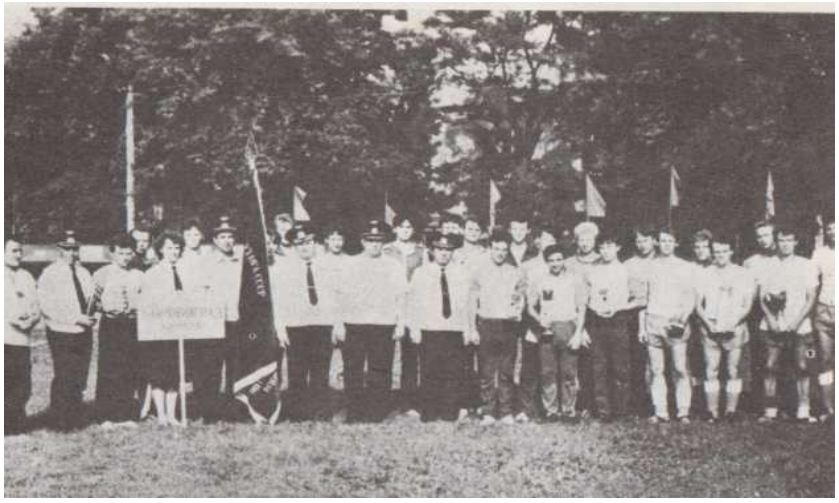
Спорт та художня самодіяльність

Командування і громадські організації КВЛУ ЦА піклувалися про розвиток спорту, художньої самодіяльності, про поліпшення дозвілля особового складу. За період з 1980 до початку 1990-х років створено та обладнано за допомогою кафедри фізвиховання навчально-спортивні комплекси на центральній базі, навчальному аеродромі Мала Виска, у центрі з відпрацювання навичок виживання в разі вимушеної посадки в с. Обознівка. Навчально-спортивний комплекс на центральній базі мав чотири спортивних зали, стадіон, комплексний психофізіологічний майданчик, відкриті площинні споруди, оснащені спеціальними снарядами тощо. В училищі створено спортивний клуб «Ікар», який здійснював організацію та координацію спортивно-масової і фізкультурно-оздоровчої роботи в навчальному закладі.

Регулярно проводилися легкоатлетичні і лижні кроси, масові змагання, спартакіади, здача норм ГТО («Готовий до праці і оборони СРСР» – програма фізкультурної підготовки в загальноосвітніх, професійних і спортивних організаціях Союзу РСР, основоположна в єдиній і підтримуваній державою системі патріотичного виховання молоді).

Добре зарекомендували себе спортивні свята, театралізовані вистави на стадіоні. При спортивному клубі «Ікар» було організовано 12 спортивних секцій, туристично-альпіністський клуб, клуб любителів бігу, абонементні групи дзю-до, групи загальнофізичної підготовки. Спортивна база, після грунтовної реконструкції, стала однією з кращих у галузі. Тому не випадково спартакіади закладів вищої освіти ЦА проводилися в м. Кіровограді.

На спартакіаді ЗВО цивільної авіації в 1985 році колектив спортсменів КВЛУ ЦА завоював друге загальнокомандне місце, трохи поступившись спортсменам КІІ ЦА. А вже через три роки, в 1988 році на універсіаді, яка також проводилася на спортивній базі КВЛУ ЦА, спортсмени училища стали чемпіонами в комплексному заліку.



Команда спортсменів училища, які посіли І місце на спартакіаді УНЗ МЦА 1988 року

За час існування спортивного клубу «Ікар» підготовлено 7 майстрів спорту СРСР, 76 кандидатів в майстри спорту СРСР, 810 спортсменів першого розряду. Спортсмени училища неодноразово ставали чемпіонами міста і області в різних видах спорту (волейбол, футбол).

Футболісти СК «Ікар» тричі здобували кубок на призи газети «Кіровоградська правда». За підсумками Всесоюзного змагання на кращу організацію фізкультурно-оздоровчої та спортивно-масової роботи за 1985-1988 рр. колектив ВЛУ ЦА незмінно ставав переможцем і нагороджувався перехідним червоним прапором МЦА і грошовими преміями (в СРСР перехідні Червоні прапори були однією з форм заохочення переможців соціалістичних змагань).

Іншою важливою ділянкою організації дозвілля, естетичного виховання курсантів став ***Будинок культури «Авіатор».*** Тут проводилися урочисті збори, присвячені знаменним подіям і датам, випускні вечори курсантів, зустрічі із відомими людьми. Найбільш пам'ятним став візит тричі Героя Радянського Союзу, маршала авіації Івана Микитовича Кожедуба.



І.М. Кожедуб під час перебування в КВЛУ

Пізнавальною та цікавою була зустріч з льотчиком-випробувачем, Героєм Радянського Союзу, доктором технічних наук, письменником М.Л. Галлаєм.

Льотчики-космонавти СРСР Л.І. Попов і В.В. Рюмін 28 липня 1981 року під час візиту в КВЛУ ЦА зустрілись з колективом училища та розповіли про космічний політ на КК «Союз-35» і орбітальному науково-дослідному комплексі «Салют-6» – «Союз». То був черговий рекорд тривалості польоту – 185 діб. Леонід Попов – уродженець Кіровоградщини.




Космонавти СРСР Л.І. Попов і В.В. Рюмін в КВЛУ ЦА

При будинку культури «Авіатор» було створено понад 20 гуртків самодіяльного мистецтва, клубів і аматорських об'єднань. На республіканських конкурсах колективи займали призові місця. Учасники художньої самодіяльності успішно виступали з концертами і творчими звітами у містах і селищах області.

Плідно працював Клуб інтернаціональної дружби за участю іноземних курсантів з Куби, Болгарії, Мозамбіку, В'єтнаму. Для молоді організовувались перегляди кінострічок, дискотеки, вечори відпочинку. Бібліотека художньої літератури влаштовувала творчі заходи. У період виборчих кампаній Будинок культури ставав справжнім центром агітаційно-масової роботи, проводились зустрічі з кандидатами в депутати, тематичні лекції, бесіди, концерти.

Науково-технічна бібліотека ВЛУ ЦА на початку 1990-х років стала однією з найбільших у галузі. В навчальному корпусі було зосереджено понад 250 тисяч примірників навчальної, науково-технічної та суспільно-гуманітарної літератури.

Щорічно бібліотека отримувала понад 300 найменувань вітчизняних і зарубіжних часописів, 78 видань науково-технічної інформації, близько 30 найменувань газет.

Були значно розширені площі та обладнані: загальна читацька зала; зала для професорсько-викладацького складу; загально-політичної літератури; періодики; читальна зала художнього абонемента. На базі бібліотеки училища проводилися семінари, симпозіуми за участю працівників бібліотек закладів освіти міста та бібліотек навчальних закладів ЦА.

Довгі роки КВЛУ ЦА не мало свого періодичного видання. Перший номер ***газети «Старт»*** вийшов 25 листопада 1989 року. За короткий період вона зайняла своє гідне місце в складній структурі суспільно-політичного життя училища, завоювала авторитет у читачів.

На сторінках газети друкувалися статті, різноманітні матеріали з життя колективу навчального закладу: навчальна і виховна робота з курсантами, діяльність факультетів і кафедр, наукові досягнення тощо. У період розпаду СРСР та відновлення Незалежності України в діяльності училища було чимало проблем і невирішених завдань. Бракувало літаків, а наявні Ан-24 та Ан-26 були на межі вироблення ресурсу.

Надходження нової авіаційної техніки залишалося нагальною потребою. У період інтенсивних навчальних польотів виникали труднощі з аеродромами. Не все було гаразд з безпекою польотів, про що свідчить авіакатастрофа літака Як-18Т в районі Новомиргорода, яка призвела до загибелі екіпажу.

За нових умов ствердження України як самостійної суверенної держави командно-льотному, льотно-інструкторському та викладацькому складу у процесі навчання курсантів необхідно було змінювати виховну складову. Бо навчити керувати літаком – не найскладніше завдання в підготовці авіаційних фахівців. Набагато важче одночасно з професійними знаннями і навичками закласти у майбутніх авіаторів основи громадянина, особистості, виховати такі якості, які дозволяли б бути мужнім, відповідальним за доручену справу, патріотом Батьківщини.

Випускники Кіровоградського вищого льотного училища ЦА

Трошин Сергій Михайлович – Герой України. Народився 15 травня 1963 року у Києві. У 1980 році закінчив середню школу. У листопаді 1984 року закінчив Кіровоградське вище льотне училище цивільної авіації за спеціальністю «інженер-пілот». До 1986 року працював другим пілотом на літаках Ан-24 і Ан-26 у 192-му льотному загоні (місто Мирний в Якутії).



Трошин Сергій Михайлович



С.М. Трошин (перший ліворуч) під час зустрічі випускників, присвяченій 20-річчю випуску інженерів-пілотів КВЛУ ЦА 1984 року. Музей авіації, ДЛАУ. 2004 рік

З липня 1986 року – другий пілот, з 1989 року – командир літаків Ан-24 і Ан-26 льотно-транспортної ланки АНТК імені О.К. Антонова. У листопаді 1992 року зарахований до Школи льотчиків-випробувачів (місто Жуковський Московської області), яку закінчив у листопаді 1993 року. З листопада 1993 року – льотчик-випробувач АНТК імені О.К. Антонова. На початку 1994 року провів сертифікаційні випробування літака-пожежника Ан-32П. У липні-жовтні 1994 року брав участь у гасінні лісових пожеж у Португалії на Ан-32П. Провів заводські і сертифікаційні випробування літаків Ан-38 і Ан-140. Брав участь в кліматичних випробуваннях Ан-140 в Архангельську і Батагаї (РФ). Демонстрував цей літак на авіаційних виставках і салонах в Парижі, Сінгапурі, Чжухаї (Китай), виконував демонстраційні польоти в Індії та Ірані.

17 грудня 2004 року в якості другого пілота брав участь у першому вильоті Ан-148. 19 квітня 2005 виконав перший політ, а потім провів заводські і сертифікаційні випробування другого екземпляру близькомагістрального пасажирського літака Ан-148, призначеного для пасажирських перевезень на регіональних і короткомагістральних авіалініях до 3100 кілометрів завдовжки з можливістю базування на злітно-посадкових смугах зі штучним покриттям і підготовлених грунтових смугах, які розташовані до 1500 метрів над рівнем моря, за будь-яких кліматичних умов. 28 квітня 2010 року на аеродромі Державного підприємства «Антонов» провів випробування близькомагістрального пасажирського літака Ан-158, створеного на базі Ан-148. Льотчик-випробувач С.М. Трошин підняв літак до висоти 8600 метрів. На всіх висотах літак показав себе стійким і керованим. Всі бортові системи працювали нормально. Політ тривав 1 годину 45 хвилин.

За час льотної роботи освоїв і провів випробування літаків: Ан-12, Ан-22, Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-32, Ан-32П, Ан-38, Ан-72, Ан-72П, Ан-74, Ан-74ТК-300, Ан-124-100, Ан-140, Ан-148, Ан-158. Станом на 2005 року мав наліт більше 9500 годин, з них випробувальний – 1800 годин. Указом Президента України № 839/2011 від 23 серпня 2011 року за визначний особистий внесок у розвиток вітчизняного літакобудування, мужність і героїзм, виявлені під час проведення льотних випробувань нової авіаційної техніки льотчику-випробувачу 1 класу державного підприємства «Антонов» Сергію Михайловичу Трошину присвоєно звання Герой України з врученням ордена «Золота Зірка». Льотчик-випробувач 1-го класу, пілот цивільної авіації 1-го класу. Нагороджений орденом «За заслуги» II (27.08.2009) та III (07.02.2006) ступеня.



Руденко Костянтин Володимирович

К. Руденко народився 14 вересня 1968 року в місті Кіровоград у родині пілота цивільної авіації. У 1985 році він став курсантом 8-го набору факультету льотної експлуатації КВЛУ ЦА. На аеродромі Мала Виска на літаку Як-18Т він виконав програму початкової льотної підготовки. Освоїв програму підготовки на випускних ПС Ан-24 і Ан-26. Після отримання диплому про вищу освіту з кваліфікацією інженера-пілота і свідоцтва пілота цивільної авіації, він був розподілений у Новосибірський ОАЗ в якості другого пілота повітряних суден Ан-24 і Ан-26, потім став командиром ПС.

В 1991 році повернувся в Україну і був прийнятий в КВЛУ ЦА на посаду пілота-інструктора літака Л-410УВП. За контрактом надавав авіатранспортну підтримку місії ООН в Сомалі. Отримавши достатній досвід міжнародних польотів і допуск до роботи в якості командира літаків Ан-24 і Ан-26, у 1995 році взяв участь у конкурсі Московської міжнародної авіакомпанії «Трансаеро», успішно витримав усі умови конкурсу і отримав пропозицію дирекції авіакомпанії на роботу в якості пілота повітряного судна Б-737. Підготовку до польотів на даному типі ПС він пройшов в США і приступив до роботі на ньому в якості пілота. У 1997 році Костянтин Руденко в США пройшов підготовку до польотів на повітряних судах фірми Боїнг новітніх модифікацій: Б-737-700 і Б-737-800. Після успішного їх освоєння був допущений до польотів в якості командира повітряного судна в авіакомпанії «Трансаеро».

Одного разу, під час виконання посадки на аеродромі Новосибірськ на борту пілотованого ним літака сталася пожежа правого двигуна. За чіткі і правильні дії екіпажу в аварійній ситуації, що призвели до збереження життя пасажирів і літака генеральний директор авіакомпанії «Трансаеро» вручив командиру повітряного судна Б-737 Костянтину Руденко іменний наручний годинник.

1999 року К.В. Руденко переїхав на постійне місце проживання до Австралії. У подальшому працював за контрактом в одній з авіакомпаній Японії.

Зустрічі випускників – особлива подія, адже це зустріч з юністю, з тими, хто пам’ятає тебе курсантом, з ким пережиті яскраві емоції. Зустріч з викладачами, інструкторами, які не тільки давали знання, а й допомагали, часом, виховувати характер.

Випускники спілкувалися в усі часи, починаючи з появи першого європейського навчального закладу, яким вважається Болонський університет (відкритий в Італії у XI ст.).

Спочатку зустрічі випускників були викликані не ностальгією за чудовими рокам молодості, а цілком прагматичними причинами – спільно було легше відстоювати свої права. Та й виживати теж, адже в середні століття не надто жалували освічених людей і науку. Кожний сучасний навчальний заклад влаштовує подібні заходи.

Найчастіше, вибирається своя власна дата. Іноді збирають всі випуски разом, це пов’язано з певними ювілеями ЗВО. Саме так відбувалося у попередні роки і відбувається дотепер в Льотній академії. У 2002 році Державна льотна академія провела ювілейну зустріч, присвячену 20-річчю першого випуску інженерів-пілотів КВЛУ ЦА 1982 року.



Ювілейна зустріч, присвячена 20-річчю першого випуску інженерів-пілотів КВЛУ ЦА. 2002 рік





На світлині ліворуч – 1-й випуск інженерів-пілотів КВЛУ ЦА 1978-1982 рр. Праворуч – зустріч друзів-випускників



Будинок культури «Авіатор» гостинно зустрічає випускників

Випускники прибули не тільки з України, а й багатьох країн світу. Викладачам було приємно дізнатись про успіхи і професійні досягнення своїх вихованців.

Так, Волох Ю.М. працював у авіакомпанії «АРАВКО» (Фарнборо, Великобританія) командиром повітряного судна (КПС) Merlin IIIA; Коваль А.А. – в «Saudi Arabian Airlines» КПС на літаку Boeing-747; Д.К. Сандибаєв став пілотом-інструктором Іл-76 в Національному управлінні «Туркменховаелларі» (Туркменістан); Штефан С.В. в авіакомпанії «Тюменські авіалінії» (РФ) займав посаду льотного директора; командиром ОАЕ в Норильському авіапідприємстві (РФ) став Ю.М. Шарафудінов; Анохін Г.Г. очолив авіаескадрилью в Республіканському авіаційному підприємстві «Гомельавіа» (Бєларусь); Белоглазов О.Г. – генеральний директор Державного Сахалінського авіаційного підприємства «Ікар» (РФ); Сухоребрик К.П. в авіакомпанії «Сахалінські авіатраси» (м. Комсомольськ-на-Амурі, РФ) працював на посаді генерального директора; А.В. Орлов у Міністерстві Транспорту Російської Федерації очолив відділ сертифікації льотного складу; Стрельбін В.А. в авіакомпанії «Авіалінії-400» (м. Москва, РФ) працював льотним директором; Шонін А.Г. – командир АЕ у ВАТ «Аерофлот» (РФ); Стрілець І.В. в авіакомпанії «Волга-Авіаекспрес» (РФ) був обраний Головою Ради директорів; Кирик В.К. став директором Сімферопольської філії Національного авіаційного університету (м. Сімферополь); Пилипенко А.А. працював у Міністерстві Транспорту України (м. Київ) заступником відділу дистанційного зондування

землі та аерокосмічної зйомки; пілотом-інструктором ПС Боїнг-737, -200, -300, -400, -500 в авіакомпанії «Аеросвіт» (Україна) працював І.Б. Єфименко; Гончаров Г.Г. – заступник командира АЕ Як-42 на авіапідприємстві «Дніпроавіа»; Горев С.С. літав командиром повітряного судна Ту-154 в авіакомпанії «Авіалінії України».

Двоє випускників залишились працювати у рідному училищі: Берестенко А.В. – КПС-інструктор, а Науменко А.В. – пілот-інструктор. І це далеко не повний список успіху колишніх курсантів-пілотів КВЛУЦА лише першого випуску 1982-го.

***

Період 1978–1993 років став для КВЛУ ЦА часом становлення як потужного освітньо-наукового центру, здатного готувати авіаційних фахівців найвищого рівня. Попри масштабні суспільно-політичні трансформації після розпаду СРСР, училище зуміло зберегти свій унікальний інтелектуальний та професійний потенціал, перетворивши накопичений досвід на надійну базу для подальшого розвитку в незалежній Україні.

Історія закладу в цей період засвідчує незмінну відданість високим стандартам авіаційної освіти та збереженню професійних традицій.

ДЕРЖАВНА ЛЬОТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ (1993-2011 роки)





10 липня 1993 року була прийнята Постанова Кабінету Міністрів України N 528 «Про створення Державної льотної академії України». Кабінет Міністрів України постановив:

«Прийняти пропозицію Міністерства освіти, погоджену з Міністерством фінансів і Міністерством економіки, про створення Державної льотної академії України на базі Кіровоградського вищого льотного училища цивільної авіації.

Створення вказаної академії здійснити в межах асигнувань на підготовку кадрів, що передбачаються Міністерству освіти. Прем'єр-міністр України Л. Кучма. Міністр Кабінету Міністрів України В. Пустовойтенко».


ХАЙ ЖИВЕ АКАДЕМІЯ!!!

Старт

ДЕРЖАВНА ЛЬОТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ м. КІРОВОГРАД

1 ■ ВЕРЕСНЯ 1993 РОКУ

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від 10 липня 1993 р. № 528 Київ

Про створення Державної льотної академії України

Колективу Державної льотної академії України

Газета «Старт» 1 вересня 1993 року опублікувала Постанову КМ України «Про створення Державної льотної академії України»



Перший навчальний корпус ДЛАУ

Керівники Державної льотної академії України (ДЛАУ)

Ректори ДЛАУ

у 1993-2009 роках – Рубець Михайло Іванович.

у 2009-2011 роках – Неділько Сергій Миколайович.



Рубець Михайло Іванович

Народився 3 червня 1943 року в Білоруській РСР. Професор, кандидат технічних наук, пілот І класу, заслужений працівник транспорту України, академік Міжнародної академії транспорту, співголова Міждержавного авіаційного комітету країн СНД.



Неділько Сергій Миколайович

Народився 24 червня 1957 року в м. Свердловську.

У 1976 році закінчив диспетчерське відділення Кіровоградського льотно-штурманського училища ЦА. Трудову діяльність розпочав авіадиспетчером в аеропорту «Бориспіль».

У 1982 році закінчив Ленінградську академію ЦА, де згодом завершив навчання в аспірантурі та захистив кандидатську дисертацію. Працював старшим викладачем кафедри управління повітряним рухом у цій же академії.

З 1987 року обіймав посади завідувача кафедри обслуговування повітряного руху, директора інституту аеронавігації та проректора ДЛАУ з навчальної та наукової роботи.

Нагороджений Почесною грамотою Верховної Ради України та нагрудним знаком «Відмінник освіти».

Проректор з авіаційної безпеки та міжнародних зв'язків



Москвичов Владислав Вікторович

Народився 16 жовтня 1970 року в м. Кривий Ріг. Кандидат технічних наук. У 1991 році закінчив КВЛУ ЦА за спеціальністю «Інженер з ОПР».

У 1998 р. захистив кандидатську дисертацію (спеціальність 05.22.13 – «Навігація та управління повітряним рухом») у Національному авіаційному університеті.

У ДЛАУ працював з 1994 року. На займаній посаді – з 2004 року.

Помічник ректора з виховної роботи



Шалагін Павло Іванович

Народився 26 липня 1955 року в м. Анжеро-Судженськ, Кемеровська обл., РРФСР.

У 1977 році закінчив Челябінське вище військове авіаційне училище штурманів.

Служив у Сибірському військовому окрузі, у Барнаульському вищому військовому авіаційному училищі льотчиків. Літав на літаках Іл-28, Як-28, Су-24. З 1982 року служив у групі радянських військ у Польщі на посаді штурмана ескадрильї.

У 1989 році закінчив Військово-повітряну академію ім. Ю.О. Гагаріна, після чого був направлений до Київського військового округу на посаду штурмана полку.

1996 року заочно закінчив Міжнародний інститут управління, бізнесу та права за спеціальністю «маркетинг – директор, економіст». У 1999 році звільнений у запас у званні підполковника. З грудня 1999 року працював в ДЛАУ.

Помічник ректора зі зв'язків з громадськістю



Кушнір Ольга Олександрівна

Народилася 16 липня 1970 року в м. Софія (Болгарія).

Працювала у ДЛАУ з 2000 року, на займаній посаді – з 2007 р.

Закінчила аспірантуру ДЛАУ. Редактор академічної газети «Старт».

Наглядова рада Державної льотної академії України

Наглядову раду створено наказом Міністерства науки і освіти України №15 від 19.01.2010 року. Очолював Литвин Володимир Михайлович (Голова Верховної Ради України, доктор іст. наук, професор, академік НАН України, Герой України).

До складу Наглядової ради входив Заслужений льотчик-випробувач СРСР, Герой України ***Галуненко Олександр Васильович.*** У 2010–2017 роках працював на посаді

професора кафедри безпеки польотів Державної льотної академії України (після реорганізації ДЛАУ у 2011 році – в Кіровоградській льотній академії Національного авіаційного університету). Кандидат технічних наук. Здійснив низку відповідальних льотних випробувань на літаках Ан-28, Ан-72, Ан-74, Ан-32, Ан-124 «Руслан», Ан-225 «Мрія», Ан-70. Виконав перший зліт та повний цикл заводських випробувань літака Ан-225 «Мрія». На Ан-70 вперше виконав режими звалювання літака. Встановив 263 світові авіаційні рекорди, а за встановлені у 1989 році 110 світових рекордів на літаку Ан-225 «Мрія» в одному польоті його ім'я занесено у книгу рекордів Гіннеса.



Заступник міністра освіти України Гондюл В.П. вручає начальнику ДЛАУ Михайлу Івановичу Рубцю Прапор Державної льотної академії України.

15 жовтня 1993 року, Кіровоградська обласна філармонія





Прапор ДЛАУ – обов'язковий атрибут урочистих заходів

Структура ДЛАУ

♦ Інститут аеронавігації.

У складі інституту функціонували: Центр підвищення кваліфікації та перепідготовки кадрів у системі управління повітряним рухом; Кафедра-центр «Інтенсивного вивчення іноземних мов». Інституту були підпорядковані: Факультет обслуговування повітряного руху; Тренажерний центр обслуговування повітряного руху.

♦ Кіровоградське льотне училище.

♦ Факультет льотної експлуатації.

До складу факультету входили такі *кафедри:*

безпеки польотів;

фізико-математичних наук;

льотної експлуатації, аеродинаміки та динаміки польоту;
повітряної навігації;
авіаційного обладнання;
фізичної підготовки;
механіки та конструкції авіаційної техніки.

♦ Факультет обслуговування повітряного руху.

До складу факультету входили такі *кафедри*:
обслуговування повітряного руху;
інформаційних технологій;
пошуку, рятування та авіаційної безпеки;
іноземних мов (у подальшому реорганізована у кафедру-центр «Інтенсивного вивчення іноземних мов»);
авіаційної метеорології.

♦ Факультет менеджменту.

До складу факультету входили *кафедри*:
менеджменту та економіки;
соціально-гуманітарних наук;
авіаційної педагогіки та психології.

♦ Факультет заочного навчання;

♦ Факультет післядипломної освіти; магістратура.

Структурними підрозділами факультету були: кафедра інноваційних технологій (КІТ); Кіровоградський регіональний центр інновацій та інтелектуальної власності (КРЦІС); науково-дослідна лабораторія з питань інноваційного розвитку регіону (НІЛІР).

♦ Підготовче відділення.

♦ Аспірантура.

♦ Міжнародна академія проблем людини в авіації та космонавтиці.

♦ Науково-дослідний сектор.

♦ Навчальний центр пошуку та рятування.

♦ Тренажерні центри (Тренажерний центр льотних тренажерів; Тренажерний центр ОПР).

♦ Авіаційно-технічна база.

♦ Аеродроми та служби їх забезпечення.

♦ Льотний загін.

♦ Науково-технічна бібліотека.

♦ Видавництво.

♦ Медико-санітарна частина.

♦ Спортивний комплекс.

♦ Організаційно-стройовий відділ.

♦ Гуртожитки (4 корпуси) та комплекс їдалень.

♦ Будинок культури «Авіатор».

♦ Музей.

♦ Центр громадських зв'язків.

♦ Профспілкова організація.

Льотна підготовка

Льотну підготовку кандидатів для отримання свідоцтва члена екіпажу (FTO), а також для внесення кваліфікаційних відміток до свідоцтва члена екіпажу (TRTO) у ДЛАУ забезпечувала льотна служба, оснащена необхідним технічним забезпеченням та яка мала відповідний сертифікат, виданий Державіаслужбою України.

Висококваліфікований персонал льотної служби ДЛАУ здійснював льотну підготовку курсантів академії та слухачів Кіровоградського льотного училища відповідно до норм ІКАО та Загальних авіаційних вимог (JAR-FCL), що використовувалися європейськими державами.

Необхідний наліт здійснювався на повітряних суднах навчального закладу (НАРП-1, Як-18Т, Ан-2, Л-410, Ан-26), а в разі потреби – на інших типах, орендованих в авіапідприємств відповідно до укладених договорів.

Виконувалися такі види льотної підготовки:

підготовка приватного пілота (PPL);

підготовка комерційного пілота (CPL);

підготовка комерційного пілота з правом польотів на багатодвигунових літаках за приладами (CPL/MEL/IR);

окрім стандартної програми, виконувалася підготовка (CPL/MEL/IR) за спеціальною скороченою програмою працівників ЦА;

підготовка інструкторського складу (FI/LI/TRI).

У своїй діяльності льотна служба ДЛАУ використовувала професійний досвід і багаторічні традиції, а також – нові технології та наукові розробки, що було основою стабільної роботи та відповідності вимогам часу.

Кіровоградське льотне училище (КЛУ) було утворено наказом Міністерства освіти і науки України № 111 від 22 квітня 1999 року на базі Державної льотної академії України. Його заснування зумовлювалося актуальними вимогами часу та необхідністю впровадження в українську систему авіаційної професійної освіти нових можливостей, що відповідали світовій практиці.

Льотне училище забезпечувало можливість здобуття професійної льотної підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації за спеціальностями: пілот, штурман, бортінженер, бортрадист, бортоператор літаків фірми «Антонов», а також повітряних суден Як-18, Як-52, Як-40, Як-42, Л-410, Іл-18, Іл-76. Окрім того, заклад пропонував перепідготовку та підвищення кваліфікації інженерно-технічного складу й інструкторів льотних екіпажів, а також підготовку авіаційних фахівців за індивідуальними програмами навчання з урахуванням виробничого нальоту та класності.

Відповідно до планів та програм, затверджених «Укравіатрансом», у структурі училища функціонували курси:

для отримання свідоцтва приватного пілота (PPL – Private Pilot License): терміном 6 місяців із забезпеченням загального нальоту не менше ніж 40 годин;

для отримання свідоцтва комерційного пілота (CPL – Commercial Pilot License): терміном 20 місяців із загальним нальотом не менше ніж 150 годин (для осіб, які мали кваліфікацію штурмана або бортінженера та свідоцтво приватного пілота (PPL), за спеціальною програмою – 12 місяців) тощо.



Іноземні слухачі КЛУ

Перепідготовка для отримання відповідних свідоцтв (пілота або штурмана) у разі перерви в льотній роботі понад 5 років тривала 3 місяці; початкова підготовка з англійської мови та вивчення документів ІСАО – 120 робочих днів.

Училище надавало можливість підвищення кваліфікації льотного складу виїзними бригадами фахівців КЛУ безпосередньо на базі авіакомпанії-замовника.

Загалом заклад підготував понад 10 тисяч авіаційних фахівців, зокрема для країн СНД, Африки, Південно-Східної Азії та США.

Факультет льотної експлуатації

Декан ФЛЕ – Шульгін Валерій Анатолійович.

Спираючись на багаторічний досвід і багату практику, а також використовуючи сучасні засоби навчання й технології, факультет виконував свої функції відповідно до регламентуючих документів України, стандартів і рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО) та інших міжнародних вимог.

На факультеті здійснювалася підготовка пілотів; інженерів з експлуатації повітряних суден (бортинженерів); інженерів з технічного обслуговування, ремонту та діагностики авіатехніки.

Інститут аеронавігації

Інститут аеронавігації ДЛАУ було створено у 1994 році з метою консолідації зусиль для підготовки фахівців з обслуговування повітряного руху (ОПР) нового покоління, орієнтованих на глибоке опанування міжнародних авіаційних стандартів та передових світових практик забезпечення ефективної й безпечної аеронавігації. Інтеграція України до Європейського Союзу та вступ у 2004 році до Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль) зумовили потребу в кардинальних змінах як у змісті та методиці навчання, так і в підходах до його організації.



Основними пріоритетами підготовки авіаційних фахівців стало опанування новітніх технологій аеронавігаційного обслуговування, а саме: передпольотного брифінгу екіпажів повітряних суден, польотно-інформаційного обслуговування, роботи офісів НОТАМ (International NOTAM Office), створення та підтримки інтегрованого пакета аеронавігаційної інформації (включаючи аеронавігаційні карти, класифікацію та структуру повітряного простору, схеми й маршрути польотів). Також до пріоритетів належало планування польотів та організація потоків повітряного руху, скорочення норм ешелонування, впровадження міжнародних підходів до визначення безпечних висот, сертифікація персоналу, профілактика авіаційних подій, а також розвиток об'єднаної цивільно-військової системи ОПР в Україні. Сучасні вимоги передбачали підготовку фахівців європейського рівня, здатних впроваджувати ці інновації максимально оперативно, скоординовано, ефективно та безпечно.

Для комплексного виконання зазначених завдань у складі Інституту аеронавігації функціонували:

Кафедра-центр «Інтенсивного вивчення іноземних мов»;

Центр підвищення кваліфікації та перепідготовки кадрів у системі обслуговування повітряного руху;

Навчально-дослідний тренажерний центр обслуговування повітряного руху;

Навчальний центр пошуку та рятування.

Факультет обслуговування повітряного руху

Декан факультету ОПР – кандидат технічних наук Шмельова Тетяна Федорівна.

Підготовка диспетчерів служби руху (з середньою спеціальною освітою) здійснювалася з 1965 року, спочатку при Кіровоградській школі вищої льотної підготовки (ШВЛП), згодом – у Кіровоградському льотно-штурманському училищі цивільної авіації (КЛШУ ЦА).

У зв'язку з насиченням повітряного простору повітряними суднами, оснащенням аеропортів складною сучасною технікою, підвищенням інтенсивності праці працівників служби руху виникла необхідність готувати диспетчерський склад із вищою спеціальною освітою. Тому у 1986 році на базі цих навчальних закладів було організовано (на підставі Наказу Міністра цивільної авіації № 80 від 22 квітня 1986 року) факультет обслуговування повітряного руху (ФОПР), який здійснював підготовку за спеціальністю «Обслуговування повітряного руху». Під обслуговуванням повітряного руху розуміють диспетчерське, польотно-інформаційне та консультативне обслуговування повітряного руху, аварійне сповіщення.

Терміни навчання: бакалавр – 4 роки; спеціаліст – 1 рік (на базі рівня бакалавр); магістр – 1 рік (на базі рівня спеціаліст).

Центр підвищення кваліфікації та перепідготовки кадрів в системі ОПР

Центр підвищення кваліфікації та перепідготовки кадрів в системі обслуговування повітряного руху (ЦПК), як структурний підрозділ інституту аеронавігації Державної льотної академії України, створений у 1991 році.

ЦПК мав достатню матеріально-технічну базу для підготовки персоналу ОПР, підтримання кваліфікації в галузі організації повітряного руху (ATM) та аеронавігаційного обслуговування польотів (ANS) за Стандартами ІКАО (SARPS) та Регулятивними вимогами Євроконтролю (ESARRs).

Центр проводив спеціалізовані курси мовної підготовки (Conversation and Aviation English), адаптовані для аеронавігації, із залученням викладачів Центру інтенсивного вивчення іноземних мов – кафедри академії.

Програми підготовки кандидатів до ведення радіозв'язку та спілкування в умовах повсякденного і професійного спілкування (2, 3, 4 рівні ІКАО) базувалися на основних мовних вимогах у сфері фонетики, граматичного ладу, словникового запасу, швидкості та плавності мовлення, розуміння та мовної взаємодії відповідно до Стандартів ІКАО. Програма навчання будувалася на блочному принципі:

- загальна англійська мова – коригувальний курс, спрямований на формування мовних і мовленнєвих основ для переходу до авіаційної англійської мови;
- авіаційна англійська мова – основна тематика включала професійну діяльність авіадиспетчера, його якості, організацію робочого місця та умови праці; авіацію (історію авіації та перспективи її розвитку), типи і конструкції літальних апаратів; аеропорти та аеродроми; проблеми, пов'язані зі здоров'ям авіадиспетчера; катастрофи, аварії, тероризм; вплив метеоумов на виконання польотів; конфліктні ситуації повітряного руху;
- авіаційна фразеологія – стандартні умови, нестандартні та аварійні ситуації.

Блочна мовна підготовка мала свою специфіку дотримання Стандартів ІКАО щодо формування професії авіадиспетчера. ЦПК здійснював навчання за програмами курсів підготовки авіадиспетчерів (ATC) та менеджменту в організації повітряного руху (ATMS). Програми були розроблені на основі досвіду підготовки кадрів, нових технологій, інтеграції Системи ОПР у міжнародну практику ІКАО та Європейське співтовариство.

Заняття на курсах проводили високофахові викладачі ДЛАУ та сертифіковані практики з достатнім рівнем методичної підготовки. На навчання приймалися слухачі з освітньо-кваліфікаційним рівнем «бакалавр» або «спеціаліст». Після успішного закінчення навчання слухач отримував сертифікат встановленого зразка.

Факультет менеджменту

Декан ФМ – Залевський Анатолій Васильович, кандидат технічних наук, доцент.

Підготовка менеджерів проводилася на основі державних стандартів освіти України, які передбачали засвоєння нормативних навчальних дисциплін та вибіркових дисциплін, що визначалися спеціалізацією. Крім загальної підготовки за обраною спеціальністю, студенти отримували також спеціальні знання, вміння та навички у сфері галузевого авіаційного або туристського менеджменту. Факультет менеджменту ДЛАУ проводив набір для навчання за

спеціальностями «Менеджмент організацій» (спеціалізації «Менеджмент авіаційних підприємств і організацій» та «Менеджмент туристичної індустрії») і «Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності» (спеціалізація «Менеджмент міжнародних авіаційних перевезень») на бюджетній та контрактній основі.

Студенти факультету проходили виробничу та переддипломну практику у провідних комерційних і державних авіаційних підприємствах, а також у туристських підприємствах і організаціях в Україні та за кордоном, набуваючи необхідних навичок управлінської діяльності у виробничих умовах. Згідно з міжнародним договором з компанією KARYATOUR, що працювала на українському туристичному ринку з 2003 року, протягом періоду навчання студенти мали можливість проходити шестимісячне стажування в Туреччині на позиції трансфермена.

Факультет заочного навчання

Декан факультету заочного навчання: Кленцарь Віктор Іванович.

До 1991 року підготовка кадрів для цивільної авіації в Кіровограді здійснювалася за денною формою навчання, що зумовлювалося особливостями підготовки пілотів, штурманів та диспетчерів ОПР. Підготовка фахівців із вищою освітою в галузі льотної експлуатації та управління повітряним рухом за заочною формою навчання проводилася в Ленінградській академії ЦА.

Після здобуття незалежності Україна почала активно інтегруватися в систему міжнародних авіаційних відносин як самостійна авіаційна держава. Перехід на стандарти і вимоги ІКАО, впровадження нових правил, процедур і технологій вимагав власних висококваліфікованих фахівців у всіх галузях авіаційної інфраструктури країни.

Для багатьох авіаційних фахівців, громадян нашої країни, які закінчили раніше середні льотні та льотно-технічні училища ЦА і бажали підвищити свій освітній рівень, навчання за кордоном із відривом від виробництва стало важкодоступним. За таких умов *у 1993 році* в ДЛАУ було організовано *заочне відділення*. Перший набір склав чотири десятки слухачів. Але з кожним новим навчальним роком кількість слухачів збільшувалася.

На заочному відділенні вищий рівень теоретичної, управлінської та гуманітарної підготовки отримували слухачі за спеціальностями: пілот, штурман і диспетчер з управління повітряним рухом. У середині 1990-х років на заочному відділенні були розроблені нові навчальні програми, що враховували особливості підготовки за заочною формою навчання, сформовано організаційні зв'язки між кафедрами та органом управління відділенням, налагоджено навчальний процес. На заочному відділенні ДЛАУ проходили навчання пілоти, штурмани і диспетчери з колишнього Радянського Союзу, які раніше здобули первинну професійну підготовку в Кіровограді. Тому вже з третього набору у списках заочного відділення з'явилися слухачі – громадяни незалежних держав пострадянського простору.

У *2001 році* наказом Міністра освіти і науки України заочне відділення ДЛАУ було реорганізовано на *факультет заочної підготовки*. Колективом факультету проводилась робота з організації навчального процесу та розробки навчальних планів за новими спеціальностями й спеціалізаціями. Це дозволило залучити на навчання громадян з Азербайджану, Білорусі, Молдови, Росії, Туркменістану, Республіки Болгарія та інших країн.

Поповнення провідними авіакомпаніями парку літаків і вертольотів новітніми літальними апаратами, потреба у виконанні польотів у будь-який куточок планети, особливості функціонування авіапідприємств і авіакомпаній в умовах ринкових відносин, зростаючі вимоги до якості послуг вимагали від авіаційних фахівців нових знань.

Відповідно до концепції щодо розширення сфери освітньої діяльності, прийнятої в Державній льотній академії України, перелік спеціальностей і спеціалізацій, безпосередньо пов'язаних із підготовкою авіаспеціалістів на заочному факультеті, значно розширився. На факультеті проводилася підготовка за п'ятьма спеціальностями та вісьмома спеціалізаціями:

Експлуатація літальних апаратів;

Виробництво, технічне обслуговування та ремонт повітряних суден і авіадвигунів;

Обслуговування повітряного руху:
спеціалізація – управління повітряним рухом;
спеціалізація – аеронавігаційне забезпечення та планування польотів;
спеціалізація – аварійне обслуговування та безпека на авіаційному транспорті;
Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності;
Менеджмент організацій і підприємств.

Навчання авіаційного персоналу, який мав досвід роботи в авіапідприємствах, вимагало значного професіоналізму. Тому до проведення занять зі слухачами факультету залучалися провідні професори та доценти кафедр академії. У розпорядження слухачів були надані сучасні лабораторії, комп'ютерні класи, методична та наукова література в науково-технічній бібліотеці.

Випускники факультету працювали в усіх структурних підрозділах цивільної авіації як України, так і в країнах ближнього та далекого зарубіжжя. Це – керівники авіакомпаній, різних організацій і підприємств авіаційної галузі, командири повітряних суден, керівники польотів тощо. Підготовка громадян зарубіжних країн здійснювалася на договірній основі з компенсацією витрат на навчання згідно з постановою Кабінету Міністрів України № 1238 від 05.08.1998 року.



Вручення випускних документів слухачам ФЗН



Подяка від іноземних випускників. Травень 2004 року

Науково-дослідний сектор (НДС)

Біля витоків організації наукової роботи стояв начальник КВЛУ ЦА, доктор технічних наук, професор Андрій Комаров. Училище починало з двох госпрозрахункових НДР обсягом фінансування 55,0 тисячі рублів. Швидке зростання наукового потенціалу училища, а згодом – академії, дозволило значно підвищити цей показник.

У період з 1991 року академією було виконано понад 60 держбюджетних науково-дослідних робіт. За ці роки значний внесок у наукові дослідження з проблем людського фактору та підготовки фахівців зробили: кандидат технічних наук, професор Рубець М.І.; доктор педагогічних наук, професор Макаров Р.М.; кандидат технічних наук, професор

Неделько С.М.; кандидат географічних наук, професор Лещенко Г.П.; кандидат технічних наук, професор Ніколаєв Л.Ф.; кандидат технічних наук, професор Коростильов О.Є.; кандидат педагогічних наук, доцент Вітряк А.М.; кандидат фізико-математичних наук, доцент Бурмистров О.М.; кандидат технічних наук, доцент Лук'янов В.П.; доценти Щоголєв В.Є., Марков В.І. та інші.



Виступ з доповіддю Р.Макарова. У президії конференції: С.Неділько та О.Кукк. Читальний зал науково-технічної бібліотеки ДЛАУ

Довгострокова наукова стратегія, розроблена НДС ДЛАУ, передбачала: «Наукове обґрунтування методологічних концепцій побудови професійної підготовки льотного та диспетчерського складу, що забезпечують безпеку, надійність людського фактора в особливих і критичних ситуаціях та професійне довголіття».

Тематика держбюджетних наукових досліджень, спрямованих на підвищення якості професійної підготовки авіаційних фахівців:

безпека польотів цивільної авіації України;

професійна підготовка авіаційних фахівців (пілотів, штурманів, диспетчерів служби руху, інженерів);

розробка тренажерного комплексу управління повітряним рухом;

вирішення проблем професійно-психологічного відбору та професійної реабілітації осіб льотного складу;

удосконалення методів і засобів пошуку та рятування пасажирів і екіпажів повітряних суден, які зазнали аварії;

психологічна підготовка авіаційних фахівців до діяльності в екстремальних умовах.

З 1992 року фінансування бюджетних науково-дослідних робіт (НДР) здійснювалося Міністерством освіти і науки України та склало близько 1414 тисяч гривень. Річні плани затверджувалися Департаментом координації наукових досліджень вищих навчальних закладів і зведеного планування.

Усі наукові роботи були спрямовані на підвищення рівня підготовки авіаційних фахівців відповідно до світових стандартів Міжнародної організації цивільної авіації ІКАО шляхом удосконалення навчальних планів, програм, застосування в навчальному процесі нових технічних засобів навчання, таких як стендові та тренажерні пристрої, лабораторні установки, комп'ютерні навчальні посібники та інші.

ДЛАУ брала участь у програмі Державного комітету з науки і техніки України «Професійна діяльність і здоров'я працівників операторської та наукової праці в основних галузях промисловості та сільського господарства».

Академією було виконано наукові роботи, які мали методологічний та практичний характер:

1. «Дослідження перманентної підготовки льотного і штурманського складу в рамках міжнародних вимог та ринкової конкуренції».

Робота виконана під керівництвом професора Олександра Коростильова, відзначена комітетом Виставки досягнень народного господарства (ВДНГ) та нагороджена почесним дипломом і премією, однією золотою та чотирма срібними медалями.

2. «Науково-теоретичні та методологічні основи побудови цільових моделей авіаційних фахівців».

Робота виконана під керівництвом доктора педагогічних наук, професора Роберта Макарова та отримала грант Міжнародного фонду Сороса.

3. «Курс теоретичної та льотної підготовки пілота комерційної авіації». Розроблений на основі «Програми теоретичної та льотної підготовки пілота комерційної авіації» та затверджений Державним департаментом авіаційного транспорту України.

4. Навчально-методичний комплекс формування професійної надійності диспетчерів до ведення радіозв'язку на міжнародних повітряних лініях (МПЛ).

5. Автоматизований паспорт «Професійне здоров'я фахівця», а також критерії та методи діагностики основних параметрів, що визначають здоров'я і стан професійно важливих якостей.

6. Бортова система екологічного моніторингу пошуку та рятування, яка дозволяла виконувати:

контроль рівня радіаційного забруднення місцевості в зоні екологічних катастроф;

контроль рівня радіаційного фону в зонах Чорнобильської аварії з оперативним виготовленням карт забруднення;

контроль рівня хімічної забрудненості атмосфери та місцевої екологічної стихії;

візуальний контроль і відеозйомку великих залізничних катастроф.

Робота Міжнародної академії з проблеми людського фактору була високо оцінена Міжнародною організацією цивільної авіації ІКАО та Міжнародним фондом авіаційної безпеки.

У рамках наукових досліджень, проведених в ДЛАУ, створено наукову школу, яку очолив д.пед.н., професор Р.М. Макаров.

Найбільш вагомі результати госпрозрахункових НДР:

керівництво з радіотелефонного зв'язку у повітряному просторі України;

положення з професійної підготовки фахівців служби руху України;

положення про вищу кваліфікаційну комісію фахівців служби руху України;

національні правила польотів України;

керівництво з аеронавігаційного забезпечення польотів та служби аеронавігаційної інформації України.

З метою обміну ідеями та визначення стратегії наукового пошуку у вирішенні проблем підготовки авіаційних фахівців і людського фактора, значна увага в ДЛАУ приділялася проведенню наукових конференцій, симпозиумів, семінарів державного рівня, виставкам, виданню наукових збірників.

Щороку в академії проводилися Міжнародні науково-практичні конференції, у яких брали активну участь як професорсько-викладацький склад ДЛАУ, так і вчені з Національного авіаційного університету (м. Київ), зарубіжних університетів та наукових установ.

Особливої уваги заслуговує науково-практична конференція з питань використання авіації в народному господарстві, яка відбулася в жовтні 1998 року на базі ДЛАУ. На конференції були представлені матеріали про передові технології, сучасні препарати та технічні засоби, доведено високу ефективність і економічну віддачу авіаційно-хімічних робіт.

Конференція схвалила діяльність і концепцію розвитку ДЛАУ щодо наукової та навчально-виробничої діяльності виконання авіаційних робіт, підготовки пілотів ЗАНГ (застосування авіації в народному господарстві) та клопотала перед Міністерством освіти і науки України та Міністерством транспорту України про створення на базі ДЛАУ Науково-виробничого центру із застосування авіації в народному господарстві з відповідною матеріальною та фінансовою підтримкою за програмою перспективних інноваційних проєктів.

Дослідження, що проводилися в академії, дозволили підготувати низку монографій, підручників і навчальних посібників, удосконалити навчальні плани та програми, створити

нові наукоємні засоби навчання. Результати досліджень регулярно публікувалися у збірнику «Наукові праці академії» та зарубіжних виданнях.

Для об'єднання наукового потенціалу, що займався проблемами людського фактора та практичної участі в розробці актуальних наукових проєктів, на базі ДЛАУ було створено *Регіональний міжвузівський науково-дослідний центр з проблем людського фактора,* керівником якого став д.п.н., професор Роберт Макаров.

Накопичений науково-методологічний потенціал був успішно реалізований у винаходах та рацпропозиціях. Упроваджено у виробництво та в навчальний процес 2064 раціоналізаторські пропозиції, які були спрямовані на зменшення трудомісткості робіт, покращення умов праці та техніки безпеки, удосконалення навчального процесу й створення діючих тренажерів.

У відділі «Нові технології навчання» павільйону «Вища школа» Центру виставок і ярмарок України було представлено чотири стенди, створені раціоналізаторами ДЛАУ. Академія у 1996 році взяла участь у ювілейній виставці «Україна – п'ять років незалежності», представивши розробку автоматизованого моделюючого комплексу «Потік», який був призначений для обробки всіх типів планів польотів повітряних суден, проведення натурних досліджень зон обслуговування повітряного руху на етапі їх організації та реорганізації.

Наукові працівники ДЛАУ взаємодіяли зі словацькою фірмою «ALES» Ltd (виробником автоматизованої системи управління повітряним рухом «Letvis») у галузі розробки інтелектуальної системи підтримки рішень спеціаліста служби руху для позаштатних ситуацій у польоті. Фахівцями ДЛАУ було виконано прикладні дослідження з проблем ОПР, на базі яких розроблено та введено систему формування й організації потоків літаків на повітряних трасах та аналізу завантаження повітряного простору.

Розширювалися науково-технічні зв'язки та ділове співробітництво з закладами освіти інших країн та іноземними фірмами. Серед постійних наукових партнерів були: Йорданський королівський авіаційний коледж та Ульяновське вище авіаційне училище цивільної авіації.

Основні форми співробітництва:

обмін досвідом, науково-технічною інформацією в галузі первинної підготовки, переподготовки та підвищення кваліфікації авіаційних фахівців;

спільна діяльність щодо розробки та вдосконалення організаційно-методичного забезпечення навчального процесу;

взаємне стажування викладацького та інструкторського складу.

Результати досліджень регулярно публікувалися у збірнику «Наукові праці академії».

Особлива увага в академії приділялася створенню сприятливих умов щодо залучення до наукової діяльності обдарованих курсантів ДЛАУ. Регулярно проводились Всеукраїнські науково-практичні конференції, конкурси наукових робіт, олімпіади, семінари. Працювали курсантські науково-дослідні лабораторії.

Аспірантура ДЛАУ здійснювала підготовку за науковими спеціальностями:

05.22.13 – Навігація та управління повітряним рухом;

05.22.20 – Експлуатація та ремонт засобів транспорту;

13.00.04 – Теорія і методика професійної освіти.

Регіональний центр інновацій та інтелектуальної власності

Регіональний центр інновацій та інтелектуальної власності (РЦІІВ) створено наказом ректора ДЛАУ від 17 травня 2006 року № 331 на підставі ухваленого 15 лютого 2006 року Протоколу засідання громадської ради з питань науково-технічної, інноваційної діяльності та інтелектуальної власності при Голові обласної державної адміністрації.

РЦІІВ – об’єкт інноваційної інфраструктури, основна діяльність якого була спрямована на сприяння розвитку інноваційної діяльності на регіональному рівні, налагодження співробітництва та кооперації між навчальними закладами, науково-дослідними, фінансовими установами, приватними дослідниками, промисловими підприємствами й

організаціями шляхом надання послуг у сфері інноваційної діяльності інформаційно-довідкового, освітнього, експертно-консалтингового характеру тощо.

Співробітники цього центру займалися впровадженням закордонного та національного досвіду, а також наукових напрацювань працівників Державної льотної академії України у сфері інноваційних технологій.

Науковий супровід і формування методології діяльності центру здійснювалося співробітниками кафедри інноваційних технологій факультету післядипломної освіти Академії.

Для проведення досліджень за напрямами діяльності центру було створено науково-дослідну *лабораторію з питань інноваційного розвитку регіону (НДЛІРР).*

Основні напрями діяльності центру:

• вивчення, узагальнення та впровадження національного й закордонного досвіду у сфері інноваційних технологій;

• комерціалізація високотехнологічних та наукоємних розробок;

• сприяння виконанню регіональних науково-технічних та інноваційних програм;

• розробка сітьової моделі інфраструктури підтримки інноваційної діяльності в регіоні;

• створення та розвиток ефективно діючих інноваційних структур.

Центр надавав такі послуги:

• пошук та експертний відбір інноваційних проєктів з високим ринковим і виробничим потенціалом;

• співробітництво з розробниками високих технологій та створення на їх основі виробництв;

• залучення інвестицій українських та закордонних інвесторів;

• власна участь у частковому фінансуванні проєктів;

• супровід проєктів на всіх етапах інноваційного циклу;

• перепідготовка персоналу організації у сфері управління інноваційною діяльністю;

• формування баз даних у сфері високих технологій та їх комерційного використання;

• забезпечення процесу трансферу технологій;

• надання послуг у сфері охорони, оцінки та продажу інтелектуальної власності;

• розробка та оцінка економічної ефективності інноваційних проєктів.

Науково-дослідна лабораторія з питань інноваційного розвитку регіону

Науково-дослідна лабораторія з питань інноваційного розвитку регіону (НДЛІРР) створена за наказом ректора ДЛАУ від 15 березня 2006 року за № 166 на підставі договору між Академією та Управлінням освіти і науки Кіровоградської обласної державної адміністрації на виконання науково-технічної роботи «Розробка системної методології та організація сітьової інфраструктури підтримки інноваційної діяльності в регіоні» від 16 грудня 2005 року за № 1. НДЛІРР стала ядром науково-дослідної діяльності Регіонального центру інновацій та інтелектуальної власності (РЦІІВ). Основними цілями її діяльності були:

• проведення досліджень і розробка наукової теорії та алгоритмічних методів формування архітектурного вигляду інфраструктури підтримки інноваційної діяльності як складної організаційно-технічної системи;

• вивчення взаємодії інфраструктури з іншими системними утвореннями, соціальними та економічними процесами;

• системні дослідження проблем аналізу та синтезу складних організаційно-технічних систем різного функціонального призначення;

• дослідження проблеми та розробка методів оптимального управління в розподілених мережах із нечіткими зв'язками;

• розробка кластерної моделі розвитку інноваційних високотехнологічних утворень у регіоні;

• дослідження раціональної організації процесів складних організаційно-технічних систем ефективного функціонування, що ґрунтуються на методах системного аналізу,

методах оптимізації багатокритеріальних завдань, теорії графів, теорії ігор, теорії нечітких множин та мережевих моделях;

• побудова мережевої інфраструктури підтримки інноваційної діяльності в регіоні в контексті кластерної моделі розвитку як сукупності взаємозалежних, взаємодоповнювальних систем і відповідних їм організаційних і керуючих підсистем, необхідних і достатніх для ефективного здійснення інноваційної діяльності та реалізації нововведень у регіоні.

Координацію та погодження всіх досліджень, робіт і заходів, які стосувалися діяльності лабораторії, було покладено на керівництво Регіонального центру інновацій та інтелектуальної власності (РЦІІВ). В організаційно-розпорядчому відношенні лабораторія підпорядковувалася начальнику науково-дослідного сектору. У своїй діяльності персонал лабораторії керувався вимогами чинного на той час законодавства України, Положеннями «Про державний вищий навчальний заклад», «Про науково-освітній комплекс ДЛАУ», «Статутом академії», а також іншими організаційно-розпорядчими документами Академії.

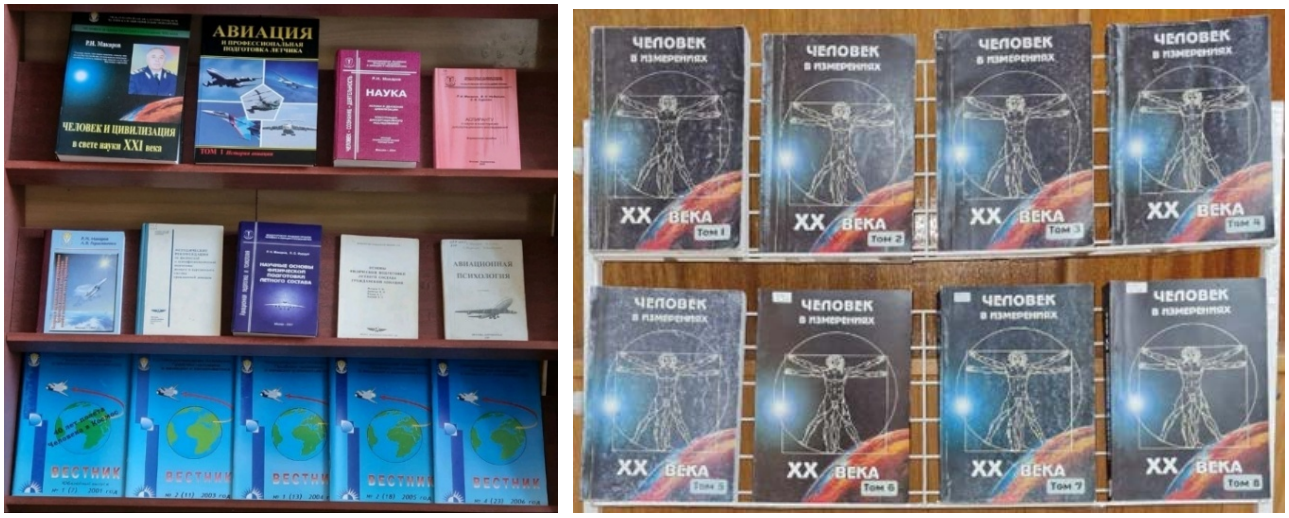




Міжнародна академія проблем людини в авіації і космонавтиці

У 1995 році була створена Міжнародна академія проблем людини в авіації та космонавтиці – громадська наукова організація, що об'єднувала вчених і фахівців у галузі авіаційної та космічної медицини, психології й ергономіки. Основна мета організації полягала в дослідженні «людського фактора», а також медичному й соціально-психологічному забезпеченні польотів в екстремальних умовах. Незмінним президентом Академії був доктор педагогічних наук, професор Роберт Микитович Макаров.

На базі Міжнародної академії було сформовано вагому наукову школу без прямого державного фінансування. За ініціативи вчених видано десятки монографій, підручників (наприклад, «Наукові основи фізичної підготовки льотного складу»), сотні статей, відбулося чимало семінарів та круглих столів. З 1997 року Міжнародна академія видавала «Вісник», у якому публікувалися праці з найактуальніших проблем аерокосмічної науки.



Періодичні видання за редакцією Р.М.Макарова: вісім томів «Людина у вимірах XX століття»; ж-л «Вісник», енциклопедії та монографії. Науково-технічна бібліотека УДЛА

Значним науковим внеском академії стала підготовка та видання енциклопедичного багатотомника «Людина у вимірах XX століття» у співавторстві з понад 150 відомими вченими. Кожен том присвячувався окремій галузі знань, у виданнях акцент зроблено на аерокосмічній галузі, оскільки, на думку авторів, усе XX століття – ера авіації та космонавтики.



Виставка наукових праць Р.М.Макарова.
Із фондів науково-технічної бібліотеки УДЛА

У Кіровограді було створено регіональний міжвузівський науково-дослідний центр. Ці два об'єднання дозволили сфокусувати інтелект учених за різними напрямами наукового проєкту. Різноплановість досліджень визначила необхідність об'єднання вчених за територіальною та професійною ознаками. Над втіленням проєкту працювали десять опорних пунктів, зокрема у Харкові, Дніпропетровську, Києві, Запоріжжі, Миколаєві, Москві, Санкт-Петербурзі, Омську, Казані.

Організаційно-стройовий відділ (ОСВ)

Наказом ректора ДЛАУ від 09.12.1999 року № 665 з метою забезпечення підготовки дисциплінованих, відповідальних, грамотних фахівців цивільної авіації України було створено організаційно-стройовий відділ.

ОСВ став центральною ланкою в системі виховної роботи з курсантами академії.

Відділ укомплектовувався висококваліфікованим офіцерським складом у запасі: начальник ОСВ – помічник начальника академії з організаційних питань Тригубенко В.М.; начальники курсів: Матенчук В.Д.; Книш В.І.; Волювач А.В.; Анциферов Ю.В.; Танащук В.Ф.; вихователь ОСВ Мартишина І.В. (цивільна особа, що мала педагогічну освіту).

Курсанти академії проживали у гуртожитках, харчувалися в їдальні, відвідували заняття у встановленому форменному одязі. На курсах були сформовані навчальні групи, навчальні роти та з числа дисциплінованих і найкращих у навчанні курсантів призначався старшинський склад академії.

Посади старшинського складу: старшина курсу; старшина навчальної групи; заступник старшини навчальної групи.

Особовий склад ОСВ: відповідав за виховну, патріотичну та культурно-масову роботу з курсантами академії; стежив за станом дисципліни, відвідуванням курсантами занять, тренажерів, медико-санітарної частини, за порядком під час харчування курсантів у їдальні академії, за зовнішнім виглядом курсантів, носінням форменого одягу, за виконанням ними правил особистої та громадської гігієни; контролював виконання курсантами розпорядку дня, стан внутрішнього порядку в гуртожитках; проводив бесіди з курсантами та їхніми батьками з питань навчальної, виховної та організаційної роботи; дбав про духовний і культурний розвиток курсантів, організацію дозвілля; здійснював виховання курсантів академії в дусі традицій дружби та курсантського товариства, дотримання ними Кодексу честі курсанта академії, гордості за цивільну авіацію та поваги до академії.

Спортивний комплекс

Міцне здоров'я та відмінна фізична форма – умови, необхідні для професійної діяльності пілотів, диспетчерів, рятувальників та представників інших авіаційних спеціальностей. Тому заняттям фізичною культурою і спортом у ДЛАУ відводилася особлива роль.

Реалізацію цієї роботи здійснювала кафедра фізичної та психофізіологічної підготовки спільно зі спортивним клубом «Ікар». У розпорядженні особового складу академії перебували: стадіон зі спеціальним покриттям легкоатлетичних доріжок і секторів, тенісний корт із регуполовим синтетичним покриттям, два ігрові спортивні зали, зал боротьби, тренажерний зал комплексного тренування, психофізіологічне містечко, плоскосні споруди та поля.

При спортивному клубі «Ікар» працювали 12 спортивних секцій, Клуб прихильників бігу, туристсько-альпіністський клуб, чотири групи загальної фізичної підготовки, абонементні групи аеробіки, дзюдо, баскетболу, великого тенісу.



Спортивний зал



Стадіон

Навчальний рік на кафедрі починався з проведення традиційних Кубків першокурсника з шести видів спорту і продовжувався Спартакіадою академії з 12-ти видів спорту. Проводилися традиційні турніри: міжнародний турнір з баскетболу, на «Кубок ректора» з волейболу, «Ностальгія» – з настільного тенісу, товариські матчі з футболу між гуртожитками академії, спортивно-розважальні ігри «Козацькі забави» та багато інших заходів.

Завдяки добре розвиненій спортивній базі та інфраструктурі проводилися змагання найвищих рангів. У 1985 та 1988 роках проводилися Спартакіади ЗВО Міністерства ЦА СРСР, де ДЛАУ виборола друге місце (1985 р.), а у 1988 році стала абсолютним чемпіоном у комплексному заліку.

У стінах академії підготовлено 3 майстри спорту міжнародного класу, 38 майстрів спорту, 284 кандидати в майстри спорту та понад 2 тисячі спортсменів І-го розряду.

Гордістю академії була збірна футбольна команда «Ікар». Багаторазовий чемпіон області та володар Кубка області, команда у 2004 році виборола перемогу на Чемпіонаті вищих закладів освіти України та була удостоєна честі представляти студентський футбол країни на Чемпіонаті Європи в Бельгії (м. Антверпен), де посіла почесне 5-е місце з 25 команд- учасниць.

У грудні 2007 року футбольна команда спортивного клубу «Ікар» стала переможцем VI чемпіонату з футболу м. Кіровограда. У місцевій газеті про цю подію було вміщено замітку під назвою «Кіровоградський футбол в обличчях авіаторів.

Футбольна команда ДЛАУ виграла кубок першості в чемпіонаті з футболу міста Кіровограда». В урочистій обстановці начальник відділу фізичної культури і спорту

Олександр Куценко нагородив спортсменів і наставників команди – головного тренера Валерія Нечаєва та Сергія Тарана.

Найкращим бомбардиром чемпіонату став також гравець спортивного клубу «Ікар» Андрій Коломоєць. Головний тренер футбольної команди зауважив, що успіх у футболі супроводжує студентів ДЛАУ тому, що футбол, як і їхня професія, вимагає миттєвого прийняття рішень.



Переможці VI чемпіонату з футболу м. Кіровограда – футбольна команда спортивного клубу «Ікар»

Збірна команда академії з настільного тенісу була чемпіоном «Укравероруху». Команди баскетболістів, волейболістів, спортивної аеробіки, плавання, легкої атлетики та інших видів спорту щороку брали участь у Спартакіадах вишів області, посідаючи призові місця, а також у складі збірних команд Кіровоградщини виступали в Універсіаді ЗВО України, чемпіонатах України, Європи та Світу.

В історію спортивної слави академії зробили гідний внесок: Роман Щербаков – чемпіон світу з боротьби дзюдо, Олександр Ковальов – чемпіон світу з авіамодельного спорту, Михайло Бойко – чемпіон Європи з прикладного багатоборства, Сергій Токар – призер чемпіонату Європи з багатоборства, Сергій Теклюк – неодноразовий переможець міжнародних турнірів з карате-до та інші.

Історія розвитку в ДЛАУ кіокушин-кан карате бере відлік з 2 грудня 2006 року, коли в баскетбольному залі спорткомплексу академії курсанти складали атестацію з карате. Нагородою їм слугували пояси: від помаранчевого (10-й кю) до синього (7-й кю). Це була перша в академії атестація з кіокушин-кан шогакукай карате. А вже 15–16 грудня відбувся дебют цієї школи карате – участь у чемпіонаті України серед юнаків (16–17 років) та юніорів (18–20 років). З приблизно 60 шимоз (японською – «учень») академії було відібрано 5 найкращих: Плінгей Євген (853 к/о), Чариєв Умід (621 к/о), Сєростанов Ігор (151 к/о), Корецький Дмитро (853 к/о) та Лавриненко Олександр (731 к/о). Усі успішно дебютували.





Переможці змагань. У центрі – володар 5-го дану Володимир Галімський, тренер з кіокушинкай карате. 2007 рік

Щорічно у жовтні з нагоди Дня українського козацтва проводились «Козацькі розваги» – традиційні українські спортивні змагання, рухливі ігри, що відтворюють військову майстерність, силу, спритність і побут запорозьких козаків. До програми спортивно-розважальних заходів входили змагання з армрестлінгу, естафета «Біг у шароварах» та інші активності.







Команда факультету ЛЕ– переможець змагань. 2008 рік



Ректор ДЛАУ М.Рубець вручає грамоту спонсорам змагань

Активно розвивалися авіаційно-технічні види спорту. Було створено секції авіамоделізму, дельтапланеризму, парапланеризму, парашутизму.

Співробітники та викладачі академії формували у курсантів прагнення до здорового способу життя власним прикладом – регулярно тренувалися та брали участь у Спартакіадах професорсько-викладацького складу, виборюючи призові місця.

Медико-санітарна частина

Здоров'я курсантів і співробітників академії перебувало під постійним контролем медико-санітарної частини (МСЧ). Її висококваліфіковані фахівці першими зустрічали абітурієнтів, які вступали до ДЛАУ, під час проходження ними спеціалізованої медичної комісії. Тих, хто підтвердив свою відповідність її високим вимогам і вступив на навчання, усі роки навчання супроводжували увага і турбота з боку фахівців МСЧ – терапевта, хірурга, окуліста, отоларинголога, невропатолога, гінеколога, дерматовенеролога, уролога, стоматологів, психолога.

Крім того, маючи у своєму розпорядженні необхідне матеріально-технічне забезпечення та на підставі отриманих дозвільних документів (Ліцензія Міністерства охорони здоров'я на медичну практику №185 від 28.01.2005 р., дозвіл на проведення лікарсько-льотної сертифікаційної комісії з 13.10.2005 р., Свідоцтво про атестацію клініко-діагностичної лабораторії МСЧ академії № 1716 від 12.04.2005 р.), МСЧ проводила: медичну сертифікацію льотному, диспетчерському та курсантському складу; медичний огляд курсантів і співробітників; передполітний огляд курсантів та медичний супровід польотів; стаціонарне лікування хворих; диспансерний нагляд за хронічно хворими працівниками і курсантами; санітарно-епідемічний нагляд за об'єктами академії та багато іншого.

Профспілкова організація

Профспілкова організація ДЛАУ входила до складу профспілки авіапрацівників України та налічувала 1200 членів профспілки з 27 служб і підрозділів. Її діяльність здійснювалася відповідно до Конституції України, Закону України «Про професійні спілки, їх права та гарантії діяльності…», Кодексу законів про працю України, ЗУ «Про освіту», ЗУ «Про охорону праці», Статуту профспілки авіапрацівників України, ЗУ «Про колективні договори і угоди…», колективного договору ДЛАУ та рішень профспілкового комітету.

Очолювала профком ДЛАУ голова профкому *Ільїнова С.В.* У складі профкому було 19 осіб, у складі ревізійної комісії профкому ДЛАУ – 5 осіб. Також при профкомі працювали комісії: з охорони праці; з культурно-масової роботи; житлово-побутова комісія. Комісії працювали на добровільних засадах та свою роботу здійснювали згідно з Положенням про комісії.

Показником високої ефективності роботи профспілки ДЛАУ можна вважати зміст і виконання колективного договору академії. За змістом і виконанням колективний договір було нагороджено Дипломом Федерації профспілкових організацій у 2004 році (за результатами роботи 2003 року). У 2006 році (за результатами роботи 2005 р.) став переможцем обласного конкурсу на найкращий колективний договір Кіровоградської області серед бюджетних організацій.

У 2006 році колективний договір взяв участь у Всеукраїнському конкурсі у м Київ на найкращий колективний договір за 2005 р., де посів 4 місце по Україні серед бюджетних організацій. Від Федерації профспілок України трудовому колективу, профспілковому комітету та адміністрації ДЛАУ була оголошена Подяка за вирішення соціально-економічних питань шляхом їх реалізації через колективний договір.

У ДЛАУ регулярно проводилися навчання профактиву представниками Федерації профспілок області. Відбувалися зустрічі профактиву з головою ЦК авіапрацівників України Звинником І.Д. з питань профспілкового законодавства, пенсійної реформи, проблем соціального захисту. Загальна Конфедерація профспілок (що об'єднувала профспілки країн СНД та Прибалтики) нагородила ректора ДЛАУ Рубця М.І. Почесною грамотою «За активну та плідну роботу із захисту прав і соціальних інтересів курсантів, викладацького складу ДЛАУ».

З 2002 р. Федерація профспілок області організовувала конкурс кандидатур на нагородження за високу професійну майстерність. Найкращих нагороджували Дипломами ФПО та цінними подарунками. Серед нагороджених були голови та члени профбюро: Карась В.К., Грицаєнко Г.М., Петринська Л.П., Богославська Л.Л., Тухар А.Г., Кузьменко Л.Г., Несміян Л.Л., Безугла Н.А.

За підтримки профспілки функціонували база відпочинку в Криму та оздоровчий майданчик на Дніпрі на околицях м. Світловодська.

Зокрема, База відпочинку «Тарханкут» на заході Криму була справжнім місцем сили для кількох поколінь співробітників і курсантів Льотної академії.

Профспілкова організація забезпечувала працівників пільговими путівками з можливістю відпочивати зі своїми сім’ями, тож сюди приїздили цілими родинами, а на базі завжди панувала по-справжньому тепла й родинна атмосфера.

Розташована на мальовничому Тарханкутському півострові, неподалік від мису Урет, база пропонувала простий, затишний екоформат відпочинку на самому березі моря. Кришталево чиста вода, величні скелясті береги й одні з найкращих в Україні локацій для дайвінгу залишили найтепліші спогади.

Після окупації Автономної Республіки Крим Російською Федерацією у 2014 році база відпочинку перебуває на тимчасово окупованій території.

Мальовничі краєвиди Бази відпочинку «Тарханкут»







В Державній льотній академії діяв і профспілковий комітет курсантів, який намагався будувати свою роботу з урахуванням досвіду профспілки працівників ДЛАУ.

Курсантське самоврядування в Державній льотній академії України

20 жовтня 2005 року в ДЛАУ створено курсантське самоврядування.



Лого КС ДЛАУ



Курсантське самоврядування – це форма управління, за якої курсанти на рівні академічної групи, факультету, гуртожитку, курсу мали право самостійно вирішувати питання внутрішнього розпорядку. Це практична школа для тих, хто бажає спробувати себе в ролі керівника, адміністратора, лідера; навчитися працювати в команді.

Сфери діяльності курсантського самоврядування: досуг; спорт; курсантські ЗМІ; діалог з адміністрацією; наукова діяльність; навчальний процес; допомога в організації гуртків та клубів за інтересами; участь у працевлаштуванні курсантів тощо.

Курсанти ДЛАУ вирізнялися високим рівнем згуртованості, ініціативності та всебічним розвитком. Їхнє повсякденне життя не обмежувалося лише навчальними аудиторіями та тренажерами – воно було насиченим, яскравим та сповненим різноманітних подій.

Основні напрями позанавчальної діяльності

Курсанти активно долучалися до досліджень у галузі авіації, брали участь у науково-практичних конференціях, олімпіадах та розробці інноваційних проєктів, спрямованих на розвиток цивільної авіації.

Фізичній підготовці приділялася особлива увага. Представники академії регулярно брали участь і здобували призові місця у змаганнях з різних видів спорту як на регіональному, так і на всеукраїнському рівнях.

Творчі здібності курсантів розкривалися під час святкових концертів, фестивалів, конкурсів самодіяльності та тематичних вечорів.

Курсантське самоврядування та ініціативні групи самостійно організовували захопливі екскурсійні поїздки історичними місцями України, а також різноманітні розважальні заходи.

Регулярні трудові десанти об'єднували молодь навколо благоустрою території академії та міста. Крім того, курсанти активно представляли заклади освіти у складі делегацій з обміну досвідом як з українськими університетами, так і з закордонними партнерськими вишами.

За активну життєву позицію, вагомі досягнення в навчанні, спорті та громадській роботі найкращі вихованці отримували заслужене визнання:

Нагородження цінними призами, грамотами та грошовими преміями.

Розміщення портретів найактивніших курсантів на Дошці Пошани академії як приклад для наслідування всього особового складу.

Структура курсантського самоврядування (КС):

Очолював самоврядування президент КС УДЛА, який мав чотирьох заступників, секретаріат КС і парламент КС, депутати якого входили до комітетів. Ця команда взаємодіяла з курсантами, адміністрацією академії, іншими навчальними закладами міста та України, ЗВО ближнього і далекого зарубіжжя, громадськими організаціями, підприємствами тощо.


Президентом КС ДЛАУ у 2007 році була обрана Дар'я Панова.

Діяльність: координація роботи КС ДЛАУ; внесення пропозицій на порядок денний засідань парламенту КС; здійснення координації роботи Ради гуртожитків; затвердження зразків депутатського квитка, печатки, бланків, символіки, атрибутики та інших реквізитів КС; затвердження рішень конференцій, парламенту КС; здійснення інших функцій.

Діяльність *Секретаріату КС*: організаційно-технічне забезпечення роботи керівних органів КС; здійснення кадрової політики КС (підбір, підготовка та перепідготовка кадрів КС); ведення та зберігання документації КС; інші керівні функції.

Комітети

Комітет «Відпочинок і туризм»: організація відпочинку курсантів: концерти; поїздки, екскурсії; благодійні акції; проведення свят, спортивних змагань.

Комітет «Інформація»: інформування курсантів; проведення опитувань (анкетування) серед курсантів.

Комітет «Проживання і харчування»: робота з курсантами, відповідальними за гуртожитки; контроль за якістю харчування та станом гуртожитків.

Комітет «Партнерство»: встановлення та підтримка зв'язків із самоврядуваннями інших вишів; пошук і робота зі спонсорами;

Комітет «Освіта»: участь в організації наукових конференцій; контроль за якістю освіти; контроль за станом аудиторій.

Курсантське самоврядування виступило ініціатором кількох проєктів: «Галопом по Україні»; «Гроші в пластиковому гаманці»; «Знайомство з ДЛАУ»; «Вікно в Європу»; «Волонтери ДЛАУ»; «Робота для студентів»; «Страхування».

10 березня 2007 року представник секретаріату Всеукраїнської студентської ради (добровільне об'єднання органів студентського самоврядування, консультативний орган при Міністерстві освіти і науки України), відвідав Кіровоград з робочим візитом. Ознайомившись з діяльністю самоврядування в ДЛАУ, дав схвальну оцінку ініціативності та громадській активності курсантів, підкреслив високий рівень організації та вагомі досягнення у навчанні й позанавчальному житті, попри нетривалий досвід роботи.

За ініціативи КС проводились щорічні огляди-конкурси «Найкраща кімната в гуртожитку» та публічно оголошувались результати.

Парламент ДЛАУ опікувався вихованцями місцевого сиротинця «Барвінок». Перша поїздка відбулася у березні 2006 р. Діти з захватом приймали не тільки привезені подарунки, а й підготовлену концертну програму. Над молодшою віковою групою (2–3 роки) курсанти взяли шефство. Неодноразово проводився збір коштів під гаслом «Віддаючи, ми стаємо багатшими». У подальшому відвідування дитячого будинку здійснювалися щовихідних.


Під час одного з візитів до «Барвінку»

18 квітня 2007 року на черговій Конференції курсантського самоврядування ДЛАУ було прийнято Кодекс честі курсантів ДЛАУ, запропонований курсантським самоврядуванням.

Курсантська науково-дослідна робота

Участь курсантів академії в науково-дослідній роботі забезпечувалося у різних формах: науково-дослідна робота в рамках кафедральної тематики; науково-дослідна робота за бюджетною та госпдоговірною тематиками в рамках тематичного плану академії; участь у конкурсах наукових робіт, студентських олімпіадах, робота в наукових гуртках; участь у семінарах, конференціях.

Науково-дослідна робота курсантів проводилась за основними напрямами: льотна експлуатація та проблеми безпеки польотів; перспективи розвитку авіаційних двигунів; проблеми надійності авіаційної техніки; питання конструкції та експлуатації авіадвигунів і повітряних суден; розробка автоматизованих навчальних програм і тренажерів; проблеми авіаційної метеорології; аналіз діяльності льотних екіпажів в авіаційних подіях; моделювання польотних ситуацій; проблеми людського фактора в авіації; історія України; політична думка сучасного суспільства. Результати активної участі курсантів у науково-дослідній роботі знаходили свій прояв на щорічній науково-практичній конференції, присвяченій Дню авіації та космонавтики. На конференціях щорічно заслуховувалось близько трьохсот доповідей. Найкращі роботи рекомендувалися для участі в конкурсах студентських НДР України. Курсанти академії брали участь у конкурсах бізнес-планів підприємницької діяльності в номінації «Студентські ініціативи» та посідали призові місця. Відповідно до наказу Міністра освіти і науки України з 1996 року в ДЛАУ проводились курсантські олімпіади за спеціальностями та навчальними дисциплінами.





Науково-практична конференція, присвячена Дню авіації та космонавтики. Виступ на пленарному засіданні





Робота секції «Історія України» під керівництвом к.і.н. Ірини Романько

Органи курсантського самоврядування ДЛАУ активно співпрацювали з молодіжними організаціями європейських країн у рамках програми Євросоюзу «Молодь».

З 27 травня по 2 червня 2007 року на базі Державної льотної академії України проходила акція «Європа – наш спільний дім. У небі кордонів не буває». Протягом тижня парламент курсантського самоврядування ДЛАУ виконував зобов'язання приймаючої сторони міжнародного форуму. Його основною метою та завданням було встановлення неформальної взаємодії молоді країн Євросоюзу та країн, що перебувають на шляху євроінтеграції.

Такими країнами стали, з одного боку, Чехія та Словаччина, а з іншого – Україна і Грузія. Фінансувалася програма зі спеціального фонду комісії Євросоюзу «Молодь». Особливістю реалізованого проєкту стала його авіаційна складова. Формулювання «у небі кордонів не буває» з'явилося завдяки тому, що ініціатива такого спілкування виходила від курсантів льотної академії.

До участі в проєкті запросили студентів Грузинського авіаційного університету. Європейські країни були представлені молоддю громадських організацій, що працюють над удосконаленням дозвілля молоді своїх регіонів. Презентація делегацій-учасниць відбулася в БК «Авіатор».

На згадку про програму її учасники залишили свої художні інтерпретації на стіні, прилеглій до Будинку культури. Кожна делегація за допомогою фарб і пензлів намагалася барвисто представити свою країну. Це відбувалося настільки цікаво, що слухачі ДЛАУ з Латвії долучилися до творчого процесу та створили в загальному малюнку фрагмент, присвячений своїй державі.



Знайомство з молодіжним дозвіллям українців сподобалося гостям. Відповідно до програми заходів, окремі дні у хлопців та дівчат проходили під прапорами їхніх країн і відповідно називалися. Учасники акції дізналися багато нового про життя закордонних однолітків, про особливості освітньої системи різних країн, про можливості, які відкриває для молоді входження країни до Євросоюзу. Курсанти ДЛАУ зазначили, що ця акція не лише розширила кругозір кожного з них, а й зміцнила національну самосвідомість.

Наприкінці вересня 2008 року делегація курсантів на чолі з ректором ДЛАУ М.І.Рубцем здійснила поїздку на державне підприємство «Авіаційний науково-технічний комплекс імені О.К. Антонова».





Учасники поїздки взяли участь у проведенні 6-го Міжнародного авіакосмічного салону «Авіасвіт-XXI», який проходив із 25 по 29 вересня на території льотно-випробувальної бази підприємства – аеродромі «Київ-Антонов» у смт Гостомель.



Найзахопливішим моментом для курсантів стало знайомство зблизька з авіатехнікою, особливо з легендарним літаком-гігантом Ан-225 «Мрією».





Поїздка на АНТК ім. О.К. Антонова не лише розширила професійний кругозір курсантів, а й дала змогу на власні очі побачити передові досягнення вітчизняної та світової авіаіндустрії, ще більше зміцнила гордість за обрану професію і крилату галузь України.

За сприяння курсантського самоврядування у квітні 2008 року відбулася непересічна подія – *урочиста посвята курсантів Державної льотної академії України в козаки*.

Понад 100 представників із чотирьох закладів вищої освіти міста Кіровограда були урочисто прийняті до лав Українського Реєстрового Козацтва, серед яких помітне місце посідали курсанти ДЛАУ. Пам'ятний день розпочався із загального мітингу біля пам'ятника Тарасу Шевченку. Після цього колона учасників урочистою ходою пройшла центральними вулицями міста до Ковалівської церкви, де й відбувся безпосередній обряд посвяти.

Головним організатором цієї патріотичної акції виступило Кіровоградське обласне козацьке товариство Українського Реєстрового Козацтва. Варто зазначити, що станом на 2008 рік в Україні налічувалося близько 34 осередків цієї організації.

Їхня діяльність була спрямована на шляхетну справу: відродження національно-культурних традицій і духовності українського народу, військово-патріотичне виховання молоді, бережливу охорону культурної спадщини України, а також на всебічне сприяння органам державної влади у зміцненні правопорядку та захисті державних кордонів.

 *Зліва направо: Гетьман всеукраїнської громадської організації «Українське реєстрове козацтво» Анатолій Шевченко, ректор ДЛАУ Михайло Рубець, доцент кафедри соціально-гуманітарних наук Ірина Романько, курсанти льотної академії. Квітень 2008 р.*

Курсантське самоврядування Державної льотної академії України стало не лише інструментом захисту прав здобувачів освіти, а й рушійною силою у створенні насиченого середовища для їхнього професійного та особистісного зростання.

АЛЕЯ АВІАТОРІВ

У льотній академії приділялася значна увага створенню на її території єдиного простору, об'єднаного авіаційною тематикою, який мав наочно розповісти про історію та сучасні досягнення закладу освіти. Адміністрацією ДЛАУ та курсантським самоврядуванням з нагоди 100-річчя першого польоту в небі Єлисаветграда (тепер – Кропивницький) було вирішено в річницю події (8 вересня 2010 року) закласти алею Авіаційної слави (алею Авіаторів), яка стала б простором, заповненим експонатами, стендами, скульптурами тощо, пов'язаними з авіаційною історією регіону.

Закладка алеї почалася з «точки відліку» – зірки, викуваної у формі фортеці св. Єлисавети на початку того простору, мав стати алеєю. Металевий знак освятили представники всіх православних храмів міста, після чого вони ж очолили хресну ходу алеєю, що завершилася зібранням співробітників та курсантів ДЛАУ, а також мешканців Новомиколаївки у сквері імені Кожедуба. Після закінчення мітингу священнослужителі попрямували до аеропорту «Кіровоград» і піднялися на борт літака Ан-24. Повітряне судно здійснило три кола над містом, а клірики звершували молебень за здоров'я городян і процвітання авіації.

Протилежний край Алеї позначено моделлю фортеці святої Єлисавети, а над нею встановили макет повітряного судна, створивши символічну композицію: фортеця під крилом літака. З часом Алея набувала вигляду креативного музею просто неба, привертаючи увагу численних відвідувачів: тут можна побачити низку інформаційних стендів, що розповідають про більшість авіапідприємств Кіровоградщини; символи військового льотного училища, яке було створене в Кіровограді 1951 року (монумент військового льотчика та літак Іл-28, на якому вчилися літати курсанти тих років); пам'ятний знак, присвячений працівникам аеропорту «Кіровоград»; літак Як-40, який довгі роки забезпечував повітряне сполучення Кіровограда (був в експлуатації аеропорту «Кіровоград»); літак Ан-24, який був випускним навчальним літаком для курсантів КВЛУ ЦА, а також забезпечував пасажирські перевезення з аеропорту «Кіровоград»; літак МіГ-21 (встановлений за сприяння Головкома ВПС України генерал-полковника С.Онищенка, Героя України О.Галуненка, військкома області М.Тищенка), який експлуатувався військовими льотчиками авіабази Канатове. На Алеї розміщені стенди з інформацією про військових льотчиків-асів Другої світової війни Амет-Хана Султана, Івана Полбіна, Антоніну Худякову.

Поруч з алеєю Авіаторів розташована інформаційна зона, присвячена професору ДЛАУ Р.Макарову, у центрі якої – кована «Зірка пошани». Цю композицію створено у грудні 2011 року учнями Р.Макарова на честь його 80-річного ювілею.

В Льотній академії склалася традиція, ініційована випускниками різних років: на згадку про роки навчання розміщувати на стінах будівель уздовж Алеї свої випускні світлини (виконані на пластику) та встановлювати пам'ятні знаки. «Піонером» традиції встановлення креативних символів став випуск ФОПР КВЛУ ЦА 1991 року (серед ініціаторів реалізації ідеї – помічник начальника академії В.Тригубенко). Зібравшись на зустріч випускників у 2011 році, вони профінансували унікальний сувенір – кований силует літака «Блеріо» (першого повітряного судна, що пролетіло в небі нашого міста у 1910 р.), а разом із цим виробом випускники подарували студмістечку Академії ще й зручні лавки.

Заступник начальника ДЛАУ М.Бурдюг та диспетчер Дніпропетровського регіонального структурного підрозділу «Украероруx» В.Дворницький організували створення та встановлення знака «Кіровоград – кузня кадрів для світової авіації» у вигляді земної кулі з літаком, що вилетів із точки, яка символізує наше місто. Навколо – напис: «На знак подяки за радість курсантських років, сформований тут професіонализм і здобутий успішний життєвий старт, а також – на згадку про тих друзів-курсантів, які надто рано пішли від нас у вічність: Олега Гагаріна та Сергія Сядра». Урочисте відкриття цього подарунка збіглося з днем зустрічі ще одного випуску ФОПР, який також виявив бажання взяти участь у наповненні алеї Авіаторів відповідними експонатами. Колишні курсантами, які приїхали на 20-річчя свого випуску з Баку, Астани, Ташкента, Тель-Авіва та інших міст світу (76, 86 та 96 роти ФОПР), а згодом стали диспетчерами, керівниками польотів, начальниками управлінь, бізнесменами та просто успішними людьми – вирішили залишити згадку про свій випуск встановленням кованого символу аеронавігації – «Рози вітрів».

Філією Алеї Авіаторів можна вважати сквер імені І.Кожедуба, розташований за головним навчальним корпусом академії. Сквер створено навколо пам'ятного знака, встановленого 8 червня 2010 року у день 90-річчя Івана Кожедуба: «На згадку про подвиги тричі Героя Радянського Союзу І.Кожедуба в кіровоградському небі та його перебування на кіровоградській землі». Також у сквері встановлено стенди з інформацією про І.Кожедуба та інших видатних авіаторів: Левка Мациєвича (уродженця смт Олександрівка), одного з перших у світі видатних пілотів; Ігоря Волка – випускника Кіровоградського льотного, космонавта; Олександра Галуненка – члена наглядової ради ДЛАУ, професора кафедри безпеки польотів ДЛАУ, Героя України, Заслуженого льотчика-випробувача СРСР; Віктора Вікторенка – колишнього керівника кіровоградського льотного училища, Заслуженого льотчика СРСР; Леоніда Попова – льотчика-космонавта СРСР, уродженця м. Олександрія Кіровоградської області, а також – трьох Героїв Радянського Союзу, колишніх працівників Кіровоградського льотного училища Ореста Боровкова, Івана Куличова, Григорія Ткачова. У сквері подано інформацію про кількість громадян 82 країн світу, які навчалися авіаційним спеціальностям на кіровоградській землі, та наочності з літаками АНТК Антонова.

У просторі сквера встановлено пам'ятник «Шпаківня назавжди» – усім випускникам «Кіровоградського льотного», яких у їхні курсантські роки називали «шпаками». Кожна зустріч випускників не обходилася без ритуалу «годівлі пташенят» (гості зсипали дріб'язок із кишень у фуражку, щоб завжди щастило, і, загадуючи бажання, гладили пташенят по головах).



Капсула с написом «Алею закладено 08.09.2010 року»



Алея авіаційної слави

Культура та мистецтво

В академії були створені належні умови щодо формування всебічно розвинених, духовно багатих особистостей з активною життєвою позицією. Діяльність Будинку культури «Авіатор» спрямовувалася на реалізацію цілого комплексу заходів для розвитку творчих здібностей курсантів. Щороку тут проводились конкурси художньої самодіяльності факультетів ДЛАУ, конкурс «Міс Академія», свято «Посвята перкурсників у курсанти» та «Вручення випускних документів», а також різноманітні концерти, конкурси, виставки та вікторини. Кожен курсант міг знайти заняття до душі – діяли команди КВК і «Брейн-ринг», хоровий колектив «Чиста криниця», духовий оркестр, літературне об'єднання «Крила», колективи сучасного, народного та бального танців та інші студії й гуртки. Творчі колективи курсантів брали участь у багатьох обласних та всеукраїнських конкурсах і фестивалях, виборюючи почесні та призові місця.

Академічна газета «Старт» (видавалася з 1989 року) надавала можливість кожному курсанту опублікувати свій матеріал та висловитися з актуальних питань.

Інтеграція іноземних здобувачів освіти у ДЛАУ

З метою зміцнення авторитету України на світовому рівні співробітниками Державної льотної академії України проводилася системна та цілеспрямована робота з іноземними слухачами. Головними пріоритетами цього напряму були знайомство студентів з багатовіковою культурною спадщиною, національними традиціями та історією України, а також їхнє органічне залучення до яскравого мистецького і громадського життя академії.

Іноземні здобувачі освіти ніколи не залишалися осторонь подій льотної академії та ставали повноправними учасниками наймасштабніших творчих заходів: традиційних оглядів-конкурсів творчості першокурсників ДЛАУ «Алло! Ми шукаємо таланти!», де вони презентували культуру своїх країн та опановували українські творчі номери; інтелектуальних змагань, зокрема відбіркових турів Всеукраїнського чемпіонату «Що? Де? Коли?» та веселих і кмітливих баталій у КВК; Днів факультетів, що демонстрували згуртованість академічної родини; масштабних концертних виступів, присвячених Міжнародному дню студента.

Іноземні здобувачі освіти, зокрема представники Монголії, країн африканського континенту, Грузії, Азербайджану та держав Середньої Азії, із задоволенням долучалися до проведення яскравих презентацій власних країн. Під час таких заходів вони демонстрували самобутні національні особливості: знайомили українських курсантів та інших слухачів із вишуканими традиціями кулінарії, запальними чи ліричними танцями, мелодійними піснями та унікальним традиційним вбранням. Подібні ініціативи відігравали надзвичайно важливу роль у житті ДЛАУ. Вони відкривали унікальну можливість глибше пізнавати один одного, руйнувати культурні бар'єри та взаємно збагачувати знання про різноманіття мов, звичаїв і світоглядів у єдиному міжнародному студентському колективі.

Міжнародна родина ДЛАУ: єдність у різноманітті



Підготовка авіаційних диспетчерів. Тренажерний центр ОПР



Знайомство з експонатами Музею авіації

В Льотній академії особлива увага приділялася заходам з виховання курсантів у дусі мультикультурності та толерантності. Традицією стали зустрічі, що дозволяли ознайомитися з культурами та звичаями країн, представники яких навчалися в ДЛАУ, це допомагало молодим людям краще пізнати і зрозуміти одне одного. Щороку українські та іноземні курсанти спільно брали участь у всеукраїнському фестивалі Миру, у конкурсах «Джентльмен міста», «Кухня народів світу» та інших акціях.





Інтернаціональне чаювання



Курсанти з Монголії презентують національні страви



Зустріч монгольських курсантів з дитячим танцювальнмх колективом

На сцені будинку культури «Авіатор» лунала музика народів світу





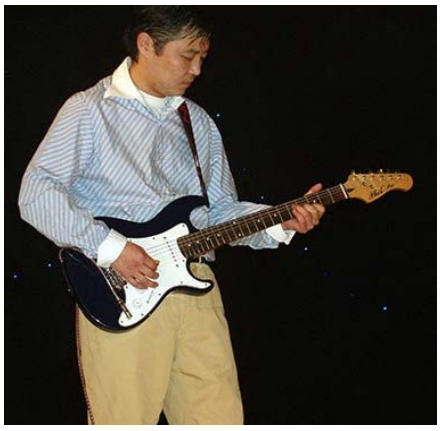
















Студентка з Монголії – переможиця конкурсу «Міс академія» у номінації «Міс глядацьких симпатій» 2008р.



Монгольські студенти разом з учасниками Студії історичної реконструкції на новорічному святі «Зимова академія – 2009»

Особливо активною та результативною стала участь іноземних студентів у спортивному житті академії. Вони регулярно долучалися до змагань у складі збірних команд з футболу, баскетболу, легкої атлетики та інших видів спорту, що не лише сприяло їхній фізичній закалці й зміцненню здоров'я, а й допомагало знаходити нових друзів серед українських курсантів, руйнуючи будь-які мовні та культурні бар'єри на шляху до взаєморозуміння.

Спортивна мозаїка

















Приємні миті нагородження



Проректор з авіаційної безпеки та міжнародних зв'язків Владислав Москвичов та помічник ректора з виховної роботи Павло Шалагін (перший ліворуч) з командою переможців



В.Москвичов вручає кубок капітану команди з Монголії







За цими високими нагородами іноземних курсантів Льотної академії – місяці наполегливої праці та невтомної підтримки їхніх тренерів: викладачів кафедри фізичної та психофізіологічної підготовки й представників спортивного клубу «Ікар», адже цей тріумф – один на всіх

У Державній льотній академії близько 10% від загального складу курсантського колективу становили іноземні громадяни з 25 країн світу. Загалом від 1960 року (КШВЛП ЦА, КВЛУ ЦА, ДЛАУ) в навчальному закладі здобули авіаційну освіту понад чотири тисячі іноземних громадян із 66 країн світу.

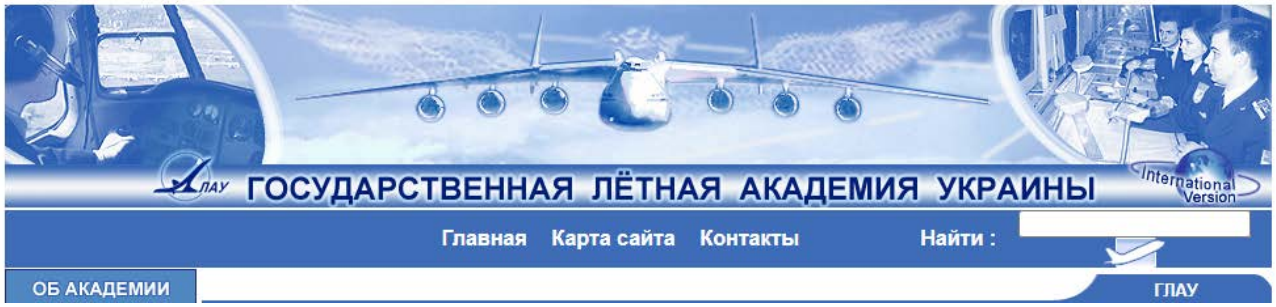
Центр громадських зв’язків ДЛАУ

ЦГЗ – структурний підрозділ, у якому акумулювалася достовірна інформація про поточний стан справ навчального закладу в цілому та кожного підрозділу зокрема. Завданнями центру громадських зв’язків були: реалізація програм, спрямованих на формування та зміцнення позитивного іміджу ДЛАУ; організація, проведення та участь у заходах, що пропагують авіацію і здоровий спосіб життя, а також профорієнтаційна робота з молоддю; сприяння у встановленні контактів підрозділів ДЛАУ із зацікавленими організаціями та аудиторіями; своєчасне надання засобам масової інформації та іншим профільним інстанціям об'єктивної інформації з усіх питань життєдіяльності академії.

Штат співробітників: керівник центру громадських зв’язків, редактор внутрішньоакадемічної газети «Старт» та адміністратор сайту ДЛАУ.

До складу центру входили: відеостудія, музей, спеціалізована лабораторія ТЗПН (технічних засобів професійного навчання). У розпорядженні центру знаходились конференц-зал та необхідне технічне оснащення. *Керівник ЦГЗ: Ольга Кушнір.*

Офіційний вебсайт Державної льотної академії України



Офіційний вебсайт ДЛАУ був створений у 2005 році під доменним ім'ям *www.glau.kr.ua.* Повноцінне адміністрування, модерацію та інформаційний супровід цього ресурсу здійснював окремий структурний підрозділ закладу – Центр громадських зв’язків (ЦГЗ) ДЛАУ.

Створення сайту стало важливим кроком у формуванні єдиного цифрового та іміджевого простору академії. Функції підрозділу щодо управління вебресурсом охоплювали кілька напрямів.

Інформаційне наповнення (контент): фахівці Центру координували збір, редагування та публікацію матеріалів від усіх кафедр і факультетів та інших підрозділів. Вони забезпечували актуальність новинної стрічки, розміщували анонси подій та висвітлювали наукове й курсантське життя академії.

Профорієнтаційна підтримка: на базі вебсайту ЦГЗ розгорнув віртуальний майданчик для абітурієнтів. Співробітники оперативно публікували правила прийому, графіки Днів відкритих дверей та інформацію про спеціальності для вступників.

Зв'язок із випускниками та пресою: Через офіційну електронну скриньку Центру координувалася організація традиційних зустрічей випускників, а також взаємодія із регіональними та всеукраїнськими медіа.

Технічний розвиток: окрім текстового контенту, фахівці підрозділу відповідали за оновлення структури сайту, додавання фото- та відеоматеріалів, а також інтеграцію нових інформаційних сервісів (таких як розклад занять, оголошення тощо).

Завдяки системній роботі Центру громадських зв'язків офіційний сайт став головним першоджерелом інформації про діяльність академії, що дозволило суттєво підвищити рівень прозорості закладу та зміцнити його авторитет на міжнародному рівні.

Досягнення Державної льотної академії за період свого існування

Пройшовши шлях реформування і перетворення, академія стала одним із основних ЗВО у підготовці льотних кадрів. Економічні труднощі перших років Незалежності України поставили цей унікальний авіаційний навчальний заклад під загрозу розформування.

Тоді академія була підпорядкована Міністерству освіти і науки України, яке не мало засобів, необхідних для фінансування льотної підготовки та її матеріально-технічного забезпечення. Найбільші підприємства всесоюзного значення, втрачаючи державне фінансування, банкрутіли і припиняли свою діяльність.

Ускладнилося утримання парку повітряних суден Ан-24, Ан-26 та Л-14. Виникли проблеми і з видачею свідоцтв льотному персоналу – вимоги ІКАО (Міжнародної організації цивільної авіації) передбачали 140-180 годин нальоту для пілота-професіонала.

В цей час в Україні, навпаки, пішли шляхом скорочення цього нормативу до 130 годин. А на літаках Л-410 і Ан-24 вартість підготовки одного інженера-пілота становила 78000 доларів США.

Зменьшення нальоту до 90 годин на літаках Як-18Т і Ан-2 дозволило скоротити вартість підготовки пілота з отриманням базової вищої освіти – бакалавра – в 4-5 разів. При цьому перепідготовка пілотів мала проводитися вже за рахунок «замовника» – авіакомпанії, в якій буде працювати випускник академії.



Виконання польоту курсантом ДЛАУ на ПС Ан-24



Як-18Т в ангарі АТБ академії

Ще з кінця 1990-х років всі статті витрат академії, крім перерахованих вище, а також комунальні платежі і капітальний ремонт, сплачувалися за рахунок господарської діяльності. Кошти розподілялися залежно від вартості використаних матеріальних ресурсів кожного підрозділу. Колектив академії у таких критичних умовах, коли гроші з бюджету надходили тільки на заробітну плату персоналу, стипендію та харчування курсантів, а утримання авіаційної інфраструктури потребувало регулярних колосальних витрат, поставив перед собою завдання шукати шляхи виживання. Спільними зусиллями вдалося створити нові економні механізми для продовження життєдіяльності академії.

Зберегли його льотний статус, висококваліфікований кадровий склад, досвід підготовки авіаційних фахівців, унікальну матеріально-технічну базу. Авіація України у 2000-і роки стрімко розвивалася. А однією з найактуальніших проблем цього зростання став кадровий голод. Проблема нестачі кваліфікованих пілотів – це реальна загроза безпеці польотів і зниження конкурентоспроможності цивільної авіації України. Такий стан справ не тільки гальмував досягнуті темпи розвитку цивільної авіації, але був здатний привести до її повної стагнації. Державна льотна академія України володіла значним потенціалом. Але повноцінна його реалізація була можлива тільки за умови оновлення парку повітряних суден навчального закладу новими, сучасними літаками відповідних типів. Бюджету Міністерства освіти і науки України вирішити таке завдання було не під силу. У 1999 році були введені дві категорії пілотів – комерційний і транспортний. Їх підготовка передбачала 13 етапів.



На аеродромі Широке Запорізької області проходили навчальні польоти



TL-232 Condor

Необхідно було значно здешевити льотну підготовку. У 2000 році в академію на дослідну експлуатацію надійшов надлегкий літак TL-232 CONDOR. З 25 вересня по 25 жовтня 2000 року, відповідно до договору між Державною льотною академією України та

авіаційною компанією Concord XXI Ink. (Канада), в Кіровоградському льотному училищі ДЛАУ пройшли навчання на ПС Ан-26 і Ан-32 дев'ять авіаційних фахівців зі штату Флорида (США).

4 липня 2002 року на аеродромі ДЛАУ колектив зустрічав літак, створений Миколаївським авіаремонтним підприємством і придбаний льотною академією. Це був двомісний літак НАРП-1. Основною метою його створення стало виконання невеликих за обсягом авіахімічних робіт у фермерських господарствах. Передбачалися також: початкове навчання пілотів, тренувальні та прогулянкові польоти, патрулювання, моніторинг, аеровізуальное спостереження і фото- і відеозйомка. Його ресурс дозволяв виконати 10 000 посадок і налітати 4000 годин за 15 календарних років.



Урочиста зустріч ПС НАРП-1 на аеродромі ДЛАУ

Обґрунтоване прагнення забезпечити оновлення навчального літакомоторного парку за рахунок державного фінансування неодноразово майже досягало логічного вирішення (на думку тодішнього начальника ДЛАУ М.І. Рубця стратегічно важливе питання підготовки льотних кадрів не можна передавати у приватні руки). Так, у 2006-2007 роках бюджетним комітетом Верховної Ради України вносилася пропозиція про реалізацію цільового фінансування професійної підготовки льотних кадрів Державної льотної академії України в обсязі 5 млн. гривень. Однак практично реалізована ця пропозиція не була. У наступному році уряд просунувся ще далі у питанні вирішення даної актуальної проблеми.

Було прийнято розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 листопада 2007 року «Про заходи щодо вдосконалення підготовки льотного складу цивільної авіації», яке містило в собі, зокрема, наступне: «Міністерству транспорту і зв'язку, Міністерству освіти і науки разом з Міністерством фінансів передбачити під час складання проекту державного бюджету на відповідний рік кошти для навчальних закладів Мінтрансзв'язку та Міністерства освіти і науки з метою підготовки льотного складу цивільної авіації». На жаль, воно також не було виконано.

Начальник ДЛАУ М.І. Рубець у своїх численних зверненнях до вищих інстанцій державної влади, відзначав, що ситуація з підготовкою льотних кадрів в Україні вже досягла тієї точки критичності, коли країна втратить свою національну льотну школу і буде змушена купувати іноземних фахівців. Але економічно це обійдеться набагато дорожче, ніж своєчасне вкладення коштів у власну систему професійної підготовки.

У ті роки в українських авіаційних колах висловлювалися ідеї щодо створення нового льотного центру то в одному, то іншому регіоні України. Ректор ДЛАУ вважав це економічно недоцільним, маючи державну навчально-практичну авіаційну базу, створену з урахуванням всіх міжнародних вимог і специфічних нюансів, що володіє всіма необхідними компонентами.

М.І. Рубець був переконаний, що без залучення капіталу авіакомпаній до процесу льотної практики курсантів-пілотів не обійтися. В ті часи, коли всі авіаперевезення здійснювалися єдиною державною компанією «Аерофлот», було логічним готувати пілотів за рахунок коштів державного бюджету. Надалі на ринку авіаційних послуг став працювати

цілий спектр підприємств різних форм власності. Кожне з них бажало отримати на роботу кваліфікованого пілота, добре навченого та з пройденою льотною підготовкою.

На думку фахівців бюджет Міністерства освіти і науки не повинен покривати значні витрати підготовки комерційних кадрів. Достатньо залишити за державою механізм реалізації і контролю над льотною практикою, а її фінансування перекласти на безпосередніх замовників дороговартісної підготовки кваліфікованих пілотів.

Для цього був потрібен принципово новий механізм взаємодії навчального закладу з підготовки авіаційного персоналу, підпорядкованого Міністерству освіти і науки України, з авіаційними підприємствами Міністерства транспорту і зв'язку. Було неможливо в рамках правового поля організувати фінансування льотної підготовки силами самих авіакомпаній, а реалізація юридичної сторони такої взаємодії була потрібна всім зацікавленим сторонам.

Провідні авіакомпанії України не тільки могли, але і були готові брати участь у матеріально-технічному забезпеченні підготовки своїх майбутніх льотних фахівців, але існуюча законодавча база просто не дозволяла їм цього робити. Тому необхідно було розробити і впровадити систему договірних відносин між навчальними закладами і авіакомпаніями (авіапідприємствами) щодо інвестування позабюджетних коштів у підготовку льотного та інженерно-технічного персоналу.

Українських пілотів цивільної авіації поставили перед вибором – або отримуй зароблену льотну пенсію і прощайся з небом, або продовжуй літати, не претендуючи на пенсійні гроші. Багато хто з досвідчених і кваліфікованих пілотів змушені булизалишити роботу. При цьому, якби держава дозволила їм літати, одночасно отримуючи вже зароблену пенсію, багато придатних за станом здоров'я і мотивованих на льотну роботу пілотів старого ґарту продовжували б приносити вагому користь авіації України і безпеці її польотів. А адаптація молодих пілотів під керівництвом таких фахівців відбувалася б набагато якісніше і ефективніше, ніж в умовах дефіциту досвідчених кадрів.

Ще одна проблема того періоду – відтворення льотного складу. Пілот-інструктор ЗВО – фахівець, який одночасно з бездоганним пілотуванням повинен виконувати ще цілий ряд навчальних функцій. Від якості його роботи залежала безпека майбутнього авіації. А отримував він заробітну платню незрівнянно меншу, ніж його колеги, які працювали на авіатрасах. Чи можна в таких умовах розраховувати на високу мотивацію, а відповідно – ефективність інструкторської праці? Виходом мало стати затвердження єдиних соціальних стандартів льотного персоналу, в тому числі – перегляд системи його пенсійного забезпечення.



Співробітники льотного загону ДЛАУ

У своєму розвитку льотна академія завжди орієнтувалася на потреби авіаційної галузі, гнучко реагуючи на динаміку її перетворення. Так поступово, в міру їх затребуваності практикою, з'являлися нові спеціальності. Крім того, що академія продовжувала вишукувати можливості і здійснювати підготовку пілотів, ДЛАУ була кузнею висококваліфікованих кадрів інших авіаційних профілів. Академія готувала фахівців за десятьма спеціальностями і спеціалізаціями, на факультетах ДЛАУ навчалися курсанти з понад тридцяти зарубіжних

держав. Це – диспетчери управління повітряним рухом; диспетчери аеронавігаційного інформаційного обслуговування; фахівці аварійного обслуговування та безпеки на авіаційному транспорті; інженери з технічного обслуговування, ремонту і діагностики авіаційної техніки; бортінженери; менеджери авіаційних підприємств і організацій; менеджери міжнародних авіаційних перевезень; менеджери туристичної індустрії.



Курсанти ДЛАУ на занятті з конструкції двигунів

Відгуки про роботу випускників академії на різних авіаційних підприємствах України та інших країн світу приходили тільки позитивні. А найвищою оцінкою їх професіоналізму було те, що на момент закінчення чергового навчального року в ДЛАУ приходили заявки авіапідприємств на молодих фахівців різних спеціальностей.

Випускники ДЛАУ працюють на всіх континентах Земної кулі, займаючи найрізноманітніші посади. Серед них – пілоти, фахівці з обслуговування повітряного руху, керівники служб, командири екіпажів, ескадрилій і загонів, начальники відділів та управлінь, директори льотних комплексів і авіакомпаній, крім того – авіаційні служби Монголії, Болгарії, Молдови та деяких країн Африки очолюються (або раніше очолювалися) випускниками льотної академії.

За високу якість підготовки авіафахівців для республіки Куба, навчальний заклад нагороджено орденом «De la SOLIDARIDAD» цієї країни, а за вагомий внесок у справу підготовки висококваліфікованих кадрів для авіаційної галузі України – срібною медаллю Міжнародного академічного рейтингу «Золота Фортуна».

З 2008 року в календарі ДЛАУ з'явився *День академії*. Це свято запровадили за рішенням колективу навчального закладу з огляду на кілька обставин. У попередні роки та десятиліття зустрічі колишніх курсантів «Кіровоградського льотного» відбувалися хаотично: роти та навчальні відділення самостійно обирали дати для візитів, а потім зверталися до керівництва з проханням дозволити відвідати рідну альма-матер. Випускники прагнули «побродити місцями бойової слави», поспілкуватися з командуванням, викладачами й нинішніми курсантами, відвідати бібліотеку, аудиторії, музей, їдальню та гуртожитки.

Зважаючи на те, що «Кіровоградське льотне» підготувало понад 115 тисяч випускників, організовувати індивідуальні зустрічі для кожного курсу з кожної спеціальності ставало дедалі складніше. Тоді й виникла ідея збирати всіх колишніх курсантів в ДЛАУ одночасно, запровадивши спільний «День академії».

Дату заходу узгоджували з багатьма випусками. Зрештою обрали останню п'ятницю жовтня, оскільки це період, коли пік авіаційних перевезень спадає, що дає змогу пілотам і диспетчерам взяти коротку відпустку для поїздки до Кропивницького та зустрічі з однокурсниками. Перший такий День академії відбувся у 2008 році.

Літня вступна кампанія 2011 року стала останньою для Державної льотної академії України напередодні реорганізації шляхом приєднання до Національного авіаційного університету з утворенням на її базі структурного підрозділу Університету.

ДЛАУ не лише виконала державне замовлення за наявності конкурсу, а й заповнила контрактні місця. Аналіз анкет абітурієнтів засвідчив, що вступники здебільшого були мотивовані й налаштовані на кропітке навчання. Такі показники підтвердили ефективність профорієнтаційної діяльності (понад 70% першокурсників дізналися про ДЛАУ з інформаційних джерел, насамперед із інтернету), високий рівень корпоративної культури (чимало абітурієнтів посилалися на позитивні відгуки тих, хто нещодавно закінчив академію або продовжував там навчатися) та високі показники працевлаштування випускників минулих років (про що також свідчили відповіді вступників).

Таблиця: Набір – 2011 на навчання за державним замовленням

Спеціальність	Кількість заяв	Кількість місць за держ. замовленням	Конкурс	Прохідний балл
Комерційний пілот літака	96	50	1.92	600.5
Фахівець з технічного обслуговування авіаційної техніки	60	23	2.61	560
Диспетчер управління повітряним рухом	101	48	2.10	553.6
Співробітник із забезпечення польотів / диспетчер із забезпечення польотів	87	25	3.48	604
Диспетчер координаційного центру пошуку і рятування / оператор технічних засобів контролю безпеки	66	25	2.64	578.7
Менеджер зовнішньоекономічної діяльності	77	7	11	673.1
Усього по ДЛАУ	487	178	2.74	

У 2011 році Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України вперше надало можливість подавати заяви на вступ до вишів онлайн. Незважаючи на початкові збої в роботі державної системи «Електронний вступ», фахівцям ДЛАУ вдалося забезпечити стабільний процес та уникнути ускладнень під час прийому документів. Оскільки для більшості абітурієнтів особиста присутність під час вступу до ДЛАУ була обов'язковим чинником (для участі у відборі), приймальна комісія провела з ними відповідну інформаційну роботу, зокрема вчасно розмістивши оголошення на головній сторінці офіційного сайту академії.

Високі показники вступної кампанії стали найкращим доказом потужного авторитету та високого престижу ДЛАУ в масштабах усієї країни. Здатність цього закладу вищої освіти не лише виконати державне замовлення з конкурсом, а й повністю заповнити контрактні місця продемонструвала довіру абітурієнтів та їхню готовність пов’язати своє професійне майбутнє з льотною академією.

***

Отже, за майже два десятиліття своєї діяльності Державна льотна академія України перетворилася з установи, що перебувала на межі розформування, на один із найпотужніших науково-навчальних комплексів держави. Ключем до успіху стала гнучка адаптація до реалій ринкової економіки: пошук інвестицій, укладання договірних відносин з авіакомпаніями та впровадження ефективніших і економічніших повітряних суден.

Створена інфраструктура довела, що навіть у найскладніші часи професіоналізм та стратегічне бачення здатні вберегти авіаційну спадщину та вивести її на новий якісний рівень.

КІРОВОГРАДСЬКА ЛЬОТНА АКАДЕМІЯ НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ (2011–2018 роки)



Навчальний корпус

Логотип КЛА НАУ

У 2011 році в історії Академії відбулося чергове перетворення.

Кабінет Міністрів України видав розпорядження від 17 серпня 2011 р. № 783-р «Про реорганізацію Державної льотної академії України»:

«1. Прийняти пропозицію Міністерства освіти і науки, молоді та спорту щодо реорганізації Державної льотної академії України шляхом приєднання до Національного авіаційного університету з утворенням на її базі структурного підрозділу Університету.

Реорганізацію здійснити в межах асигнувань, передбачених Міністерству освіти і науки, молоді та спорту для підготовки кадрів.

2. Установити, що студенти Державної льотної академії України продовжують навчання в Національному авіаційному університеті».

Відповідно до рішення конференції трудового колективу Державної льотної академії України та Наказу Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України «Про реорганізацію Державної льотної академії» від 14.09.2011 р. № 1060, рішення Вченої ради Національного авіаційного університету від 21.09.2011 р., відповідно до Господарського кодексу України та Закону України «Про вищу освіту» створено навчальний заклад – *Кіровоградська льотна академія Національного авіаційного університету.*

Кіровоградська льотна академія Національного авіаційного університету (КЛА НАУ) – вищий авіаційний навчальний заклад IV рівня акредитації (ліцензія Міністерства освіти і науки України АВ № 443215), який здійснював підготовку та перепідготовку фахівців для цивільної авіації.

КЛА НАУ була сертифікована Державіаслужбою України, чим підтверджувалася її відповідність вимогам Положення про сертифікацію навчальних закладів цивільної авіації України, Правилам сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу України та вимогам Об'єднаної авіаційної адміністрації Європи JAR-FCL, і надавалося право здійснювати підготовку для отримання свідоцтва члена екіпажу та внесення кваліфікаційних відміток до свідоцтва члена екіпажу.

КЛА НАУ здійснювала ступеневу підготовку (бакалавр, спеціаліст, магістр) відповідно до сертифіката Міністерства освіти і науки України РД-IV № 127001, для здобуття таких спеціальностей: •комерційний пілот літака; •диспетчер з управління повітряним рухом; •льотний диспетчер / співробітник із забезпечення польотів; •диспетчер координаційного центру пошуку та рятування, оператор технічних засобів контролю на безпеку; •інженер з технічного обслуговування, ремонту та діагностики авіаційної техніки; •інженер з

експлуатації повітряних суден (бортінженер); •менеджер (управитель): менеджер з авіаційних перевезень; •менеджер (управитель): менеджер з туризму; •менеджер (управитель): менеджер міжнародних авіаційних перевезень.

Академія мала у своєму розпорядженні унікальну інфраструктуру, що дозволяла здійснювати теоретичну, тренажерну та практичну підготовку фахівців цивільної авіації для України та багатьох країн світу.

НАВЧАННЯ

Відповідно до документів, що регламентували освітню діяльність, Кіровоградська льотна академія Національного авіаційного університету надавала широкий спектр освітніх послуг громадянам України, іноземним громадянам та особам без громадянства, які перебували на території України на законних підставах. Навчання здійснювалося в системах: довузівської підготовки; вищої освіти; перепідготовки та підвищення кваліфікації, підтримання кваліфікаційного рівня авіаційних фахівців.

Довузівська підготовка. У КЛА НАУ працювали підготовчі курси, які здійснювали підготовку до складання шкільних випускних іспитів та зовнішнього незалежного оцінювання (ЗНО) з математики, фізики, української та англійської мов. Після закінчення підготовчих курсів під час вступу на інженерно-технічні напрями підготовки (спеціальності) абітурієнту додавалося до 20 балів за результатами підсумкової атестації. Навчання здійснювалося на платній основі.

Вища освіта

Громадяни України мали право безоплатно здобувати вищу освіту в КЛА НАУ на конкурсній основі, якщо певний освітньо-кваліфікаційний рівень громадянин здобував уперше.

Кіровоградська льотна академія НАУ проводила ступеневу підготовку фахівців за державним замовленням та на договірній основі за освітньо-кваліфікаційними рівнями: «бакалавр», «спеціаліст» та «магістр».

Освітньо-кваліфікаційний рівень «Бакалавр»

Напрям підготовки: «Аеронавігація».

Кваліфікація: «Бакалавр з аеронавігації».

Професійна спрямованість: «Льотна експлуатація повітряних суден».

Кваліфікація: пілот (літака).

Професійні права (робота на посаді): комерційний пілот літака (другий пілот); командир повітряного судна (однопілотного літака).

Професійна спрямованість: «Обслуговування повітряного руху».

Варіативний компонент: «Управління повітряним рухом».

Професійні права (робота на посаді): диспетчер управління повітряним рухом.

Варіативний компонент: «Аеронавігаційне забезпечення та планування польотів».

Професійні права (робота на посаді): фахівець із забезпечення польотів / диспетчер із забезпечення польотів.

Варіативний компонент: «Аварійне обслуговування та безпека на авіаційному транспорті».

Професійні права (робота на посаді): диспетчер координаційного центру пошуку та рятування / оператор технічних засобів контролю безпеки.

Напрям підготовки: «Обслуговування повітряних суден».

Кваліфікація: «Бакалавр з обслуговування повітряних суден».

Професійна спрямованість: «Технічне обслуговування повітряних суден та авіадвигунів».

Кваліфікація: фахівець з технічного обслуговування авіаційної техніки.

Професійні права (робота на посаді): фахівець з технічного обслуговування, ремонту та діагностики авіаційної техніки (літаків).

Напрям підготовки: «Менеджмент».

Кваліфікація: бакалавр з менеджменту, менеджер-адміністратор.
Професійна спрямованість: «Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності».
Варіативний компонент: «Менеджмент міжнародних авіаційних перевезень».
Професійні права: робота на посаді менеджера (управителя).
Професійна спрямованість: «Менеджмент організацій».
Варіативний компонент: «Менеджмент туристичної індустрії».
Професійні права: робота на посаді менеджера (управителя).

Освітньо-кваліфікаційний рівень: «Спеціаліст»
Спеціальність: «Льотна експлуатація повітряних суден».
Професійні права (робота на посаді): комерційний пилот літака (другий пілот); командир повітряного судна (однопілотного літака).
Спеціальність: «Обслуговування повітряного руху».
Спеціалізація: «Управління повітряним рухом».
Професійні права (робота на посаді): інженер з управління повітряним рухом.
Спеціалізація: «Аеронавігаційне забезпечення та планування польотів».
Професійні права (робота на посаді): інженер з аеронавігаційної інформації.
Спеціалізація: «Аварійне обслуговування та безпека на авіаційному транспорті».
Професійні права (робота на посаді): інженер з аварійно-рятувальних робіт.
Спеціальність: «Технічне обслуговування та ремонт повітряних суден і авіадвигунів»
Професійні права (робота на посаді): інженер з технічного обслуговування, ремонту та діагностики авіаційної техніки.
Спеціальність: «Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності».
Кваліфікація: менеджер-економіст.
Спеціалізація: «Менеджмент міжнародних авіаційних перевезень».
Професійні права: робота на посаді менеджера-економіста.
Спеціалізація: «Менеджмент міжнародного авіаційного туризму».
Професійні права: робота на посаді менеджера-економіста.

Освітньо-кваліфікаційний рівень «Магістр»
Спеціальність: «Льотна експлуатація повітряних суден».
Кваліфікація: «Магістр з льотної експлуатації повітряних суден».
Професійні права (робота на посаді): пілот літака, пілот-інструктор; методист-інструктор; начальник навчального авіаційного центру; керівник з організації та виконання польотів; командир авіаційної ескадрильї; викладач закладу вищої освіти.
Спеціальність: «Обслуговування повітряного руху».
Кваліфікація: «Магістр з обслуговування повітряного руху».
Спеціалізації:«Управління повітряним рухом»; «Аеронавігаційне забезпечення та планирування польотів»; «Аварійне обслуговування та безпека на авіаційному транспорті».

КЕРІВНИЦТВО

***Начальник Кіровоградської льотної академії Національного авіаційного університету*:**



Неділько Сергій Миколайович, доктор технічних наук, професор

Трудову діяльність розпочав у 1976 році після закінчення Кіровоградського льотно-штурманського училища цивільної авіації на посаді диспетчера служби руху Бориспільського об' єднаного авіаційного загону.

З 1978 по 1982 рік навчався на командному факультеті Ленінградської Академії цивільної авіації, з 1982 по 1985 рік – аспірант, а з 1986 року – старший викладач кафедри управління повітряним рухом Ленінградської Академії цивільної авіації. У червні 1986 року йому присуджено вчену ступінь – кандидат технічних наук.

У Державній льотній академії України працював з 1987 року на посадах старшого викладача та завідувача кафедри управління повітряного руху, проректора з навчальної та наукової роботи – директора інституту аеронавігації, першого проректора з наукової і навчальної роботи. З лютого 2009 року призначений на посаду ректора ДЛАУ. З серпня 2011 року – начальник Льотної академії НАУ.

Наукові інтереси С.М. Неділько: забезпечення ефективності обслуговування повітряного руху у авіаційних ситуаціях, в польоті за рахунок комплексного використання сучасних комп'ютерних та супутникових технологій.

У 2004 році С.М. Неділько присвоєно вчене звання «професор». Як начальник аеродрому «Кіровоград», він докладав зусилля, щоб відновити транспортні авіаперевезення в Кіровоградській області. Він входив до складу комісії при Міністерстві освіти і науки України з впровадження дуальної освіти.

Працюючи на відповідальних постах в Державній льотній академії України Сергій Миколайович займався активною громадською діяльністю. У 2002 році його було обрано депутатом Кіровоградської міської ради, де очолював комісію з питань освіти, науки, культури, молоді, сім'ї, фізкультури та спорту. У квітні 2004 року Сергія Миколайовича призначено на посаду заступника голови Кіровоградської обласної державної адміністрації з питань гуманітарної сфери, де він працював до закінчення повноважень голови державної адміністрації.У 2006 році Неділька С.М. вдруге обрано депутатом Кіровоградської міської ради п'ятого скликання.

У 2017 році був обраний заступником голови Громадської ради Державіаслужби України та став головою постійної комісії з питань підготовки кадрів, аеронавігації та безпілотних літальних апаратів.

Нагороджений нагрудним знаком «Відмінник освіти України», нагрудним знаком «Почесний працівник авіаційного транспорту України», відзнакою виконавчого комітету Кіровоградської міської ради «За заслуги» II ступеню, Почесною грамотою Верховної ради України. Рішенням Кіровоградської міської ради 14 вересня 2010 року Недільку Сергію Миколайовичу присвоєно звання «Почесний громадянин міста Кіровограда».

Заступники начальника КЛА НАУ

Заступник начальника КЛА НАУ з навчальної та наукової роботи: Дрезналь Артур Генріхович. Кандидат технічних наук, доцент.

У подальшому на посаду заступника начальника КЛА НАУ з ННР призначались Обідін Дмитро Миколайович та Залевський Анатолій Васильович.

Заступник начальника КЛА НАУ з авіаційної безпеки та міжнародних зв'язків: Москвичов Владислав Вікторович. Кандидат технічних наук.

Заступник начальника КЛА НАУ з організації та забезпечення льотної роботи: Задков Валерій Валентинович. Пілот першого класу цивільної авіації.

У 1992 р. закінчив Кіровоградське вище льотне училище цивільної авіації (КВЛУ ЦА). З 1992 р. працював в авіаційному загоні КВЛУ. З 2004 по 2010 рр. – командир авіаційного загону ДЛАУ. З 2010 року – на займаній посаді.

Помічник начальника КЛА НАУ зі зв'язків із громадськістю: Кушнір Ольга Олександрівна.

СТРУКТУРА

♦ Інститут аеронавігації (центр підвищення кваліфікації та перепідготовки кадрів у системі управління повітряним рухом);
♦ Кіровоградське льотне училище;
♦ Факультет льотної експлуатації;
♦ Факультет обслуговування повітряного руху;
♦ Факультет менеджменту;
♦ Факультет заочного навчання;
♦ Підготовче відділення;
♦ Аспірантура;
♦ Міжнародна академія проблем людини в авіації та космонавтиці;
♦ Науково-дослідний сектор;
♦ Навчальний центр пошуку та рятування;
♦ Тренажерні центри;
♦ Авіаційно-технічна база, аеродроми та служби їх забезпечення;
♦ Льотний загін;
♦ Науково-технічна бібліотека;
♦ Видавництво;
♦ Медико-санітарна частина;
♦ Спортивний комплекс;
♦ Гуртожитки та їдальні;
♦ Будинок культури та ін.

У лютому 2017 року була затверджена нова ***структура Кіровоградської Льотної Академії НАУ*** (наказ начальника КЛА НАУ від 01.02.2017 р. №38/од «Про введення в дію рішення Вченої ради льотної академії НАУ, ухвалених на засіданні структурної комісії, Протокол №1 від 21.01.2017»).

За наказом

Безпосередньо начальнику академії підпорядковані:

Заступник начальника академії з економічної та адміністративно-фінансової роботи;
Заступник начальника академії з організації льотної роботи та авіаційної безпеки;
Заступник начальника академії з наземних служб та господарської роботи;
Заступник начальника академії з навчальної та наукової роботи;
Помічник начальника академії з громадських зв'язків;
Помічник начальника академії з міжнародних зв'язків-начальника відділу міжнародних зв'язків;
Вчений секретар вченої ради - помічник начальника академії з загальних питань та інноваційного розвитку;
Авіаційно-технічна база;
Військовий навчальний підрозділ;
Інженер - інспектор з безпеки польотів;
Відділ кадрів;
Фінансовий відділ;
Відділ мобілізаційної підготовки та мобілізації;
Відділ режиму та спецзв'язку;
Відділ автоматизованих систем управління виробництвом;
Науково-виробничий інститут аеронавігації.

Заступникам начальника академії підпорядковані:

Заступнику начальника академії з економічної та адміністративно-фінансової роботи:
Планово-економічний відділ;
Організаційно-стройовий відділ;
Відділ юридично-договірного і документального забезпечення;

Медико-санітарна частина;
Агропромисловий комплекс;
Служба «Громадське харчування»;
Відділ паливно-мастильних матеріалів;
Міжнародний навчально-тренувальний центр з автономного існування та виживання фахівців цивільної авіації,
Бізнес-школа.
Заступнику начальника академії з організації льотної роботи та авіаційної безпеки
Служба сертифікації;
Авіаційний загін;
Тренажерний центр льотних тренажерів,
Служба авіаційної безпеки;
Служба аеронавігаційної інформації;
ЗПМ «Мала Виска»;
База експлуатації радіотехнічного обладнання та зв язку,
Служба аеродромного польотно-інформаційного обслуговування;
Служба аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення;
Кіровоградське льотне училище.
Заступнику начальника академії з навчальної та наукової роботи
Факультет льотної експлуатації з кафедрами;
Факультет обслуговування повітряного руху з кафедрами,
Факультет менеджменту та організаційно-технічного забезпечення польотів з кафедрами;
Навчальний відділ;
Відділ ліцензування та акредитації;
Методичний кабінет;
Видавництво;
Науково-технічна бібліотека;
Тренажерний центр ОПР;
Аспірантура;
Науково-дослідний сектор.
Заступнику начальника академії з наземних служб та господарської роботи
Служба головного енергетика;
Аеродромна служба;
Служба спецавтотранспорту;
Служба тепло- та сантехнічного забезпечення;
Господарчий відділ;
Відділ матеріального забезпечення;
Пральня;
Сторожова охорона;
Служба експлуатації наземних споруд (Група експлуатації наземних споруд і будівель, Експлуатаційно-технічна групу);
База відпочинку «Тарханкут».

ФАКУЛЬТЕТИ

Факультет льотної експлуатації

Декан факультету льотної експлуатації: Шульгін Валерій Анатолійович, кандидат технічних наук, доцент кафедри ОПР.

На факультеті велася підготовка льотних фахівців: пілотів комерційної авіації та інженерів з експлуатації повітряних суден (бортінженерів), а також інженерів з технічного обслуговування, ремонту та діагностики повітряних суден і авіадвигунів.

У складі факультету працювали кафедри:

♦ безпеки польотів;
♦ фізико-математичних наук;
♦ льотної експлуатації, аеродинаміки та динаміки польоту;
♦ аеронавігації;
♦ авіаційного обладнання;
♦ фізичної підготовки;
♦ механіки та конструкції авіаційної техніки.

Якісна підготовка фахівців на факультеті забезпечувалася відповідним матеріально-техничним оснащенням та здійснювалася висококваліфікованим професорсько-викладацьким складом».

Факультет обслуговування повітряного руху

Декан факультету ОПР: Невіницин Андрій Миколайович, кандидат технічних наук, доцент.

Відповідно до документів Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) (Додаток 2, Doc 9569), обслуговування повітряного руху – це польотно-інформаційне обслуговування, аварійне оповіщення, консультативне обслуговування повітряного руху, диспетчерське обслуговування повітряного руху (районне диспетчерське обслуговування, диспетчерське обслуговування підходу або аеродромне диспетчерське обслуговування).

До складу факультету входили кафедри:
♦ обслуговування повітряного руху;
♦ інформаційних технологій;
♦ пошуку, рятування та авіаційної безпеки;
♦ іноземних мов;
♦ авіаційної метеорології.

Факультет менеджменту (у подальшому **– Факультет менеджменту та організаційно-технічного забезпечення польотів)**

Декан факультету менеджменту: Залевський Анатолій Васильович, кандидат технічних наук, доцент.

В Кіровоградській льотній академії Національного авіаційного університету (як і в період функціонування ДЛАУ) факультет проводив набір курсантів для навчання за спеціальностями: «Менеджмент організацій» (спеціалізації «Менеджмент авіаційних підприємств і організацій» та «Менеджмент туристичної індустрії») та «Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності» (спеціалізація «Менеджмент міжнародних авіаційних перевезень») на бюджетній та контрактній основі.

До складу факультету входили кафедри:
♦ менеджменту та економіки;
♦ соціально-гуманітарних наук;
♦ авіаційної педагогіки та психології.

Кафедри факультету спільно з іншими кафедрами академії забезпечували повний цикл підготовки майбутніх менеджерів за відповідними спеціальностями та спеціалізаціями.

Здобувачі освіти проходили виробничу та переддипломну практику у провідних комерційних і державних авіаційних підприємствах, а також у туристичних підприємствах і організаціях в Україні та за кордоном, набуваючи необхідних навичок управлінської діяльності у виробничих умовах. Зокрема, надавалася можливість проходження практики в Туреччині.

Факультет менеджменту плідно співпрацював з ІТ-партнером – компанією «Оверія».

Факультет заочного навчання

На посаді декана факультету заочного навчання продовжував (з часів ДЛАУ) працювати Кленцарь Віктор Іванович.

Факультет заочного навчання припинив діяльність шляхом ліквідації з 01 листопада 2016 року (згідно наказу начальника КЛА НАУ від 31.08. 2016 р. №312 «Про ліквідацію факультету заочного навчання»). Слухачі ФЗН продовжили навчання на факультетах КЛА НАУ відповідно до спеціалізації.

КАФЕДРИ

Кафедра безпеки польотів

Кафедра була випусковою з підготовки фахівців напряму 1001 «Авіація та космонавтика» за спеціальностями: 8.100108 «Експлуатація літальних апаратів» (спеціалізація – «Пілот») і 7.10106 «Виробництво, технічне обслуговування та ремонт повітряних суден і авіадвигунів» (спеціалізація – «Бортінженер») та організаційно входила до складу факультету льотної експлуатації КЛА НАУ.

Професорсько-викладацький склад кафедри забезпечував проведення навчально-виховного процесу на всіх факультетах академії з таких дисциплін: Безпека польотів; Організація льотної роботи; Основи теорії безпеки польотів; Організація льотної роботи в цивільній авіації; Організація пошуку та рятування; Повітряне законодавство; Повітряне право; Митне право та прикордонний контроль; Людський фактор; Міжнародне повітряне право; Міжнародні правила польотів; Експлуатаційні процедури; Організація льотної роботи при авіаційно-хімічних роботах; Основи забезпечення безпеки на авіаційному транспорті; Методика льотного навчання; Міжнародне співробітництво, попередження та розслідування авіаційних подій; Безпека життєдіяльності; Основи охорони праці; Охорона праці в цивільній авіації.

Навчально-методична робота кафедри проводилася в напрямі вдосконалення програм підготовки фахівців авіаційного профілю, розробки сучасного методичного забезпечення навчальних дисциплін, що викладаються (зокрема, мультимедійні технології навчання, електронні підручники тощо), а також сучасних засобів діагностики рівня підготовки курсів та слухачів, у тому числі комп'ютерних методик тестового контролю в кредитно-модульній системі організації навчального процесу. Основні напрями науково-методичної роботи кафедри були пов'язані з:професійною підготовкою; перепідготовкою; перенавчанням; підвищенням кваліфікації льотного складу: пілотів та бортінженерів.

Кафедра фізико-математичних наук

Кафедра фізико-математичних наук входила до складу факультету льотної експлуатації.

Викладачі вели активну науково-дослідну, навчальну та виховну роботу. Напрям науково-дослідної роботи кафедри: «Розвиток і застосування математичних та фізичних моделей у навчальному процесі та наукових дослідженнях».

Викладачі кафедри проводили навчальні заняття на факультеті льотної експлуатації, факультеті обслуговування повітряного руху, факультеті менеджменту, а також на факультеті заочного навчання, підготовчому відділенні та в аспірантурі. На кафедрі викладалися:

Загальноосвітні дисципліни (Вища математика; Математична статистика; Фізика);

Прикладні дисципліни (Дослідження операцій; Математичне програмування; Математичне моделювання).

Кафедра аеронавігації

Науково-педагогічні працівники кафедри аеронавігації КЛА НАУ забезпечували викладання курсів навчальних дисциплін: Основи повітряної навігації; Повітряна навігація та аеронавігаційне забезпечення польотів; Авіаційна картографія та геодезія; Навігація повітряних суден із застосуванням GNSS; Особливості навігації на літаках Ан-32, Ан-24, Ан-26, Ан-30, Як-40, Як-42, Л-410. У навчальному процесі кафедра використовувала сучасні технічні засоби навчання із застосуванням комп'ютерних технологій.

Кафедра механіки та конструкції авіаційної техніки

Кафедра механіки та конструкції авіаційної техніки (МКАТ) факультету льотної експлуатації, яка була заснована 2003 року в Державній льотній академії України, у подальші роки функціонування КЛА НАУ залишалася випускною з підготовки бакалаврів і фахівців за спеціальністю «Виробництво, технічне обслуговування та ремонт повітряних суден і авіадвигунів» та продовжувала виконувати покладені на неї обов'язки.

Кафедра фізичної та психофізіологічної підготовки

Кафедра забезпечувала навчальний процес із фізичної та психофізіологічної підготовки, а також проводила наукову, методичну, виховну, спортивно-масову та організаційну роботу.

Фізична та психофізіологічна підготовка як спеціалізований педагогічний процес здійснювалася в КЛА НАУ з метою зміцнення здоров'я, формування фізичної та психофізіологічної готовності курсантів до професійної діяльності, їхньої високої психофізіологічної надійності, забезпечення професійного та життєвого довголіття.

У процесі формування спеціальних професійних якостей майбутніх авіафахівців широко використовувалися спецапаратура, спеціальні навчальні методики, передовий досвід вітчизняних і зарубіжних науковців та практиків льотної підготовки.

За кафедрою було закріплено два ігрових зала, зал боротьби, тренажерний зал, стадіон із легкоатлетичним ядром, майданчик для пляжного волейболу, площинні споруди. Викладачі кафедри проводили навчальні заняття на 1–5 курсах усіх факультетів.

Щорічно кафедра проводила спортивно-масові заходи, змагання, спортивні конкурси серед курсантів та співробітників академії. Для курсантів було організовано спортивні секції з таких видів спорту: легка атлетика, волейбол, баскетбол, футбол, гандбол, настільний теніс. Колектив кафедри систематично працював над удосконаленням форм і методів навчання курсантів, регулярно брав участь у науково-теоретичних та методичних семінарах з обміну досвідом роботи.

Кафедра обслуговування повітряного руху

На кафедрі ОПР підготовка здобувачів освіти здійснювалась за такими дисциплінами: Технологія роботи диспетчера; Управління повітряним рухом; Обслуговування повітряного руху; Основи теорії управління повітряним рухом; Тренажерна підготовка; Основи авіації та космонавтики; Організація та забезпечення польотів; Попередження авіаційних подій; Правила ведення радіозв'язку; Основи ОПР та планування польотів; Організація зв'язку на міжнародних повітряних лініях.

Наукові дослідження кафедри велися за кількома напрямами: Забезпечення безпеки польотів при організації повітряного руху; Дослідження та аналіз нормативно-правової бази у галузі організації повітряного руху; Роль людського фактора в авіації.

Кафедра обслуговування повітряного руху входила до складу факультету обслуговування повітряного руху КЛА НАУ.

Кафедра інформаційних технологій

Кафедра інформаційних технологій у КЛА НАУ була випускною за спеціалізацією «Аеронавігаційне забезпечення та планування польотів» (спеціальність «Обслуговування повітряного руху»).

Основні напрями наукової діяльності кафедри були пов'язані з підвищенням професійної надійності операторів складних систем управління, удосконаленням методів їхньої професійної підготовки, зокрема з використанням сучасних комп'ютерних тренажерів, а також з удосконаленням їхнього інформаційного забезпечення із застосуванням методів штучного інтелекту.

Проведені дослідження дозволили створити низку навчальних посібників та методичних вказівок, удосконалити навчальні плани й програми, створити нові наукомісткі засоби навчання. Особлива увага на кафедрі приділялася створенню сприятливих умов для

залучення до наукової діяльності курсантів КЛА НАУ. Регулярно проводилися олімпіади, семінари, працювала курсантська науково-дослідна лабораторія.

Курсантська науково-дослідна лабораторія

Для забезпечення навчального процесу комп'ютерними навчальними програмами було створено Курсантську науково-дослідну лабораторію, головне завдання якої полягало в розробці, створенні та апробації програм із навчання авіаційної англійської мови. Лабораторія спільно зі студентським дизайнерським бюро розробляла систему повністю автоматизованого навчання англійської мови авіаційних фахівців.

Основна методологічна установка: гуманістичний педагогічний процес практичного професійно-орієнтованого оволодіння іноземною мовою має будуватися в напрямі формування пам'яті – пам'яті предметних знань (semantic memory or conceptual memory) та пам'яті подій (episodic memory у випадку навчання радіообміну авіафахівців регламентованих (штатних) подій та нерегламентованих подій).

Можливість наявності позаштатних подій, які у своїй більшості є прогнозованими, обумовлює необхідність вільного володіння авіафахівцями англійською мовою загального вжитку (Common-Use English), що дозволяє ефективно підтримувати комунікацію в позарегламентних ситуаціях і водночас обґрунтовує неправомірність привабливого на перший погляд механічного запам'ятовування авіаційної фразеології

При розробці автоматизованої системи навчання була реалізована така схема: концептуальні знання, на яких базується певна ситуація радіообміну, та активне практичне оволодіння цією ситуацією.

Необхідність розробки електронних продуктів для англомовної підготовки авіаційних фахівців (за наявності великої кількості високотехнологічних зарубіжних матеріалів) була обумовлена тим, що останні мали або лекційний, або довідковий, або тренажерний характер і вимагали високої лінгвальної (мовленнєвої та мовної) підготовки користувачів. Матеріали, що розроблялися лабораторією, пропонувалися насамперед для того, щоб забезпечити таку базову підготовку.

Було розроблено прийоми різного ступеня складності, які дозволяли подолати технологічну несумісність «електронного педагога» з двомовним перекладом.

Центром інтенсивного навчання іноземних мов розроблялася та апробувалася в умовах стаціонарного експериментального навчання інтенсивна інтерактивна особистісно-центрована операціонально-керована технологія навчання англійської мови загального вжитку (розробник – доцент Слепак Б.Я.).

Технологія могла реалізовуватися в різних режимах залежно від заданого рівня володіння мовою: комунікативний мінімум; комунікаційна достатність; комунікаційна повноцінність; комунікаційна досконалість. Програмні продукти, створені лабораторією, отримали високу оцінку та визнання серед програм із вивчення авіаційної аглійської мови не тільки в Україні, а й за кордоном.

У жовтні 2017 року *кафедру інформаційних технологій та кафедру обслуговування повітряного руху було* ***об'єднано в кафедру інформаційних технологій та обслуговування повітряного руху.*** Підстава: наказ начальника Льотної академії Національного авіаційного університету від 10.10. 2017 р. № 381 «Про реорганізацію кафедр академії».

«З метою підвищення якості підготовки авіаційних фахівців в академії та на виконання рішення вченої ради від 02.10.2017 р.

Наказую:

Реорганізувати кафедру інформаційних технологій та кафедру обслуговування повітряного руху шляхом об'єднання в кафедру інформаційних технологій та обслуговування повітряного руху.

Кафедру інформаційних технологій та обслуговування повітряного руху визначити випусковою зі спеціалізацій «Автоматизовані системи авіаційного транспорту» та «Управління повітряним рухом» та включити до складу ФОПР.

Виконання обов’язків завідувача кафедри інформаційних технологій та обслуговування повітряного руху до обрання за конкурсом покласти на доцента Неділько В.М.».

Кафедра пошуку, рятування та авіаційної безпеки

Відповідно до керівних документів цивільної авіації України та документів Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО), міжнародні польоти над територією держави дозволяється виконувати лише за умови забезпечення аварійного обслуговування повітряного руху та пошуково-рятувального забезпечення польотів.

КЛА НАУ здійснювала підготовку курсантів за спеціалізацією «Аварійне обслуговування та безпека на авіаційному транспорті». У процесі навчання вивчалися такі спеціалізовані дисципліни: Організація та технологія пошуково-рятувальних робіт; Авіаційна безпека в аеропортових комплексах; Попередження авіаційних подій; Розслідування авіаційних подій; Механізми розвитку особливих ситуацій у польоті; Митне та карантинне забезпечення міжнародних авіаційних перевезень; Основи автономного виживання та існування; Основи медицини катастроф; Пошуково-рятувальне обладнання та технічні засоби контролю і зв'язку.

Практичні навички курсанти відпрацьовували у виробничих умовах під час практик:

•Навчально-тренувальні збори з автономного існування та виживання;

•Виробнича практика в підрозділах аварійно-рятувальної команди аеропорту (авіакомпанії);

•Виробнича практика в службі авіаційної безпеки аеропорту (авіакомпанії).

При кафедрі працював курсантський професійний клуб «Екстремаль», члени якого брали участь у різних змаганнях (пошуково- та аварійно-рятувальні роботи; скелелазіння; орієнтування; виживання та ін.), походах, екскурсіях.

Кафедра пошуку, рятування та безпеки на транспорті входила до складу факультету обслуговування повітряного руху КЛА НАУ.

Кафедра-центр інтенсивного вивчення іноземних мов

Центр інтенсивного навчання іноземних мов був єдиним навчально-методичним та науковим центром початкової підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації льотного й диспетчерського складу.

Кафедра-центр здійснювала початкову підготовку курсантів за спеціальностями «Експлуатація літальних апаратів» та «Обслуговування повітряного руху» відповідно до сертифікованих програм із загальної та авіаційної англійської мови, професійно-орієнтованої англійської мови та авіаційної фразеології. Спектр навчальних програм дозволяв авіафахівцю здобути другу спеціальність авіаційного перекладача, підтверджену сертифікатом.

Кафедра-центр розширила сферу своєї діяльності в галузі ділової англійської мови, включаючи: менеджмент, маркетинг, банківську справу та фінансування; комерційну практику та ділове листування; туризм і готельне господарство; комп'ютерні технології навчання іноземних мов. Методи навчання в центрі, включаючи комп'ютерні версії автоматизованих систем навчання, базувалися на гуманістичній концепції формування професійно-орієнтованої пам'яті предметних знань (регламентованих та нерегламентованих подій) авіафахівця.

Уся організаційно-методична та науково-дослідна робота проводилася на основі «Концепції розвитку та модернізації кафедри-центра інтенсивного навчання іноземних мов» і відповідно до «Комплексного плану розвитку та модернізації кафедри-центра».

Програма навчання забезпечувала впровадження в навчальний процес рекомендацій ІКАО та Об'єднаної авіаційної адміністрації (JAA), що стосувалися умов проведення початкової підготовки бортінженерного складу в Україні, і містила навчальний план, зміст тем, контрольні запитання (матеріали) та завдання для самостійної роботи.

Лабораторія комп'ютерних технологій навчання іноземних мов спільно зі студентським дизайнерським бюро розробляла систему повністю автоматизованого навчання англійської мови авіаційних фахівців.

Кафедра-центр інтенсивного вивчення іноземних мов входила до складу Інституту аеронавігації КЛА НАУ.

Кафедра авіаційної метеорології

При кафедрі працювала курсантська наукова секція, яка щорічно презентувала свої доповіді на курсантських науково-практичних конференціях.

Кафедра авіаційної метеорології входила до складу факультету обслуговування повітряного руху КЛА НАУ. На кафедрі викладались дисципліни «Авіаційна метеорологія», «Основи екології» та «Авіаційна географія» курсантам і слухачам усіх факультетів КЛА НАУ.

Основні напрями наукової роботи кафедри: Дослідження в галузі авіаційної метеорології та інструментальних спостережень за грозовою діяльністю для забезпечення безпеки польотів: Вивчення умов погоди та клімату в центральних регіонах України; Удосконалення навчального процесу під час викладання профільних дисциплін кафедри.

Кафедра менеджменту та економіки

Кафедра була випусковою з підготовки фахівців напряму «Менеджмент» за двома спеціальностями: «Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності» (спеціалізація – «Менеджмент міжнародних авіаційних перевезень») та «Менеджмент організацій» (спеціалізації: «Менеджмент авіаційних підприємств і організацій» та «Менеджмент туристичної індустрії») і організаційно входила до складу факультету менеджменту академії.

На кафедру менеджменту та економіки покладалося забезпечення навчального процесу з професійної підготовки менеджерів та економіко-правової й управлінської підготовки курсантів льотних спеціальностей і спеціалізацій. Кафедра проводила необхідну навчально-виховну, науково-методичну та науково-дослідну діяльність за спеціальностями і спеціалізаціями напряму підготовки «Менеджмент» та профільними курсами дисциплін підготовки курсантів авіаційних спеціальностей.

Кафедра менеджменту та економіки мала у своєму розпорядженні висококваліфікований професорсько-викладацький склад (доктори та кандидати наук, професори й доценти), а також сучасну матеріально-технічну базу навчання та наукових досліджень за профілем діяльності.

Професорсько-викладацьким складом кафедри проводилися навчальні заняття з профільних дисциплін на факультетах: льотної експлуатації; обслуговування повітряного руху; післядипломної освіти, у магістратурі; заочного навчання; аспірантурі для всіх спеціальностей і спеціалізацій, за якими здійснювалася підготовка бакалаврів, спеціалістів, магістрів та аспірантів в академії. Крім теоретичної підготовки, кафедра менеджменту та економіки забезпечувала практичну підготовку курсантів, які навчались за напрямом «Менеджмент», у процесі організації, проведення та керівництва навчальними, виробничими й переддипломними практиками.

Наукові дослідження кафедри менеджменту та економіки проводилися за такими основними напрямами: розробка нових навчальних планів на основі досвіду підготовки авіаційних менеджерів в академії; розробка змісту та методик викладання вибіркових дисциплін підготовки менеджерів відповідно до нових навчальних планів; розробка креативно-орієнтованої технології в кредитно-модульній системі підготовки авіаційних менеджерів; удосконалення тематики та методики виконання курсових і дипломних робіт за спеціальностями напряму підготовки «Менеджмент»; аналіз програм і методики викладання економіко-правових та управлінських дисциплін підготовки авіаційних фахівців льотного й диспетчерського складу.

Кафедра соціально-гуманітарних наук

Кафедра забезпечувала навчальний процес із курсів соціально-гуманітарних дисциплін, проводила наукову, методичну, виховну та організаційну роботу.

Навчальні дисципліни, що викладались на кафедрі: Історія України; Історія української культури; Культурологія; Етика та естетика; Філософія; Філософія (для аспірантів та

здобувачів); Релігієзнавство; Логіка; Політологія; Соціологія; Країнознавство (на Підготовчому відділенні для іноземних курсантів).

Кафедра військової підготовки

На кафедрі військової підготовки курсанти КЛА НАУ та студенти інших закладів вищої освіти, які пройшли спеціальний конкурсний відбір, отримували можливість проходити військове навчання за програмою підготовки офіцерів запасу. Випускникам кафедри військової підготовки по закінченню ЗВО присвоювалось первинне офіцерське звання «молодший лейтенант» запасу.

Аспірантура

Начальник відділу аспірантури – Пухальська Г.А.

Аспірантура в КЛА НАУ здійснювала підготовку за такими науковими спеціальностями: 05.22.13 – навігація та управління повітряним рухом; 05.22.20 – експлуатація та ремонт засобів транспорту.

Підготовка в аспірантурі здійснювалася за рахунок коштів: Державного бюджету України – за державним замовленням для роботи в державному секторі народного господарства; юридичних та фізичних осіб (на умовах контракту) – для роботи в державному та недержавному секторах народного господарства; іноземців та осіб без громадянства на підставі: міжнародних договорів України; загальнодержавних програм; договорів, укладених закладом вищої освіти із юридичними та фізичними особами.

Вступники до аспірантури складали вступні іспити зі спеціальності (в обсязі програми для спеціаліста або магістра, яка відповідала обраній ними науковій спеціальності), з філософії та іноземної мови (англійська, німецька, іспанська, італійська, французька) в обсязі навчальних програм для закладіввищої освіти IV рівня акредитації, затверджених Міністерством освіти і науки України.

Вступники, які на час вступу до аспірантури склали всі або кілька кандидатських іспитів, звільнялися від відповідних вступних іспитів до аспірантури, і їм зараховувалися оцінки кандидатських іспитів».

Упродовж визначеного строку навчання аспірант зобов’язувався: здійснити інформаційний та патентний (за потреби) пошук за темою дисертації; оволодіти методологією наукових досліджень; повністю виконати індивідуальний план наукових досліджень; написати та оформити кандидатську дисертацію; опублікувати та впровадити у виробництво основні результати досліджень; пройти попередній захист дисертації на провідній кафедрі; захистити кандидатську дисертацію або подати її до Спеціалізованої вченої ради.

КЛА НАУ надавала аспірантам право на: використання навчально-виробничої, наукової, культурно-спортивної, оздоровчої бази; отримання всіх видів відкритої наукової інформації та наукового консультування; участь у науковій діяльності кафедри, лабораторії тощо.

Спеціалізована Вчена Рада

Наказом Міністерства освіти і науки України № 642 від 26.05.2014 при Кіровоградській льотній академії Національного авіаційного університету була створена спеціалізована вчена рада за спеціальністю 05.22.13 «Навігація та управління рухом».

До складу ради увійшли:

голова ради – начальник Кіровоградської льотної академії Національного авіаційного університету, доктор технічних наук, професор Сергій Миколайович Неділько;

заступник голови ради – заступник начальника Кіровоградської льотної академії з питань навчальної і наукової роботи, доктор технічних наук, доцент Дмитро Миколайович Обідін;

вчений секретар – кандидат технічних наук, старший викладач кафедри фізико-математичних дисциплін Кіровоградської льотної академії Юрій Григорович Ковальов;

доктор технічних наук, професор кафедри обслуговування повітряного руху Кіровоградської льотної академії Вільгельм Степанович Дем'янчук;

доктор технічних наук, професор кафедри інформаційних технологій Кіровоградської льотної академії Катерина Сергіївна Козелкова;

доктор технічних наук, професор кафедри аеронавігації Кіровоградської льотної академії Рімвідас Вілімович Хращевський;

доктор технічних наук, доцент, начальник Криворізького коледжу НАУ Анатолій Олександрович Андрусевич;

доктор технічних наук, професор кафедри інформаційних технологій Кіровоградської льотної академії Геннадій Юрійович Маклаков;

доктор технічних наук, професор кафедри Харківського університету повітряних сил імені Івана Кожедуба Міністерства оборони України Євген Олександрович Українець;

доктор технічних наук, професор кафедри Харківського університету міського господарства імені О.М. Бекетова Салім Аюпович Калкаманов;

доктор технічних наук, доцент кафедри Харківського університету повітряних сил імені Івана Кожедуба Міністерства оборони України Максим Анатолійович Павленко;

кандидат технічних наук, доцент, в.о. завідувача кафедри інформаційних технологій Кіровоградської льотної академії Віталій Миколайович Неділько;

кандидат технічних наук, доцент кафедри менеджменту, економіки та права Кіровоградської льотної академії Юлія Володимирівна Сікірда;

кандидат технічних наук, начальник відділу ДП обслуговування повітряного руху України Державної служби України Міністерства інфраструктури України Володимир Олександрович Клименко;

доктор технічних наук, доцент кафедри Харківського університету повітряних сил імені Івана Кожедуба Міністерства оборони України Василь Васильович Логінов.

Відкриття спеціалізованої вченої ради при Кіровоградській льотній академії стало новою науковою перемогою не тільки для її колективу, а й перемогою української науки і авіації в цілому. Робота ради сприяла вихованню талановитих вчених навігаційного напрямку.

Тренажерний центр льотних тренажерів КЛА НАУ

Досягнення високого рівня професіоналізму льотного складу неможливе без проходження такого етапу, як тренажерна підготовка. Тільки при використанні різного виду тренувальних пристроїв (авіаційних тренажерів) досягається набуття, підтримання та вдосконалення дій екіпажу в особливих випадках польоту.

Крім того, відпрацювання практичних умінь і навичок льотного персоналу на тренажерах дозволяє знизити собівартість навчання при забезпеченні високого рівня безпеки польотів.

Тренажерний центр льотних тренажерів КЛА НАУ був оснащений комплексними тренажерами літаків Як-42, Як-40, Ан-24, Ан-26, Л-410 УЗП та тренажерами пілотів літаків Ан-2 і Як-18Т. Це дозволяло не тільки забезпечувати тренажерну підготовку курсантів КЛА НАУ, а й здійснювати періодичне тренування льотних екіпажів різних авіакомпаній та авіапідприємств України та зарубіжних країн.

Тренажерний центр ОПР

У складі КЛА НАУ тренажерний центр продовжував виконувати такі ж важливі функції, що й у попередній період ДЛАУ. Зокрема, одним із його пріоритетних завдань залишалася підготовка фахівців з обслуговування повітряного руху на високому професійному рівні для підприємств «Украероруху» та країн СНД.

Авіаційно-технічна база

Інженерний та технічний склад АТБ КЛА НАУ виконував увесь комплекс робіт із технічного обслуговування повітряних суден – Ан-24, Ан-26, Ан-32, Ан-2, Л-410УВП, Як-18Т, ТБ-20, надлегких літальних апаратів типу НАРП-1 відповідно до наявного сертифіката організації з технічного обслуговування.

АТБ забезпечувала стажування інженерно-технічного складу з технічного обслуговування згідно з регламентом технічного обслуговування всіх наявних типів літаків, зокрема для роботи за кордоном.

В авіаційно-технічній базі КЛА НАУ працював навчально-виробничий відділ, який відповідав за проведення практичних занять курсантів академії з технічної експлуатації повітряних суден і авіадвигунів в умовах, максимально наближених до реальних.

Практичні заняття проводилися з курсантами, які навчались за спеціальністю «Виробництво, технічне обслуговування та ремонт повітряних суден і авіадвигунів», спеціалізаціями «Бортінженер» та «Технічна діагностика і неруйнівні методи контролю».

Залежно від курсу навчання курсанти проходили в АТБ різні види практики:

II курс – практика в навчальних майстернях із виконання слюсарно-механічних робіт з ремонту обшивки та силового набору планера літака;

III курс – експлуатаційна практика з технічного обслуговування;

IV курс – технологічна практика, після закінчення якої здобувачам освіти присвоювався III розряд авіаційного механіка;

V курс – діагностична практика (для спеціалізації «Інженер-механик») або аеродромна практика (для спеціалізації «Бортінженер»);

VI курс – виробнича практика в АТБ КЛА НАУ або АТБ інших авіакомпаній.

Навчальний центр пошуку та рятування

Навчальний центр пошуку та рятування (НЦПР) КЛА НАУ здійснював підготовку та перепідготовку фахівців авіаційних пошуково-рятувальних і аварійно-рятувальних формувань, а також екіпажів ПС. Якість професійної підготовки фахівців з пошуку та рятування багато в чому залежить від того, наскільки ефективно і достовірно навчально-тренувальні заняття моделюють специфічні умови майбутньої діяльності. Навчально-тренувальний науково-дослідний центр пошуку і рятування, який створено в КЛА НАУ відповідно до європейської практики і стандартів, був покликаний вирішити задачу формування всього спектру навичок і вмінь, необхідних для роботи рятувальником.

У Центрі передбачалось тренування майбутніх пілотів діям, які забезпечують безпеку екіпажу і пасажирів при вимушеному приземленні поза аеродромом і навичкам виживання в різних географічних умовах. НЦПР мав в своєму розпорядженні соціально-побутову інфраструктуру, зали, класи і полігони з природними зонами, що дозволяли моделювати специфічні умови аварійного приземлення літаків різного класу поза аеродромом: водоймою, лісовим масивом, місцевістю, що дозволяє моделювати фрагменти гірських, промислових та інших об'єктів.

У складі центру функціонували спеціалізовані підрозділи: •кафедра пошуку, рятування та авіаційної безпеки; •тренажерний комплекс аварійно-рятувальних робіт, що включає: зал бортового аварійно-рятувального обладнання; зал верхолазної підготовки; тренажер «Літак Як-18»: евакуація постраждалих із місця аварійної посадки легкомоторного ПС; тренажер «Автомобіль швидкої медичної допомоги»; тренажер «Літак Ан-24»: евакуація постраждалих із місця аварійної посадки ПС, а також підготовка екіпажів до дій у разі вимушеної посадки; тренажер «Літак Ан-24 (водний)»: евакуація постраждалих із місця аварійної посадки на воду та підготовка екіпажів до дій у разі вимушеної посадки на воду.

- підрозділ пошуково-рятувальних собак;
- навчальний полігон відпрацювання навичок пошуку та рятування в завалах;
- навчально-тренувальний полігон автономного існування, виживання, пошуку та рятування на суші і на водній поверхні.

На аеродромі Кіровоград спільно зі службою авіаційної безпеки було створено пожежно-рятувальний полігон для відпрацювання взаємодії аварійно-рятувальних та пожежно-рятувальних підрозділів. Було розпочато створення тренажерного комплексу спеціальної фізичної та психофізіологічної підготовки членів аварійно-рятувальних команд і тренажерного комплексу «Лабіринт».

Фахівці КЛА НАУ працювали над вдосконаленням наявних можливостей центру та активно розвивали партнерські відносини із зацікавленими організаціями та інстанціями.

Були створені і активно працювали громадські організації «Клуб Екстремаль» та «Клуб службової авіаційної кінології», а також спільний з ГО «Червоний хрест» Волонтерський Загін Першої Допомоги. Навчальний центр пошуку та рятування входив до складу Інституту аеронавігації КЛА НАУ. Керівником НЦПР був призначений Сержанов Олександр Вікторович.

Фотогалерея





















Науково-технічна бібліотека

Колектив НТБ КЛА НАУ на чолі з директоркою Н. Ковальовою виконував функції із забезпечення навчальної та науково-дослідної діяльності Академії, удосконалення форм і методів обслуговування читачів.

У структурі бібліотеки функціонували 4 відділи: навчальний, науковий, льотно-технічний та художній.

Відділ навчальної літератури забезпечував курсантів підручниками, методичними посібниками, довідковою та технічною літературою з усіх предметів.

Відділ наукової літератури комплектувався профільною літературою факультетів. Тут ретельно збиралися всі праці професорсько-викладацького складу академії.

Відділ льотно-технічної документації був укомплектований документами, що регламентують льотну роботу (ІСАО, ІАТА, документами Державіаслужби України, керівництвами з льотної експлуатації всіх типів літаків).

Фонд художнього абонемента містив твори вітчизняних і зарубіжних класиків, сучасних авторів та літературно-художні журнали.

Бібліотека мала власний електронний каталог.

Видавництво

У цій структурі працювали: директор, заступник директора, два редактори, інженери-програмісти, оператори розмножувальної техніки, друкарі, брошурувальники-палітурники, різальник, налагоджувальник.

Основним напрямом діяльності видавництва була підготовка та видання наукової, навчальної та методичної літератури для забезпечення навчального процесу.

Очолював видавництво Сіроштан Сергій Миколайович.

Студентське містечко

У КЛА НАУ курсанти, які навчалися за державним замовленням, забезпечувалися стипендією та харчуванням за рахунок державного бюджету, а також гуртожитком. Було введено обов'язкове носіння курсантами КЛА НАУ форменого одягу.

Студентське містечко КЛА НАУ складалося з чотирьох корпусів гуртожитків та комплексу харчування. Курсанти проживали в 2–4-місних кімнатах, їм надавалося 3-разове харчування.

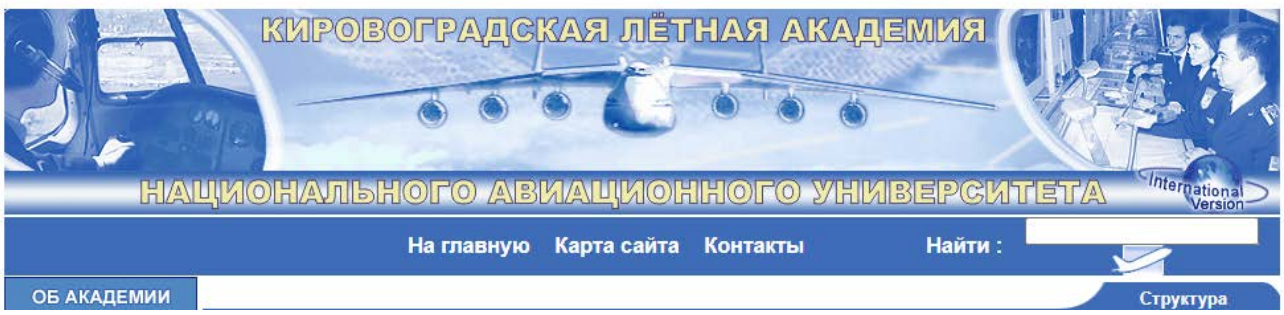
Музей

Музей з часу створення виконував свою головну місію: знайомив відвідувачів з етапами становлення льотної академії, з історією вітчизняної та світової авіації. У залі музею також проводилися з курсантами КЛА НАУ заняття з низки навчальних дисциплін.

Директор музею – Кіреєв Леонід Іванович.



Офіційний вебсайт Кіровоградської льотної академії НАУ



Після реорганізації Державної льотної академії (ДЛАУ) та її входження до структури Національного авіаційного університету як Кіровоградської льотної академії (КЛА НАУ), офіційний вебсайт закладу отримав масштабне оновлення, а для зворотного зв'язку та

координації медіапотоків було впроваджено нову корпоративну електронну скриньку – cgs@klanau.kr.ua.

Адміністрування, модернізацію та повний інформаційний супровід оновленого вебресурсу й надалі забезпечував Центр громадських зв'язків (ЦГЗ), який адаптував свою роботу під нові масштаби та стандарти інтегрованого ЗВО.

ЦГЗ переформатував структуру сайту, відобразивши нову систему підпорядкування, а також інтегрувавши символіку та стандарти НАУ.

Електронна адреса cgs@klanau.kr.ua стала головним цифровим хабом для збору матеріалів. Через неї Центр приймав текстові звіти, фото- та відеоматеріали від новостворених кафедр, факультетів і наукових гуртків для подальшої публікації на сайті.

На базі оновленого порталу фахівці ЦГЗ оперативно висвітлювали поточну життєдіяльність КЛА НАУ, публікували офіційні оголошення, результати наукових конференцій та координували взаємодію із засобами масової інформації.

Вебсайт став ключовим інструментом для приймальної комісії. ЦГЗ забезпечував постійне наповнення розділів для абітурієнтів, де розміщувалися актуальні правила прийому та переваги навчання в академії вже у статусі структури НАУ.

Завдяки системному супроводу з боку Центру громадських зв'язків, оновлений сайт успішно виконав завдання із цифрової трансформації закладу, забезпечивши відкритість, доступність та високу якість інформування громадськості про діяльність КЛА НАУ.

Дана версія сайту існувала з 2005 по 2012 рік, про що свідчить маркування © *ГЛАУ/КЛА НАУ 2005-2012 г.* Цей рядок розміщувався у «підвалі» (footer) офіційного сайту, адмініструванням якого займався Центр громадських зв'язків, та підтверджував юридичне право академії на весь опублікований контент.

Даний часовий проміжок та формулювання відображають ключові віхи в новітній історії закладу та його цифрової інфраструктури: 2005 рік – запуск першого офіційного вебсайту Державної льотної академії України (ДЛАУ), створення якого заклало основу для системного інформування громадськості в мережі Інтернет.

ГЛАУ / КЛА НАУ – подвійне найменування фіксує перехідний період реорганізації ЗВО. Абревіатура ГЛАУ (російською – Государственная лётная академия Украины) використовувалася на початковому етапі існування сайту, а КЛА НАУ (Кіровоградська льотна академія Національного авіаційного університету) з'явилася після входження закладу до структури НАУ.

2012 рік – завершення цього етапу ведення сайту та кінець формування архіву матеріалів під даним копірайтом, що збігається з роками активної інтеграції академії у структуру київського університету та подальшим оновленням її цифрових платформ.

Після 2012 року розпочався новий етап розвитку цифрової інфраструктури закладу, ознаменований розробкою та запуском нової версії офіційного вебсайту. Це оновлення було зумовлене стрімким розвитком вебтехнологій, зміною стандартів кібербезпеки та необхідністю оптимізації ресурсу під мобільні пристрої.

ВЕКТОРИ РОЗВИТКУ: НАУКОВІ ДОСЯГНЕННЯ, ОСВІТНІЙ ПРОЦЕС ТА ІНСТИТУЦІЙНІ ЗМІНИ

Льотна академія має багаторічну історію успішного проведення наукових заходів, серед яких особливе місце посідає ***Всеукраїнська науково-практична конференція молодих учених і курсантів «Авіація та космонавтика: стан, досягнення і перспективи».***

Цей форум, присвячений Всесвітньому дню авіації і космонавтики, став своєрідним науковим «містком» між поколіннями дослідників, фіксуючи еволюцію вітчизняної та світової авіаційної думки та сприяючи формуванню унікальної науково-педагогічної спадщини.

Особливістю проведення заходу у 2016 році став впроваджений змішаний формат: у конференції взяли активну онлайн-участь чимало зарубіжних науковців. Їхні привітання

транслювалися безпосередньо з екрана в Будинку культури «Авіатор» під час пленарного засідання, що дозволило об'єднати учасників, незважаючи на географічні відстані.

12 квітня були оголошені привітання від:

Dr. Foaad Khosmood – Каліфорнійський політехнічний університет, США;

Dr. Allan Fowler – Університет Кеннесо, США;

Dr. Tan Wee Hoe – Педагогічний університет ім. Султана Ідріса, Малайзія;

Валерія Циганкова – Wargaming, Білорусь;

Elias Farhan – Політехнічний інститут Лозанни, Швейцарія.

.





У динамічному світі сучасних технологій питання ефективного управління та якісної підготовки фахівців набувають критичного значення. Потужним майданчиком для вирішення цих завдань у Кіровоградській льотній академії стала ***Міжнародна науково-практична конференція «Управління високошвидкісними рухомими об'єктами та професійна підготовка операторів складних систем».*** Цей авторитетний форум об'єднав провідних українських та зарубіжних експертів заради пошуку інноваційних рішень у сфері навігації, авіаційної безпеки та організації польотів.

26 листопада 2015 року на базі Кіровоградської льотної академії Національного авіаційного університету відбулася IV Міжнародна науково-практична конференція «Управління високошвидкісними рухомими об'єктами та професійна підготовка операторів складних систем». У заході взяли участь понад 100 науковців із різних міст України та зарубіжжя. Зокрема, свої доповіді надіслали молоді учені з Центру ділового співробітництва у північних регіонах (м. Будо, Норвегія), Університету прикладних наук Вайєнштефан-Триєздорф (Німеччина), Університету Нового Південного Уельсу (Австралія), Академії Збройних сил ім. генерала Мілана Штефаника (Словаччина) та інших установ.

Після пленарного засідання робота конференції продовжилася за п'ятьма секціями:

- технології та методи навігації і управління високошвидкісними рухомими об'єктами;
- технології та методи управління і професійної підготовки у системі обслуговування повітряного руху;
- удосконалення професійної підготовки фахівців з пошуку, рятування та авіаційної безпеки;
- фундаментальні та технічні науки у системі навігації і управління високошвидкісними рухомими об'єктами;
- економіко-управлінські та правові аспекти професійної підготовки авіаційних фахівців.





24 листопада 2016 року в академії відбулася V Міжнародна науково-практична конференція з аналогічною тематикою. Учасниками заходу стали науковці й викладачі із провідних закладів вищої освіти України: Харківського національного університету Повітряних сил імені І. Кожедуба, Державного університету телекомунікацій (м. Київ), Київського національного університету імені Тараса Шевченка, Національної академії державної прикордонної служби України (м. Хмельницький), Національного університету оборони України імені І. Черняховського (м. Київ) та інших.

Міжнародний статус заходу підтвердили молоді науковці з Центру ділового співробітництва у північних регіонах (м. Будо, Норвегія), Інституту природознавчих технологій (м. Цюрих, Швейцарія/Німеччина), Мозирського державного педагогічного університету ім. І.П.Шамякіна (Білорусь), Університету Кеннесо (США) та інших закордонних інституцій.





23–24 листопада 2017 року академія продовжила успішну традицію, прийнявши VI Міжнародну науково-практичну конференцію «Управління високошвидкісними рухомими об’єктами та професійна підготовка операторів складних систем», яка вкотре продемонструвала високий інтерес наукової спільноти до актуальних проблем галузі.



Проведення серії міжнародних науково-практичних конференцій із проблематики управління високошвидкісними об'єктами та підготовки операторів складних систем закріпило за академією статус провідного центру інженерно-авіаційної думки. Системний обмін досвідом між українськими та закордонними фахівцями суттєво збагачує освітній процес, сприяє інтенсивному розвитку галузевої науки й дозволяє ефективно реагувати на виклики сучасного технологічного середовища.

Успіх у сфері сучасних авіаційних технологій, навігації та управління складними системами неможливий без міцного фундаменту точних наук. Кіровоградська льотна академія приділяла особливу увагу розвиткові фундаментальних математичних досліджень, які є основою інженерної думки. Проведення спеціалізованих наукових форумів із математичного спрямування засвідчує глибокі академічні традиції закладу, здатність об'єднувати провідних фахівців країни навколо складних теоретичних задач та їх практичного впровадження.

7–8 квітня 2017 року в Кіровоградській льотній академії Національного авіаційного університету відбувся дев'ятнадцятий ***міжнародний науково-практичний семінар «Комбінаторні конфігурації та їх застосування».***

Захід був організований КЛА НАУ та об'єднав вчених із 27 наукових установ і закладів вищої освіти України. Учасники семінару презентували результати новітніх досліджень, присвячених теоретичним аспектам комбінаторних конфігурацій та практичним можливостям їх застосування, а також провели плідну наукову дискусію.



1



2

1. Пленарне засідання

2. Учасники семінару під час екскурсії до музейної кімнати історичного краєзнавства. Знайомство з історією і традиціями академії та регіону є невіддільною частиною кожної наукової події в стінах закладу

Послідовно розвиваючи свої наукові традиції, академія активно впроваджує і новації, відкриваючи нові вектори досліджень. Так, у 2015 році в стінах закладу відбувся прем'єрний науковий захід, що розширив тематичний профіль академії поза межі виключно авіаційної галузі.

2-3 квітня 2015 року на базі Кіровоградської льотної академії Національного авіаційного університету вперше пройшла ***Всеукраїнська науково-практична конференція із зарубіжною участю «Теоретичні і прикладні напрямки розвитку туризму та рекреації в регіонах України».***

Ідея проведення такої конференції виникла влітку минулого 2014 року в процесі проведення 10-денної автобусно-пішохідної практики-подорожі з активного туризму до Карпат студентів факультету менеджменту.

Організатором конференції виступила Кіровоградська льотна академія Національного авіаційного університету, на факультеті менеджменту якої здійснювалась підготовка менеджерів з туризму. У співорганізаторах конференції – Український державний центр туризму і краєзнавства учнівської молоді (м. Київ), Федерація спортивного туризму України (м. Київ). Інформаційну підтримку здійснювала Всеукраїнська газета «Краєзнавство. Географія. Туризм».

За ініціативи декана факультету менеджменту, завідувача кафедри менеджменту, економіки та права, к.т.н., доцента Залевського А.В. та доцента кафедри, к.г.н., доцента Колотухи О.В., а також всього колективу науково-педагогічних працівників кафедри менеджменту, економіки та права академії була проведена організаційна робота з підготовки та проведення конференції, присвяченої нагальним проблемам розвитку туризму та рекреації в регіонах України.

Програмою конференції насамперед передбачались: пленарне засідання та робота наукових секцій за напрямками:

1. Економічні проблеми, менеджмент та маркетинг в туризмі.
2. Географія туризму та рекреації.
3. Теоретичні, методичні та організаційні основи спортивного туризму та активної рекреації.

4. Психолого-педагогічні аспекти туризму та рекреації, підготовка майбутніх фахівців з туризму.

5. Екологічні аспекти туризму та рекреації.

6. Краєзнавчий туризм.

Окрім роботи наукових секцій, для учасників конференції була організована екскурсійна програма – комплексні екскурсії «Кіровоград історичний» та «Кіровоград авіаційний», презентація Кіровоградської льотної академії Національного авіаційного університету.





Цей захід привернув увагу широкого кола установ та науковців. З огляду на високу актуальність обговорюваних тем, організатори ухвалили рішення зробити цей форум щорічним.

Вже 1–2 квітня 2016 року на базі академії відбулася ІІ Міжнародна науково-практична конференція з аналогічною назвою. Порівняно з першим форумом 2015 року, захід суттєво підвищив свій статус – від всеукраїнського із зарубіжною участю до повноцінного міжнародного рівня.

Свої доповіді представили 73 науковці. Географія учасників охопила провідні наукові центри України, зокрема Київ, Дніпро, Запоріжжя, Суми, Чернівці, Вінницю, Івано-Франківськ, Ніжин, Умань, Ужгород та Луцьк. Вагомим підтвердженням міжнародного визнання стало широке представництво іноземних держав, серед яких Угорщина, Туреччина, Азербайджан, Казахстан та Об'єднані Арабські Емірати. Таке представництво засвідчило прагнення академії до мультидисциплінарності та успішну інтеграцію у світовий науковий простір.





Успішний старт та високий інтерес до попередніх заходів закріпили за конференцією статус ключової щорічної події. Послідовно розширюючи коло однодумців та зміцнюючи міжнародні зв'язки, академія вивела форум на новий рівень партнерства.

6–7 квітня 2017 року в Кіровоградській льотній академії НАУ відбулася ІІІ Міжнародна науково-практична конференція «Теоретичні і прикладні напрямки розвитку туризму та рекреації в регіонах України».

Співорганізаторами конференції стали: Кіровоградська обласна державна адміністрація (департамент культури, туризму та культурної спадщини; управління освіти, науки молоді та

спорту), Кіровоградська льотна академія НАУ, Український державний центр туризму і краєзнавства учнівської молоді, Федерація спортивного туризму України.

До організації конференції також долучились представники університетів з Києва, Харкова, Сум, Ужгорода, Вінниці, Кривого Рогу, Умані, а також зарубіжні партнери з Університету Айн-Шамс (Каїр, Єгипет), дослідної лабораторії штучного інтелекту та інженерії знань, Євросередземноморської академії мистецтв і наук (Єгипет), Європейського інституту додаткової освіти (Словенія), туристичної фірми «MSN ORGANIZASYON TURIZM L.T.D.S.T.I» (Анталія, Туреччина), туристичного оператора «1000 доріг» (Угорщина), туристического агентства Avia-tour (Баку, Азербайджан).





Підсумки роботи конференції засвідчили, що в умовах змінених соціальних пріоритетів саме внутрішній туризм здатний забезпечити вагомий суспільний результат – пізнання рідного краю, якісний відпочинок та оздоровлення громадян. Це зумовлює необхідність формування якісно нової системи туристичної діяльності, покликаної сприяти відродженню самобутності та культури народу України.

Започаткування конференції «Теоретичні і прикладні напрямки розвитку туризму та рекреації в регіонах України» стало важливим кроком, що засвідчив прагнення академії до мультидисциплінарності та інтеграції у світовий науковий простір, продемонструвавши здатність закладу реагувати на актуальні потреби регіонального розвитку.

Стрімкий розвиток сучасних технологій, розширення сфери застосування безпілотних систем та гостра потреба вдосконалення систем реагування на надзвичайні ситуації вимагають постійного пошуку новаторських рішень. Провідним осередком у цьому напрямі стала Кіровоградська льотна академія, яка об'єднала науковців, практиків, волонтерів та розробників навколо актуальних проблем безпеки та інновацій. Проведення профільних всеукраїнських семінарів у стінах академії демонструє її відкритість до діалогу та здатність бути майданчиком для обговорення найсучасніших трендів галузі – від формування волонтерських рухів у пошуково-рятувальній сфері до практичного впровадження дронів у різних секторах економіки й безпеки.

29 травня 2015 року в Кіровоградській льотній академії Національного авіаційного університету відбувся ***ІІІ Всеукраїнський семінар «Інноваційні методи та перспективні інформаційні технології пошуку і рятування, пожежної та авіаційної безпеки»,*** присвячений темі: «Формування волонтерського руху в системі пошуку та рятування України: науково-методичне обґрунтування».

Під час роботи семінару учасники детально обговорили поточний стан волонтерського руху в пошуково-рятувальній сфері країни, а також вивчили передовий міжнародний досвід щодо вдосконалення подібних систем за допомогою волонтерської ініціативи. Значну увагу було приділено практичному досвіду: серед почесних учасників заходу був командир загону першої допомоги Національного комітету Товариства Червоного Хреста України Т.В. Логгінов.





6–7 жовтня 2017 року у Кіровоградській льотній академії пройшов ***Всеукраїнський науково-практичний семінар «Безпілотні літальні апарати України: законодавча база, підготовка кадрів, інноваційні технології».*** До участі долучилися представники Державіаслужби України, «Укравероруху», авіаційних компаній, профільних громадських організацій, виробники й експлуатанти безпілотників, науковці, представники силових структур та аграрного бізнесу, зацікавлені у створенні чітких правил застосування інновацій у цій сфері.

У рамках програми академія організувала масштабний захід «Світ дронів»:

на стадіоні спортивного комплексу «Ікар» відбулося показове відпрацювання застосування безпілотників у патрульно-постовій та охоронній діяльності;

компанія DroneUa провела спеціалізовані майстер-класи з управління дронами;

команда з дрон-рейсингу КЛА НАУ «Козачий ЕскаДрон 4.0» презентувала власні досягнення та напрацювання.

Кульмінацією події 7 жовтня став фінальний етап чемпіонату України з дрон-рейсингу, організований спільно з Українською Асоціацією Дрон Рейсингу (UADR).





Проведення семінарів з безпекової тематики та безпілотних технологій підтверджує стратегічну роль академії у розвитку вітчизняної авіаційної науки та практики. Інтеграція волонтерського потенціалу в систему пошуку і рятування, а також популяризація сучасних безпілотних систем серед молоді й професіоналів засвідчують готовність закладу оперативно реагувати на виклики часу, сприяючи впровадженню інновацій у життя держави та суспільства.

Окрім класичної авіаційної тематики, високих технологій та безпекових систем, наукові інтереси Кіровоградської льотної академії охоплювали актуальні проблеми регіонального значення. Розуміючи тісний зв'язок між розвитком інфраструктури та збереженням довкілля, академія активно долучалася до вирішення екологічних викликів регіону. Проведення спеціалізованих семінарів з екологічної безпеки засвідчило прагнення закладу об'єднати зусилля науки, влади та громадськості задля сталого розвитку Кіровоградщини.

30 вересня 2015 року в КЛА НАУ відбувся ***регіональний семінар «Екологічна безпека на Кіровоградщині та проблеми створення екологічних парків».*** Головною метою заходу стало об’єднання зусиль науковців і практиків для комплексного дослідження екологічного

стану регіону, розробки дієвих рекомендацій щодо його покращення, а також формування екологічної свідомості громадян через практичну та просвітницьку діяльність.

Семінар став масштабним майданчиком для консолідації зусиль представників закладів вищої та передвищої освіти, державних структур, профільних організацій і фондів. Серед учасників заходу були: Кіровоградський національний технічний університет (КНТУ); Кіровоградський державний педагогічний університет імені Володимира Винниченка (КДПУ); Кіровоградський інститут регіонального управління та економіки Університету сучасних знань; Кіровоградський медичний коледж ім. Є. Й. Мухіна; Комунальний заклад «Науково-виховне об'єднання №25; Комунальний заклад «Кіровоградський обласний центр туризму, краєзнавства та екскурсій учнівської молоді»; Департамент екології та природних ресурсів Кіровоградської обласної державної адміністрації; Кіровоградський Центр з гідрометеорології; Кіровоградський обласний осередок громадської організації «Всеукраїнська екологічна ліга»; Громадське об'єднання «Духовний центр Кіровоградщини»; Кіровоградське обласне регіональное відділення Спілки підприємців малих, середніх та приватизованих підприємств України; Міжнародний благодійний фонд «ЄвроАзія»; Науково-технічний центр (НТЦ) «Екосистема плюс».

Важливим практичним підсумком роботи семінару стало підписання учасниками офіційного *Меморандуму про Екологічний альянс (ЕКО-АЛЬЯНС 4.0),* який заклав фундамент для довгострокової міждисциплінарної співпраці у сфері охорони навколишнього середовища.

Учасники семінару підписали Меморандум про Екологічний альянс (ЕКО-АЛЬЯНС 4.0).





Залучення широкого кола стейкхолдерів – від профільних управлінь до громадських фондів – підкреслює важливість міждисциплінарного підходу до вирішення екологічних проблем та формування культури дбайливого ставлення до природних ресурсів України.

Відповідь на виклики глобалізації, цифровізації та євроінтеграційних процесів вимагає від закладів вищої освіти гнучкості, ініціативності та готовності до глибокої трансформації освітнього середовища. Кіровоградська льотна академія системно виступала ініціатором і центром масштабних дискусій щодо впровадження новітніх технологій та освітніх концепцій. Проведення низки круглих столів, міжнародних конференцій і семінарів, присвячених ІТ-альянсам, євроінтеграції та STEM-освіті, засвідчує прагнення академії формувати стандарти майбутнього та активно інтегрувати українську освіту у європейський і світовий простір.

31 березня 2015 року в Кіровоградській льотній академії НАУ відбувся ***круглий стіл, присвячений питанням взаємодії українських закладів вищої освіти в умовах євроінтеграційних процесів.*** Ініціатором заходу виступив президент благодійного фонду «ЄвроАзія» Олексій Іващенко. Представники керівництва трьох навчальних закладів – КЛА НАУ, Донецького національного університету (м. Вінниця) та Південноукраїнського національного педагогічного університету імені К. Д. Ушинського (м. Одеса) – обговорили можливості партнерства та плани подальшого розвитку в кооперації зусиль і ресурсів. За результатами переговорів були підписані відповідні протоколи про наміри та договори про співпрацю.



22 жовтня 2015 року в Кіровоградській льотній академії НАУ відбувся ***круглий стіл «Нові професії четвертої технологічної революції»*** за участю керівництва та представників навчальних закладів та підприємств Кіровоградщини, чия діяльність пов'язана з ІТ-технологіями. Важливим практичним підсумком роботи заходу стало створення регіонального ІТ-Альянсу та підписання відповідного меморандуму.



16 березня 2017 року в Кіровоградській льотній академії НАУ відбулася ***І Міжнародна науково-практична конференція «Проблеми та перспективи професійної підготовки фахівців в умовах Євроінтеграції».***

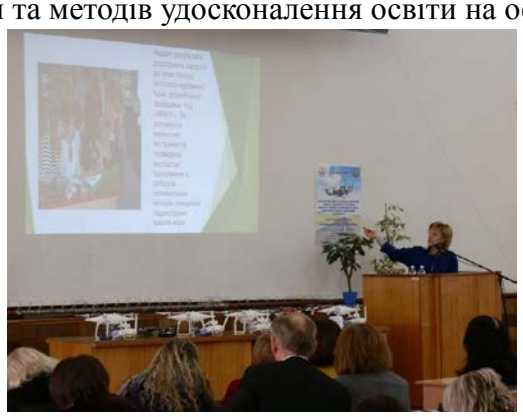
Співорганізаторами форуму в межах договорів про науково-методичне співробітництво стали не лише вітчизняні університети, а й заклади вищої освіти з Норвегії, Вірменії, Білорусі, Польщі та Литовської Республіки. Учасники обговорювали актуальні проблеми підготовки фахівців і пропонували шляхи їх вирішення, а викладачі КЛА НАУ презентували власні напрацювання, що поєднують передові міжнародні освітні технології та авторські методики.





25–26 жовтня 2017 року на базі академії пройшов ***ІІ Міжнародний науково-практичний семінар «STEM-освіта – проблеми та перспективи».*** Подія набула особливого значення завдяки тому, що КЛА НАУ було визначено експериментальним закладом вищої освіти з реалізації теми «Науково-методичні засади створення та функціонування Всеукраїнського науково-методичного віртуального STEM-центру» (згідно з наказом Міністерства освіти і науки України № 708 від 17.05.2017 р.). У семінарі взяли участь представники понад 10 вітчизняних ЗВО, а також науковці з Польщі та Білорусі.

Головною метою заходу стала активізація досліджень і розробка інноваційних технологій, форм та методів удосконалення освіти на основі концепції STEM.





Комплекс заходів, спрямованих на євроінтеграцію освітнього процесу, розвиток ІТ-середовища та впровадження концепції STEM-освіти, демонструє лідерську позицію КЛА НАУ у модернізації вітчизняної вищої школи.

Формування свідомого громадянина, патріота своєї країни з високими моральними орієнтирами є невіддільною складовою якісної підготовки сучасної молоді. Кіровоградська льотна академія активно виступала не лише освітнім і науковим осередком, а й потужним центром національно-патріотичного виховання та культурно-просвітницької роботи в регіоні. Поєднуючи традиції патріотизму з практичними заходами, академія відчиняла свої двері для педагогів, учнівської молоді та громадськості, перетворюючи власний музейний та матеріально-технічний потенціал на ефективний простір для виховання любові до рідного краю та розуміння важливості оборони й безпеки держави.

22 квітня 2015 року відділом освіти Кіровоградської райдержадміністрації на базі Кіровоградської льотної академії НАУ було проведено ***семінар-практикум для вчителів фізичної культури та предмета «Захист Вітчизни»*** загальноосвітніх навчальних закладів Кіровоградського району. У межах профорієнтаційної роботи учасників заходу ознайомили з особливостями вступної кампанії та навчання в академії. Для гостей провели екскурсії до Центру пошуку і рятування КЛА НАУ, музею авіації, Алеї авіаторів, а також на кафедру військової підготовки та кафедру фізичної і психофізіологічної підготовки.



21 жовтня 2015 року КЛА НАУ відвідали педагоги-організатори навчальних закладів з усіх районів Кіровоградської області, а також міст Кіровограда, Знам'янки, Олександрії та Світловодська. Слухачі курсів підвищення кваліфікації педагогів-організаторів (організованих Комунальним закладом «Кіровоградський обласний інститут післядипломної педагогічної освіти імені Василя Сухомлинського») стали учасниками практичного заняття ***«Регіонально-культурологічні проекти у виховному середовищі навчального закладу»,*** яке пройшло у музейному комплексі історичного краєзнавства КЛА НАУ.



3 листопада 2015 року на базі академії за ініціативи та під патронатом Департаменту освіти і науки Кіровоградської облдержадміністрації та Українського державного центру туризму і краєзнавства учнівської молоді відбувся ***регіональний семінар з питань патріотичного виховання.*** Захід зібрав представників районів області, державних і неформальних установ, задіяних у виховному процесі, а також громадських діячів і науковців.

У рамках семінару відбувся ***круглий стіл «Реалізація Концепції національно-патріотичного виховання дітей та молоді у Кіровоградській області».*** Також для учасників організували екскурсії локаціями академії, пов'язаними з патріотичним вихованням: до музею авіації, скверу «Авіаторів», навчально-тренувального центру пошуку та рятування, музейних кімнат історичного краєзнавства, а також до експозиції «Україна більше за життя».





Системна робота Кіровоградської льотної академії у сфері національно-патріотичного виховання підтверджує її статус лідера у формуванні громадянської свідомості молоді регіону. Тісна взаємодія з педагогічною спільнотою області, залучення викладачів і учнів до роботи на базі сучасних навчально-тренувальних центрів та унікальних музейних експозицій сприяли вихованню патріотизму, глибокої поваги до історії та традицій українського народу, а також зміцненню зв'язку між поколіннями захисників і дослідників рідного краю.

Фахова майстерність та безпека: Всеукраїнська олімпіада з пошуково-рятувальних робіт у КЛА НАУ

Підготовка висококласних фахівців для авіаційної та рятувальної галузей вимагає не лише ґрунтовної теоретичної бази, а й практичної перевірки навичок в умовах, максимально наближених до реальних надзвичайних ситуацій. У квітні 2017 року Кіровоградська льотна академія НАУ стала всеукраїнським центром фахового змагання майбутніх професіоналів.

У період 26–27 квітня 2017 року на базі КЛА НАУ проходив ***ІІ етап Всеукраїнської студентської олімпіади з професійно-орієнтованої дисципліни «Організація і технологія***

проведення пошуково-рятувальних робіт». До участі у фінальному етапі долучилися представники провідних профільних ЗВО країни – Національного університету цивільного захисту України (м. Харків) та Черкаського інституту пожежної безпеки імені Героїв Чорнобиля НУЦЗ України.

У змаганнях брали участь 9 курсантів (по троє від кожного закладу вищої освіти), які вибороли призові місця під час першого етапу на базі власних навчальних закладів. Олімпіада складалася з двох турів:

І тур (теоретичний) – перевірка глибоких знань із дисципліни;

ІІ тур (практичний) – проходив на базі тренажерного центру пошуку, рятування та виживання в аварійних ситуаціях льотної академії. Учасники долали спеціалізовану дистанцію «Проведення пошуково-рятувальних робіт» як із використанням альпіністського спорядження, так і без нього.

Оцінювало конкурсантів компетентне журі, до складу якого увійшли провідні фахівці Управління Державної служби України з надзвичайних ситуацій у Кіровоградській області, міжнародної авіакомпанії «УРГА», Навчально-методичного центру цивільного захисту та життєдіяльності, а також Кіровоградської льотної академії НАУ.

За результатами напруженої боротьби переможців нагородили дипломами І, ІІ та ІІІ ступеня Міністерства освіти і науки України, а почесне перше місце виборола команда Кіровоградської льотної академії НАУ.





Проведення Всеукраїнської студентської олімпіади з пошуково-рятувальних робіт на базі Кіровоградської льотної академії НАУ стало переконливим підтвердженням високого авторитету закладу в галузі безпеки та рятувальної підготовки.

Перемога курсантів академії та використання сучасного тренажерного центру для практичних випробувань продемонстрували ефективність освітніх програм закладу, здатність виховувати лідерів галузі та готовність майбутніх фахівців діяти в екстремальних умовах.

Інноваційні технології, безпілотні системи та робототехніка: новий вимір практичної освіти в КЛА НАУ

Стрімкий розвиток сучасних технологій, цифровізація та поява нових галузей виробництва вимагали від закладів вищої освіти оперативного реагування та створення передової матеріально-технічної бази. У період 2017 року Кіровоградська льотна академія НАУ впевнено утверджувалася як потужний регіональний і національний центр інновацій, безпілотних систем, робототехніки та ІТ-освіти.

Відкриття спеціалізованих центрів, проведення масштабних фестивалів та освітніх хакатонів демонстрували прагнення академії поєднувати фундаментальну підготовку авіаційних кадрів із найсучаснішими досягненнями інженерної думки.

17 лютого 2017 року у Льотній академії НАУ відбулося урочисте ***відкриття інноваційного Центру безпілотних літальних апаратів.*** У заході взяли участь народний депутат України Олександр Горбунов, перший заступник Міністра освіти і науки України

Володимир Ковтунець, керівник Національного авіаційного університету Володимир Ісаєнко та проректор з корпоративного управління НАУ Володимир Шульга.

Програму візиту продовжила серія презентацій перспективних інноваційних проєктів академії: гостям продемонстрували Концепцію створення сучасного ІТ-технопарку, План упровадження STEM-освіти в навчальний процес, спільні мовні програми з Кембриджським університетом, а також партнерський навчальний проєкт академії та авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» (МАУ). Крім того, делегація ознайомилася з діяльністю Центру з аварійно-рятувальної підготовки та Центру підготовки волонтерів.

Особливу увагу гості приділили Музейному комплексу історичного краєзнавства Льотної академії, де доцент кафедри професійної педагогіки та соціально-гуманітарних наук, к.і.н. Ірина Романько продемонструвала можливості музейного комплексу для патріотичного виховання курсантів та першого знайомства з Україною курсантів-іноземців.





Розвиток інноваційного напряму знайшов своє продовження 12 квітня 2017 року, коли у Всесвітній день авіації та космонавтики в Льотній академії пройшов другий ***ІТ-фестиваль «ІТ-Альянс 4.0».*** Організатори та учасники розгорнули виставку, продемонструвавши досягнення у сфері робототехніки, віртуальних ігор, безпілотників та різноманітних ІТ-проєктів. Програма свята розпочалася із практичного семінару для освітян щодо впровадження роботоконструкторів в освітній процес, який провела Оксана Стоєцька – директорка компанії «Про Lego» (офіційного дистриб'ютора Lego в Україні). Центральною частиною фестивалю стали безпілотні технології: поряд із розробками власного Центру БПЛА академії, свої апарати презентували партнери галузі – компанії «DroneUA» та «Fly Technology», а на стадіоні «Ікар» відбулася практична демонстрація використання дронів в аграрному секторі. Керівник Центру безпілотних літальних апаратів академії Юрій Ковальов презентував нову освітню програму з підготовки пілотів БПЛА, а компанія «Про Lego» передала академії цінний подарунок – навчальний комплект Lego космічного спрямування.





Логічним продовженням роботи з молоддю у сфері інженерного творчого пошуку став захід, організований 1 листопада 2017 року. Центр робототехніки Кіровоградської льотної академії НАУ провів ***освітній семінар-хакатон «RoboSumo»*** для школярів і студентів, який об'єднав близько 100 учасників із Кіровоградської та Миколаївської областей. Програма включала обговорення питань конструювання та програмування роботів-сумо, ознайомлення з правилами змагань, практичну збірку власних роботів, навчальні поєдинки та майстер-

класи з польотів дронів, що дозволило залучити талановиту молодь до технічної творчості на базі академії.





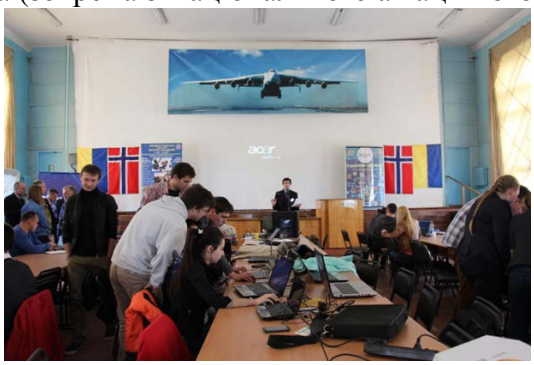
Відкриття нових профільних центрів, проведення масштабних ІТ-фестивалів та організація змагань із робототехніки засвідчували перетворення Кіровоградської льотної академії НАУ на провідний осередок інноваційного розвитку освіти. Інтеграція сучасних безпілотних технологій, роботоконструювання та STEM-підходів у навчальний процес дозволяла академії ефективно готувати конкурентоспроможних фахівців, здатних відповідати на виклики високотехнологічного світу.

NASA Space Apps Challenge у КЛА НАУ: глобальні космічні виклики на українській локації

Інтеграція Кіровоградської льотної академії НАУ у світовий науково-технологічний простір знаходила своє підтвердження в її участі у масштабних міжнародних ініціативах. Одним із яскравих прикладів такого партнерства стало проведення престижного глобального хакатону ***NASA Space Apps Challenge***, який дозволив академії стати центром залучення талановитих розробників, інженерів та дослідників до вирішення актуальних завдань у галузі авіації, космонавтики та земних екологічних проблем.

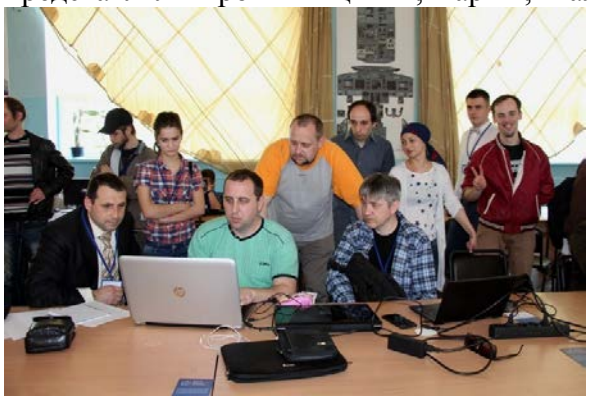
У 2016 році Кіровоградська льотна академія НАУ вперше прийняла ***українську секцію NASA Space Apps Challenge Kirovograd*** – найбільшого всесвітнього хакатону з вирішення глобальних завдань у сферах авіації та космонавтики, який щорічно організовувало Національне управління з аеронавтики і дослідження космічного простору США (NASA).

Інтенсивний 48-годинний марафон стартував 22–24 квітня 2016 року. Протягом двох діб конкурсанти працювали над розробкою інноваційних ідей для вирішення актуальних авіакосмічних завдань. Завдяки гнучкому формату учасники мали змогу проєктувати як у спеціально обладнаній аудиторії головного корпусу академії, так і дистанційно. Після завершення відведеного часу компетентне журі та гості заходу оцінили фінальні результати. Готові проєкти успішно представили 9 команд, які об'єднали розробників із Кіровограда, Києва (зокрема з Національного авіаційного університету), Житомира та Дніпра.



Наступного року академія вдруге стала офіційною локацією цього світового руху. 29–30 квітня 2017 року у КЛА НАУ пройшов хакатон NASA Space Apps Challenge – 2017. Організаторами заходу у Кропивницькому виступили Кластер «ІТ-Альянс 4.0» та Бізнес-школа Льотної академії НАУ. Головним фокусом конкурсу у 2017 році стало використання

аерокосмічних технологій та відкритих даних для вирішення нагальних земних проблем. За підсумками змагань на розгляд журі було подано 14 інноваційних проєктів від 13 команд, які представляли Кропивницький, Харків, Малу Виску та Новоукраїнку.





Проведення міжнародних хакатонів NASA Space Apps Challenge на базі Кіровоградської льотної академії НАУ яскраво засвідчувало високий технічний потенціал закладу та його здатність об'єднувати провідних українських розробників навколо глобальних наукових викликів.

Організація таких масштабних подій сприяла розвитку інженерної думки, популяризації авіакосмічної галузі та зміцненню позицій академії як провідного центру високотехнологічних ініціатив у регіоні.

ІТ-інновації та гейм-дизайн: КЛА НАУ як центр масштабних хакатонів

Інноваційний розвиток академії та її потужна цифрова й технічна база створювали унікальні можливості для залучення студентів і фахівців до передових проєктів світового рівня.

У період 2016–2018 років Кіровоградська льотна академія НАУ виступала піонером та головним національним осередком всесвітнього руху з розробки комп'ютерних ігор, демонструючи високий рівень організації та інтеграції у міжнародну ІТ-спільноту.

У 2016 році Україна вперше приєдналася до всесвітнього конкурсу з розробки комп'ютерних ігор ***Global Game Jam***, і саме Кіровоградська льотна академія НАУ стала першим майданчиком для проведення його національної секції. Змагання стартували 1 лютого 2016 року. На запрошення оргкомітету, створеного на базі КЛА НАУ, відгукнулися понад 70 розробників із Кіровограда, Одеси, Вінниці, Харкова, Запоріжжя, Києва та інших куточків України.

Одночасно із 35 тисячами однодумців із 93 країн світу українські учасники зібралися в головному навчальному корпусі академії. Отримавши спільну тему, команди занурилися у 48-годинний марафон інтенсивної творчості. За підсумками хакатону на розгляд журі було представлено 14 завершених повноцінних ігор. Кожен учасник отримав сертифікат міжнародного зразка, цінний досвід командної взаємодії, власні розробки, нові контакти у гейм-індустрії та потужний стимул для подальшого професійного розвитку.





Наступним важливим етапом розвитку цього напряму став ***хакатон Global Game Jam – 2018,*** який відбувся 26 січня 2018 року у Льотній академії НАУ. Якщо у 2016 та 2017 роках у Кропивницькому функціонувала єдина в Україні локація проведення цього конкурсу, то у 2018 році КЛА НАУ набула статусу центральної локації для проведення хакатону в країні, до якої доєдналися ще чотири майданчики у Харкові, Києві, Рівному та Одесі.

Вагомим досягненням академії стало те, що доцент кафедри інформаційних технологій КЛА НАУ Олексій Ізвалов виступив регіональним координатором Global Game Jam – 2018 серед країн Східної Європи, координуючи проведення Всесвітнього хакатону в Україні, Білорусі, Естонії, Литві, Латвії, Польщі, Угорщині, Чехії та Словаччині. Загалом подія охоплювала 800 міст світу та об'єднала 42 000 ентузіастів і професіоналів ігробудівництва.





Проведення хакатонів Global Game Jam на базі Кіровоградської льотної академії НАУ яскраво засвідчувало її лідерські позиції у сфері інформаційних технологій та програмування. Перетворення академії на національний центр, а згодом і на координаційний хаб Східної Європи, сприяло популяризації сучасного ігробудівництва, розвитку практичних навичок молодих розробників та зміцненню авторитету закладу на міжнародній освітній і науковій арені.

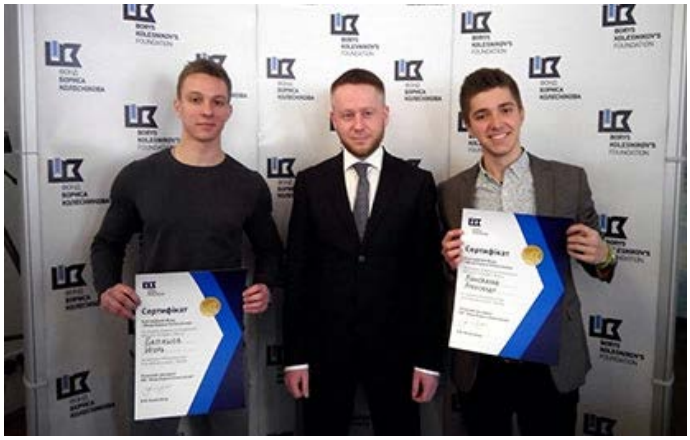
Здобувачі освіти КЛА НАУ – учасники конкурсу «Авіатор»

Участь курсантів льотної академії в щорічному благодійному конкурсі «Авіатор» (у напрямі «Освіта та наука») стала однією з найяскравіших сторінок у новітній історії закладу. Цей проєкт відкрив для майбутніх фахівців авіакосмічної галузі принципово нові горизонти, перетворившись із традиційного інтелектуального змагання на потужний інструмент професійного зростання.

Конкурс проводився серед студентів закладів вищої освіти, які здійснювали підготовку фахівців авіакосмічної галузі в Україні. Головною нагородою для переможців ставали поїздки на престижні міжнародні авіакосмічні салони – Farnborough International Airshow у Великій Британії або Paris Air Show Le Bourget у Франції. Усі витрати на подорожі традиційно покривав Благодійний фонд Б.Колеснікова.

У 2015–2016 навчальному році здобувачі освіти Кіровоградської льотної академії НАУ вперше долучилися до цього масштабного проєкту. Протягом п'яти етапів конкурсанти відповідали на складні запитання про авіацію, писали есе, складали тести з авіаційної англійської мови та демонстрували творчий потенціал.

Фінал всеукраїнського конкурсу «Авіатор-2015» відбувся 18–19 березня 2015 року в Національному авіаційному університеті, де близько 110 фіналістів виступили перед журі (директорами аеропортів, представниками міжнародних авіакомпаній та фонду) із презентаціями на тему «Авіація в моєму житті». Серед переможців конкурсу – курсанти КЛА НАУ Артур Юшков, Олександр Мацкайло, Ігор Батяшов, Вадим Дорохов, а також керівник курсантського самоврядування та ініціатор участі курсантів у проєкті Олександр Коновалов, які відвідали Міжнародний авіасалон Ле-Бурже у Франції.




У червні 2015 року 108 переможців конкурсу відвідали Міжнародний авіасалон Ле-Бурже у Франції. Вони побачили останні досягнення світового авіапрому і познайомилися з кращими світовими фахівцями галузі.

22 квітня 2016 року були підбиті підсумки проєкту «Авіатор-2016», який охопив дев'ять профільних вишів країни. На заключному етапі в Києві та Харкові фіналісти презентували свої мотиваційні проєкти. За результатами захистів експертна комісія визначила 100 найкращих молодих авіаторів України, серед яких були й представники Льотної академії НАУ, що здобули сертифікати на поїздку до Великої Британії для відвідування авіасалону Фарнборо.



Наступного року, 12 квітня 2017 року (у Всесвітній день авіації і космонавтики), фонд оголосив результати конкурсу «Авіатор-2017», який тривав шість місяців і зібрав 6500 учасників із 44 вишів та коледжів України.

За підсумками фінальних випробувань (що включали тести з точних наук, авіаційної англійської та розробку бізнес-планів) КЛА НАУ продемонструвала вагомий результат: до сотні найкращих увійшли 14 представників академії – Андрій Ащаулов, Лада Бірюкова, Дмитро Гордейко, Артем Лелеко, Олександр Литвиненко, Віталій Меркулов, Євген Свиридов, Андрій Слогоцький, Вікторія Тараненко, Аркадій Тарнавський, Святослав Трофименко, Максим Трохименко, Дмитро Хаврель та Іван Шеремет. 20 червня 2017 року вони вирушили в чотириденну подорож на Міжнародний авіакосмічний салон Ле-Бурже (Paris Air Show).



Для вихованців академії участь у конкурсі мала глибоке практичне та символічне значення. Готуючи конкурсні проєкти, курсанти виходили за рамки стандартної навчальної програми: вчилися мислити категоріями світового ринку, пропонувати нестандартні інженерні та управлінські рішення, а також бездоганно володіти авіаційною англійською мовою.

Живе знайомство з передовими технологіями планети та спілкування зі світовими лідерами авіабудування на салонах Farnborough і Le Bourget дарували переможцям унікальний досвід, який вони привозили в стіни рідної альма-матер.

Регулярні успіхи курсантів КЛА НАУ на загальнонаціональному рівні переконливо доводили високу конкурентоспроможність освітніх програм академії. Перемоги вихованців підкреслювали, що заклад готував не просто виконавців, а майбутніх лідерів авіації, здатних гідно представляти Україну на міжнародній арені та формувати новітню історію української авіаційної спільноти.

Проєкт «Хочу Бути Пілотом» та гарантоване працевлаштування випускників КЛА НАУ

Тісна інтеграція провідної галузевої освіти з реальними потребами українського авіаційного бізнесу створювала унікальні можливості для професійного старту випускників Кіровоградської льотної академії НАУ. Одним із найуспішніших прикладів такого партнерства став спільний проєкт із провідною авіакомпанією країни, який відкрив шлях до реальної кар'єри в цивільній авіації.

Завдяки стратегічному партнерству авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України» (МАУ) та Кіровоградської льотної академії НАУ випускники закладу отримали реальний шанс розпочати кар'єру в галузі ще на етапі завершення навчання.

1 лютого 2017 року компанія МАУ запропонувала курсантам узяти участь в обзерверських (ознайомчих) польотах. Така виробнича практика дозволяла курсантові стати тимчасовим членом екіпажу: проходити інструктажі, готувати повітряне судно до зліту разом із діючими пілотами та спостерігати за роботою екіпажу безпосередньо з кабіни літака. Під час цієї практики майбутні пілоти мали нагоду відвідати провідні європейські міста, серед яких – Франкфурт, Цюрих, Єреван, Париж, Мілан, Рим, Барселона, Дюссельдорф та Брюссель.

Наступним етапом стало проходження спеціальних навчальних модулів, розроблених фахівцями академії відповідно до вимог і стандартів МАУ. Бажання опанувати чотири інтенсивні англомовні модулі та скласти складні фінальні іспити виявили понад 100 курсантів із другого по п’ятий курси, проте до успішного завершення випробувань дійшли 43 особи.Після місячного очікування результатів та проходження індивідуальних співбесід із представниками авіакомпанії шість випускників п’ятого курсу – Євген Свиридов, Іван Афанасьєв, Євген Маляр, Святослав Пелих, Дмитро Гордейко та Андрій Ащаулов – отримали офіційне підтвердження: після завершення первинної льотної підготовки в академії на них чекало гарантоване працевлаштування в МАУ. Вагомий внесок у координацію та успіх реалізації цього проєкту доклали його куратори – Олександр Коновалов та Микола Живицький.



Успішна реалізація проєкту «Хочу Бути Пілотом» на базі Кіровоградської льотної академії НАУ стала свідченням високої якості практичної підготовки курсантів та довіри з боку провідних авіаперевізників країни. Поєднання виробничої практики в реальних рейсах, поглибленого вивчення профільних англомовних модулів та прямого діалогу з роботодавцями гарантувало випускникам надійний старт у професії та зміцнювало статус академії як головної кузні кадрів для цивільної авіації України.

Оновлення авіапарку та зміцнення матеріально-техничної бази

Практична підготовка пілотів та інших профільних авіафахівців Кіровоградської льотної академії НАУ була неможливою без сучасного та надійного авіапарку. Попри складні фінансові умови, нестабільність економічного середовища та державні виклики того періоду, керівництво та колектив академії незмінно знаходили внутрішні резерви, ефективні партнерські інструменти й можливості для вирішення життєво важливих питань із поповнення матеріально-технічної бази задля забезпечення якості навчального процесу.

Пріоритетну роль для КЛА НАУ відігравала ***практична льотна підготовка курсантів.*** Яскравим прикладом успішного розв'язання складних завдань стало 5 вересня 2015 року, коли курсанти і працівники льотної академії урочисто зустрічали на своєму аеродромі *новий літак «Цесна-172».* Це повітряне судно було придбане разом із ще чотирма літаками в рамках інвестиційного проєкту, спрямованого на забезпечення якісного виконання курсантами льотної підготовки.



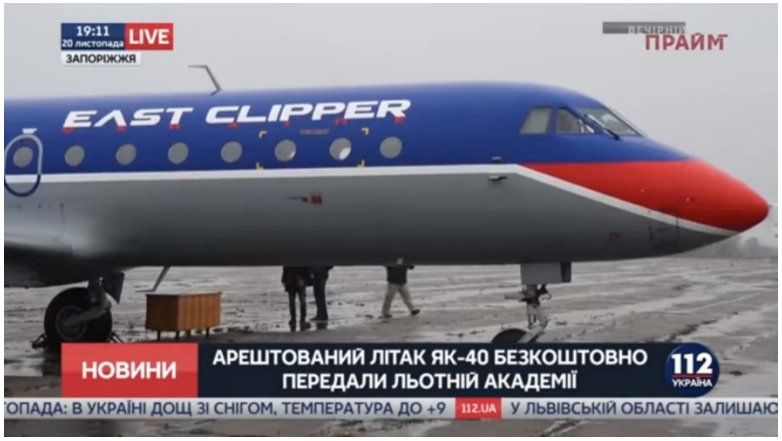


Колектив льотної академії на аеродромі. Урочиста зустріч нових літаків

Цей пілотний проєкт не лише збагатив академію новим досвідом роботи з інвестиційними партнерами, а й частково допоміг подолати гострі проблеми з дефіцитом нальоту годин.

У подальшому робота з поповнення матеріальної бази продовжилася в різних напрямах.

20 листопада 2017 року в міжнародному аеропорту Запоріжжя відбулась офіційна передача конфіскованого пасажирського літака ***Як-40 Кіровоградській льотній академії НАУ.*** За період його минулої експлуатації відмов та несправностей систем не фіксувалося, а технічне обслуговування виконувалося в повному обсязі. Після кількох років простою це надійне повітряне судно передали академії як ефективний наземний тренажер для проведення практичних занять із курсантами.



Важливим здобутком 2017 року стало те, що вперше за роки незалежності України КЛА НАУ отримала з Державного бюджету додаткове фінансування на розвиток у розмірі 5 мільйонів гривень. За ці кошти академія придбала нові авіаційні двигуни, що дозволило успішно продовжити ресурс використання трьох вітчизняних навчальних літаків НАРП-1 для льотної підготовки майбутніх пілотів.



Здатність Кіровоградської льотної академії НАУ знаходити ефективні рішення у складних фінансових умовах забезпечувала безперервний розвиток її авіапарку та тренажерної бази. Поповнення флоту літаками «Цесна-172», надходження навчального Як-40 та цільове державне фінансування на закупівлю двигунів для літаків НАРП-1 підтверджували стратегічну наполегливість закладу у збереженні високих стандартів підготовки льотного складу та зміцненні позицій провідної авіаційної школи країни.

Міжнародне партнерство: проєкт «Україна – Норвегія» у КЛА НАУ

Важливим напрямом діяльності Кіровоградської льотної академії була реалізація вагомих міжнародних ініціатив. Одним із найуспішніших прикладів такого партнерства стало багаторічне співробітництво в межах міжнародного проєкту «Україна – Норвегія», спрямованого на адаптацію та перенавчання українських військовослужбовців і членів їхніх сімей.

Кіровоградська льотна академія НАУ долучилася до виконання проєкту «Україна – Норвегія» у 2014 році. Програма реалізовувалась за фінансової підтримки уряду Норвегії та за сприяння Міжнародного благодійного фонду «Міжнародний фонд соціальної адаптації» і

благодійного фонду «ЄвроАзія». Мета ініціативи – допомогти колишнім військовослужбовцям та членам їхніх сімей успішно оволодіти цивільними спеціальностями.



У 2014 році на базі факультету менеджменту КЛА НАУ було успішно проведено перенавчання першої групи слухачів за спеціальністю «Організація підприємницької діяльності». Згодом освітню траєкторію розширили:

12 травня 2015 року розпочали навчання дві групи за програмою «Аварійне обслуговування та безпека на транспорті» (організація пошукових та аварійно-рятувальних робіт), спрямованою на порятунок постраждалих і запобігання надзвичайним ситуаціям.

В осінньому семестрі стартувала підготовка фахівців за актуальним напрямом «Інформаційні технології підприємницької діяльності». Академія приділяла особливу увагу вдосконаленню програм: до навчального процесу долучалися провідні фахівці з Норвегії, а спільною метою партнерів стало створення на базі КЛА НАУ сучасного навчально-тренувального центру пошуку та рятування.

Вагомим етапом обміну досвідом стала участь представників академії – заступника начальника з навчальної та наукової роботи, д.т.н., професора Д.М. Обідіна та декана факультету менеджменту, к.т.н., доцента А. В. Залевського – у Першому ***науково-практичному симпозіумі «Норвезько-українське співробітництво: здобутки та перспективи у сфері освіти і досліджень»***, що пройшов 15–17 вересня 2015 року на базі Тернопільського національного економічного університету. На форумі делегації університетів-партнерів обговорили досягнення проєкту та визначили стратегічні шляхи подальшої взаємодії.



Участь Кіровоградської льотної академії в проєкті «Україна – Норвегія» стала яскравим свідченням її високої соціальної місії та здатності ефективно впроваджувати міжнародні освітні стандарти. Завдяки тісній кооперації з норвезькими партнерами та благодійними фондами академія не лише забезпечувала якісну перепідготовку захисників України і членів їхніх сімей, а й створювала міцний фундамент для розвитку нових безпекових та управлінських компетентностей.

Сучасний етап розвитку вищої освіти передбачає не лише впровадження новітніх технологій навчання, а й глибокої модернізації управлінських процесів відповідно до міжнародних стандартів. Кіровоградська льотна академія розширювала горизонти

міжнародного співробітництва, поєднуючи академічні дискусії щодо євроінтеграції з практичним освоєнням передових управлінських і фінансових практик. Участь представників академії у проєктах європейського рівня та вивчення світових стандартів внутрішнього контролю засвідчують прагнення закладу до прозорості, ефективності та гармонізації управлінської культури з провідними європейськими університетськими ініціативами.

У період з 29 листопада по 1 грудня 2017 року у Києві відбувся навчальний ***семінар на тему: «Внутрішній контроль і COSO-стандарти: використання в університетському секторі»,*** у якому взяли участь представники Льотної академії.

Організаторами заходу виступили Міжнародний благодійний фонд «Міжнародний Фонд Соціальної Адаптації» та Університет Норд (Королівство Норвегія). Учасників привітав Надзвичайний і Повноважний Посол Королівства Норвегія в Україні та Білорусі Уле Т. Хорпестад. Практична мета семінару полягала в тому, щоб дати змогу університетському персоналу, залученому до міжнародного проекту «Україна–Норвегія», детально ознайомитися з ефективними системами внутрішнього контролю крізь призму світових стандартів COSO. Цей захід став важливою складовою системної співпраці Кіровоградської льотної академії НАУ з фондом у рамках реалізації зазначеної ініціативи.



Популяризація авіації та розширення партнерства: академія в житті регіону і країни

Кіровоградська льотна академія НАУ активно інтегрувалась в економічний, культурний та суспільний простір регіону й держави, виступаючи ініціатором та співорганізатором масштабних подій. Популяризація авіаційної професії, розширення кола надійних партнерів, демонстрація науково-виробничого потенціалу та проведення яскравих авіафестивалів перетворювали академію на справжній осередок тяжіння для молоді, громадськості та професіоналів галузі.

У вересні 2015 року Кіровоградська льотна академія НАУ взяла участь у щорічній національній агропромисловій виставці «АгроЕкспо–2015». Заклад був представлений не лише як освітній осередок, а й як потужний науково-виробничий комплекс.

Курсанти та співробітники академії презентували особливості підготовки авіаційних фахівців, а також перспективні напрями співпраці з аграрним сектором: від організації та виконання авіаційно-хімічних робіт до створення спільних волонтерських загонів із пошуку та рятування.





Важливим елементом професійної орієнтації стала участь представників КЛА НАУ 15 квітня 2015 року у презентації нового українського військово-транспортного літака Ан-178 на державному підприємстві «Антонов». Безпосереднє знайомство з передовою вітчизняною технікою дозволило курсантам вийти за межі теоретичних підручників і наочно оцінити масштаби авіабудування.

Особливою гордістю для академії стало те, що під час першого польоту Ан-178, який відбувся 7 травня 2015 року, другим пілотом екіпажу був випускник закладу – льотчик-випробувач ДП «Антонов» і Герой України Сергій Трошин, який у 1984 році закінчив Кіровоградське вище льотне училище цивільної авіації за спеціальністю «інженер-пілот».


1


2

1. Викатка Ан-178. Серед учасників урочистої події – співробітники та курсанти КЛА НАУ
2.Екіпаж після успішного польоту. Другий ліворуч – Сергій Трошин

Значним кроком до популяризації авіації в регіоні стало проведення масштабних авіафестивалів.

16 липня ***2016 року*** на польовому аеродромі КЛА НАУ за сприяння Маловисківської міської ради відбувся ***авіаційний фестиваль***. Його програма включала показові виступи з вищого пілотажу, стрибки парашутистів, демонстрацію професійних навчальних вправ авіарятувальниками, виставку сільськогосподарської авіаційної техніки, роботу авіатренажерів, польоти радіокерованих авіамоделей та статичну експозицію літаків.





Наступним етапом розвитку цієї ініціативи став другий ***авіаційний фестиваль «Вись 2017»,*** який пройшов 1 липня 2017 року на навчальному аеродромі Кіровоградської льотної академії у Малій Висці. Організаторами заходу знову виступили КЛА НАУ та Маловисківська міська рада. Під час фестивалю керівництво академії та міська рада підписали Меморандум про об'єднання зусиль для розбудови маловисківського посадкового майданчика та перетворення його на повноцінний аеродром Мала Виска з правом здійснення авіаперевезень.

Програма фестивалю «Вись 2017» вражала різноманіттям: гості побачили демонстрацію повнорозмірної авіамоделі літака «Кудашев-1», створеного вихованцями Дитячо-юнацького центру «Вись», польоти вертольота Мі-2 Кременчуцького авіаційного коледжу НАУ, а також виступи пілотів Кіровоградського авіаційно-спортивного клубу ОСО

України на літаках Як-52 із імітацією повітряного бою. Крім того, український вантажний літак Ан-26 авіакомпанії «УРГА» здійснив ефектні прольоти над аеродромом, парашутисти з дніпровського аероклубу «Орєхово» виконали показові стрибки, а родзинкою заходу стало проведення ІІІ етапу Чемпіонату України з дрон-рейсингу UADR CHALLENGE 2017.






Активна участь у провідних виставках, презентаціях передових досягнень вітчизняного авіапрому та організація яскравих регіональних авіафестивалів демонстрували відкритість Кіровоградської льотної академії НАУ до суспільства.

Партнерство з місцевими радами, аграрними підприємствами та авіаційними клубами не лише популяризувало романтику польотів і технічну творчість серед молоді, а й зміцнювало авторитет академії як ключового центру розвитку авіаційної культури в регіоні.

Партнерство зі школами та профорієнтація: шлях у небо зі шкільної лави

Діяльність Кіровоградської льотної академії Національного авіаційного університету охоплювала не лише роботу зі студентами та фахівцями галузі, а й системну профорієнтаційну роботу з молоддю. Важливим напрямом співпраці закладу з регіоном було створення єдиної неперервної освітньої траєкторії «школа – академія», яка дозволяла залучати талановитих учнів до науково-дослідної творчості та готувати майбутню авіаційну еліту країни ще з учнівської лави.

КЛА НАУ в межах профорієнтаційної роботи взаємодіяла з багатьма закладами загальної середньої освіти. Проте особлива увага приділялася школі-ліцею №25, з якою академію пов'язувала багаторічна спільна діяльність. Багато випускників цього ліцею згодом стали курсантами льотної академії, а його учні регулярно брали участь в академічних заходах. На базі навчального комплексу було відкрито спеціалізований авіаційний клас, випускники якого користувалися пільгами при вступі до академії.

В 11-му класі старшокласники поглиблено вивчали профільні дисципліни на спецкурсах і факультативах, які вели викладачі КЛА НАУ. Ліцеїсти брали активну участь у міжнародній освітній програмі iEARN (International Education and Resource Network) та навчалися в заочній аерокосмічній школі «Сузір'я». Найкращі вихованці презентували ліцей на всеукраїнських конкурсах «Мирний космос» та «Космічні фантазії» у номінаціях «Історія та розвиток космонавтики», «Космічні апарати» та «Історія виникнення Всесвіту».

У межах роботи профільних секцій вони проводили шкільні наукові конференції та захищали дослідницькі проєкти на базі Малої академії наук. Крім того, ліцеїсти брали участь у всеукраїнській конференції «Зоряний шлях» та опановували навички програмування за програмою «Intel». Співробітництво між Кіровоградською льотною академією НАУ та ліцеєм №25 мало комплексний характер: воно ефективно поєднувало профорієнтацію, поглиблену теоретичну підготовку та активну науково-дослідну діяльність учнів, результатом чого стала успішна інтеграція випускників ліцею до лав курсантів академії.

Системна співпраця Кіровоградської льотної академії НАУ із загальноосвітніми закладами регіону, зокрема з ліцеєм №25, яскраво доводила ефективність профорієнтації та залучення молоді до науково-технічної творчості. Створення спеціалізованих авіаційних класів, спільна участь у проєктах Малої академії наук та олімпіадах дозволяли виховувати мотивовану, підготовлену зміну, яка впевнено обирала небо своєю професійною дорогою.

***

Період 2011–2017 років став для Кіровоградської льотної академії Національного авіаційного університету часом масштабних перетворень, динамічного розвитку та зміцнення лідерських позицій на освітній і науковій арені України. Попри складні фінансові умови та зовнішні виклики, заклад демонстрував високу стійкість, інституційну гнучкість і здатність відповідати на запити сучасного високотехнологічного світу.

Завдяки системній роботі вдалося суттєво оновити матеріально-технічну базу: поповнити авіапарк, залучити тренажерне обладнання та отримати державне фінансування на закупівлю двигунів. Це забезпечило якісну практичну льотну підготовку курсантів і частково розв'язало проблему нальоту годин.

Академія впевнено інтегрувалася у європейський та світовий простір через реалізацію міжнародних проєктів (зокрема «Україна – Норвегія» з перенавчання військовослужбовців), проведення престижних глобальних хакатонів та успішну участь здобувачів освіти у всеукраїнських змаганнях і конкурсах. Вагомими здобутками закладу стало відкриття інноваційних центрів – Центру безпілотних літальних апаратів та Центру робототехніки, а також розвиток IT-освіти й STEM-підходів.

Особливою складовою діяльності академії було поєднання високопрофесійної фахової підготовки з глибоким національно-патріотичним вихованням курсантів, яке спиралося на потенціал Музейного комплексу історичного краєзнавства.

Організація масштабних авіафестивалів («Вись»), участь у виставках та презентаціях передових досягнень вітчизняного авіапрому підтверджували відкритість закладу до суспільства та його ключову роль у популяризації авіаційної професії в регіоні.

Усі ці досягнення переконливо засвідчували, що КЛА НАУ виконувала свою головну місію – готувала не просто висококласних фахівців цивільної авіації, інженерів та дослідників, а патріотів України, здатних гідно продовжувати славетні традиції вітчизняного авіабудування та льотної справи.

ЛЬОТНА АКАДЕМІЯ НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ (2018–2024 роки)

Відповідно до рішення вченої ради Національного авіаційного університету від 7 листопада 2016 року, введеного в дію наказом ректора НАУ від 15 листопада 2016 року, враховуючи наказ НАУ від 22 листопада 2017 року та на підставі наказу МОН України від 4 січня 2018 року, з 8 лютого 2018 року академія отримала нову назву – *Льотна академія Національного авіаційного університету.*

Логотип ЛА НАУ



Перший навчальний корпус ЛА НАУ



Прапор Льотної академії Національного авіаційного університету – офіційний символ ЛА НАУ. Він уособлював єдність поколінь та взаєморозуміння співробітників, курсантів і студентів, які працювали і навчалися в ЛА НАУ. Прапор Льотної академії є важливою культурною та історичною пам'яткою

КЕРІВНИЦТВО ЛА НАУ

Начальники Льотної академії Національного авіаційного університету:



2018-2021 рр.; жовтень 2023 – травень 2025 рр: *НЕДІЛЬКО СЕРГІЙ МИКОЛАЙОВИЧ. Доктор технічних наук, професор*


Лютий – вересень 2021 р.: *ЧУМАК ОЛЕКСАНДР ОЛЕКСІЙОВИЧ. Доктор юридичних наук, заслужений юрист України*

(призначений на посаду начальника ЛА НАУ з 26 лютого 2021 року, наказ ректора НАУ від 26.02.2021 №197/к. Відсторонений від посади начальника ЛА НАУ з 09.09.2021 р. наказом ректора НАУ. З 03.03.2022 р. звільнений з посади наказом ректора НАУ (наказ від 02.03.2022 р. № 169/к)


Вересень – грудень 2021 р. – *ЮЛДАШЕВ СЕРГІЙ ОЛЕКСІЙОВИЧ. Доктор юридичних наук. В.о. начальника Льотної академії НАУ. Проректор з організаційно-правової та безпекової діяльності Національного авіаційного університету.*

Згідно наказу ректора НАУ (наказ від 03.09.2021 № 777/к) виконував обов'язки начальника ЛА НАУ з 06.09.2021 р. Звільнений з посади 05.12.2021 р.


Грудень 2021 – квітень 2022 р. – *ДРЕЗНАЛЬ АРТУР ГЕНРІХОВИЧ.* Кандидат технічних наук, доцент.

Призначений на посаду т.в.о начальника академії з 6 грудня 2021 р.


Квітень 2022 р. – жовтень 2023 р. – *МАКСИМОВ ВОЛОДИМИР ОЛЕКСІЙОВИЧ.* Кандидат технічних наук.

З 19 квітня 2022 р. згідно з наказом (№ 194/к) ректора Національного авіаційного університету виконував обов'язки начальника ЛА НАУ / директора ЛА НАУ.

З 19 жовтня 2023 року звільнений з посади наказом (№ 822/к від 18.10.23) Голови комісії з реорганізації НАУ В.Шульги.

ЗАСТУПНИКИ НАЧАЛЬНИКА ЛА НАУ

Заступник начальника ЛА НАУ з економічної та адміністративно-фінансової роботи (до лютого 2021 р.)



Чумак Олександр Олексійович

Доктор юридичних наук, заслужений юрист України

Закінчив Харківський державний педагогічний університет ім. Г.С.Сковороди за спеціальністю «Правознавство» та Харківський регіональний інститут державного управління Національної академії державного управління при Президентові України за спеціальністю «Державне управління».

У 2011 році захистив дисертацію на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.06 «Трудове право; право соціального забезпечення».

У 2016 році захистив дисертацію на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право»

З 1999 по 2015 рр. працював на різних керівних посадах Управління юстиції у Кіровоградській області.

З 2016 року (за сумісництвом) доцент кафедри галузевого права Кіровоградського державного педагогічного університету ім. Володимира Винниченка.

З грудня 2016 року по лютий 2021 р. обіймав посаду заступника начальника Кіровоградської льотної академії Національного авіаційного університету з економічної та адміністративно-фінансової роботи.

Обирався депутатом Кіровоградської обласної ради, членом постійної комісії з питань бюджету, фінансово-економічної політики та інвестицій.

Заступник начальника академії з навчальної науково-методичної та виховної роботи



Півень Микола Ілліч

Кандидат педагогічних наук, доцент.

Працює в Льотній академії НАУ з 8 серпня 1981 року на посадах: викладача, старший викладач, доцент та завідувач кафедри фізичної і психофізіологічної підготовки. З 2001 року по 2007 роки обіймав посади проректора з навчально-методичної роботи СПІ «Педагогічної академія», ректора цього закладу вищої освіти та першого проректора освітнього консорціуму: СПІ «Педагогічна академія», Кіровоградський інститут комерції та економіко-правовий коледж. З 2007 року працював в Національному технічному університеті на посаді доцента кафедри філософії. З 2010 року працює в Льотній академії.

З 03.10.2019 – виконуючий обов’язки заступника начальника академії з навчальної науково-методичної та виховної роботи.

Заступник начальника ЛА НАУ з організації та забезпечення льотної роботи



Задков Валерій Валентинович. Пілот першого класу цивільної авіації.

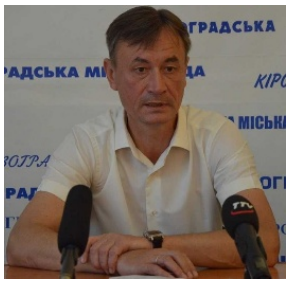
У 1992 р. закінчив Кіровоградське вище льотне училище цивільної авіації (КВЛУ ЦА).

З 1992 р. працював в авіаційному загоні КВЛУ на посаді другого пілота-бортінженера - інструктора - пілота - інструктора - заступника командира ескадрильї - командира ескадрильї - заступника командира авіаційного загону.

З 2004 по 2010 рр. – Командир авіаційного загону ДЛАУ.

З 2010 року – обіймав посаду заступника начальника академії з організації та забезпечення льотної роботи.

Заступник начальника ЛА НАУ з наземних служб



Кухаренко Віктор Іванович

В 1992 році закінчив Кіровоградський державний педагогічний інститут ім. О.С. Пушкіна за спеціальністю «Фізика», кваліфікація – вчитель фізики, інформатики і обчислювальної техніки. В 2007 році закінчив Кіровоградський національний технічний університет за спеціальністю «Фінанси», кваліфікація – менеджер з фінансів. В 2013 році закінчив Дніпропетровський регіональний інститут державного управління Національної академії державного управління при Президентові України, магістр за спеціальністю «Державне управління». В 2013 році закінчив Національний університет «Одеська юридична академія» за спеціальністю «Правознавство», кваліфікація – юрист.

Має досвід роботи вчителя, керівника приватних підприємств, заступника голови з питань діяльності виконавчих органів Кіровоградської районної ради м. Кіровограда, заступника міського голови Кіровоградської міської ради, директора департаменту житлово-комунального господарства – заступника міського голови з питань діяльності виконавчих органів Кіровоградської міської ради, начальника відділу державної реєстрації речових прав на нерухоме майно управління державної реєстрації Головного територіального управління юстиції у Кіровоградській області, начальника інспекції державного архітектурно-будівельного контролю Кіровоградської міської ради, начальника Головного управління житлово-комунального господарства Міської ради м.Кропивницького, т.в.о. заступника міського голови.

Депутат Кіровоградської міської ради V скликання.

Нагороджений відзнакою виконавчого комітету Кіровоградської міської ради «За заслуги»; відзнакою виконавчого комітету Кіровоградської міської ради «За заслуги» I ступеня; грамотою Головного управління юстиції у Кіровоградській області.

Помічник начальника ЛА НАУ з громадських зв'язків


Ковальова Олена Сергіївна

У 2002 році закінчила фізико-математичнний факультет Кіровоградського державного педагогічного університету ім. Володимира Винниченка, де отримала ступінь магістра за спеціальністю викладач фізики. У 2006 році закінчила аспірантуру Державної льотної академії України за спеціальністю педагогіка професійної освіти.

У 2002 році працювала вчителем у ШДС «Вікторія-П», з 2003-2005 рр. - викладачем Кіровоградського інституту комерції.

З 2005 по 2008 рік – заступник редактора обласного інформаційно-розважального тижневика «Новий погляд», журналіст кіровоградського журналу «Ланруж», редактор сайту «весь Кіровоград» та член Кіровоградського прес-клубу реформ. 2005-2006 рік - помічник Народного депутата України з питань громадських зв'язків.

З 2008 по 2013 р. працювала на посадах: головного спеціаліста з питань оприлюднення у ЗМІ результатів діяльності КРУ в Кіровоградській області, начальника відділу зв'язків з громадськістю Корпорації «XXI століття».

З січня 2017 року обіймала посаду помічника начальника академії з громадських зв'язків.

Голова профспілкового комітету


Вахнік Ігор Іванович

Після закінчення Кірсанівського авіаційно-технічного училища Цивільної авіації багато років працював в Кіровоградському авіаційному підприємстві «Кіровоградські авіалінії». Пройшов шлях від авіатехніка до заступника директора по наземним службам КП «Аеропорт-Кіровоград».

В Кіровоградській льотній академії НАУ працював з 2011 року.

У 2012 році конференцією трудового колективу був обраний на посаду голови первинної профспілкової організації КЛА НАУ.

Депутат Кіровської районної в м. Кіровограді ради у 2010 – 2015 рр.

Льотна академія НАУ проводила ступеневу підготовку фахівців за державним замовленням та на договірній основі за ступенями бакалавра та магістра.

Ступінь «Бакалавр»

Спеціальність «Авіаційний транспорт»

Спеціалізація «Льотна експлуатація повітряних суден»

Професійні права (робота в якості):

− Комерційний пілот літака (другий пілот);

− Командир повітряного судна (однопілотного літака);

Спеціалізація «Технічне обслуговування та ремонт повітряних суден і авіадвигунів»

Професійні права (робота в якості): Фахівець з технічного обслуговування, ремонту та діагностики авіаційної техніки (літаків);

Спеціалізація «Управління повітряним рухом»

Професійні права (робота в якості): Диспетчер управління повітряним рухом.

Спеціалізація «Аеронавігаційне забезпечення та планування польотів»

Професійні права (робота в якості): Співробітник по забезпеченню польотів / диспетчер по забезпеченню польотів.

Спеціалізація «Автоматизовані та робототехнічні системи авіаційного транспорту»

Професійні права (робота в якості): Фахівець з інформаційних технологій.

Спеціалізація «Аварійне обслуговування та безпека на авіаційному транспорті»

Професійні права (робота в якості): диспетчер координаційного центру пошуку і рятування / оператор технічних засобів контролю безпеки.

Спеціалізація «Організаційне забезпечення і управління авіаційним виробництвом»

Професійні права (робота в якості): менеджер на транспорті/інженер з організації управління виробництвом.

Спеціалізація «Управління транспортним обслуговуванням авіаційних подорожей»

Професійні права (робота в якості): менеджер на транспорті/спеціаліст з транспортного обслуговування.

Спеціальність «Менеджмент»

Спеціалізація «Менеджмент міжнародних авіаційних перевезень»

Професійні права (робота в якості): менеджер міжнародних авіаційних перевезень.

Спеціалізація «Менеджмент туристичної індустрії»

Професійні права (робота в якості): менеджер з туризму.

Ступінь «Магістр»

Спеціальність «Авіаційний транспорт»

Спеціалізація «Льотна експлуатація повітряних суден»

Спеціалізація «Управління повітряним рухом»

Спеціалізація «Аеронавігаційне забезпечення та планування польотів»

Спеціалізація «Аварійне обслуговування та безпека на авіаційному транспорті»

Спеціальність «Менеджмент»

Спеціалізація «Менеджмент міжнародних авіаційних перевезень»

Спеціалізація «Менеджмент міжнародного авіаційного туризм"

Сертифікати (станом на 2018 рік):

• Сертифікат про акредитацію з напряму (спеціальності) 0701 «Транспорт і транспортна інфраструктура» 6.070102 «Аеронавігація»

• Сертифікат про акредитацію з напряму (спеціальності) 0701 «Транспорт і транспортна інфраструктура» 6.070103 Обслуговування повітряних суден

• Сертифікат про акредитацію з напряму (спеціальності) 27 «Транспорт» 272 Авіаційний транспорт

• Сертифікат про акредитацію з напряму (спеціальності) «Аеронавігаційне забезпечення і планування польотів» 272 Авіаційний транспорт (магістр)

• Сертифікат про акредитацію з напряму (спеціальності) «Аварійне обслуговування та безпека на авіаційному транспорті» 272 Авіаційний транспорт (магістр)

• Сертифікат про акредитацію з напряму (спеціальності) «Льотна експлуатацій повітряних суден» 272 Авіаційний транспорт (магістр)

• Сертифікат про акредитацію з напряму (спеціальності) «Організаційне забезпечення та управління авіаційним виробництвом» 272 Авіаційний транспорт (магістр)

• Сертифікат про акредитацію з напряму (спеціальності) «Технічне обслуговування та ремонт повітряних суден і авіадвигунів» 272 Авіаційний транспорт (магістр)

• Сертифікат про акредитацію з напряму (спеціальності) «Управління повітряним рухом» 272 Авіаційний транспорт (магістр)

• Сертифікат про акредитацію з напряму (спеціальності) 07 «Управління та адміністрування» 073 Менеджмент

• Сертифікат про акредитацію з напряму (спеціальності) 0306 «Менеджмент і адміністрування» 6.030601 Менеджмент

• Сертифікат про акредитацію з напряму (спеціальності) «Менеджмент міжнародних авіаційних перевезень» 073 Менеджмент (магістр)

• Сертифікат про акредитацію з напряму (спеціальності) «Менеджмент туристичної індустрії» 073 Менеджмент (магістр)

• Сертифікат авіаційного тренажера ПС Як-40

• Сертифікат авіаційного тренажера ПС Ан-26

• Сертифікат аеродрому

• Свідоцтво про реєстрацію аеродрому

• Посвідчення про допуск до експлуатації постійного злітно-посадкового майданчика «Мала Виска»

• Сертифікат на право здійснювати підготовку для отримання свідоцтва члена екіпажу (FTO) та внесення кваліфікаційних відміток у свідоцтво члена екіпажу (TRTO)

• Сертифікат на право здійснювати професійну підготовку для отримання відповідних свідоцтв персоналу організації повітряного руху та/або внесення рейтингів у свідоцтва цього персоналу

• Сертифікат експлуатанта

• Сертифікат відповідності

• Сертифікат служби авіаційної безпеки

• Сертифікат організації з підготовки диспетчерів управління повітряним рухом

Структура Льотної академії НАУ

У зв'язку з перейменуванням Відокремленого структурного підрозділу Національного авіаційного університету «Кіровоградська льотна академія Національного авіаційного університету» в Льотну академію Національного авіаційного університету та змінами у штатному розписі, начальник ЛА НАУ видав НАКАЗ (від 30 березня 2018 р. № 139) про затвердження нової структури Льотної академії НАУ.

Згідно наказу заступнику начальника академії з навчальної, науково-методичної та виховної роботи підпорядковувались наступні підрозділи:

Науково-дослідний сектор;

Навчальний відділ;

Факультет льотної експлуатації з кафедрами;

Факультет обслуговування повітряного руху з кафедрами;

Факультет менеджменту та організаційно-технічного забезпечення польотів з кафедрами;

Відділ ліцензування та акредитації;

Методичний кабінет;

Видавництво;

Науково-технічну бібліотеку;

Тренажерний центр ОПР;

Аспірантуру;

Науково-виробничий інститут аеронавігації;

Відділ з організаційно-стройової, виховної та психологічної роботи.

Факультет льотної експлуатації

Декани факультету льотної експлуатації:



Шульгін Валерій Анатолійович
кандидат технічних наук, доцент
2018 – лютий 2021 рр.



Дмітрієв Олег Миколайович
доктор технічних наук, професор
2021-2024 роки

Склад деканату факультету льотної експлуатації:

ДМІТРІЄВ Олег Миколайович, к.т.н – заступник декана факультету з методичної роботи (до лютого 2021 року)

МАЖАРОВ Володимир Сергійович – к.т.н., заступник декана факультету з виховної роботи (до липня 2022 року);

ГРИЦЕНКО Лідія Миколаївна – секретар факультету;

РЯБОКОНЬ Діна Василівна – інспектор факультету.

Підготовка фахівців, які відповідатимуть за людські життя під час виконання службових обов'язків, вимагає особливих підходів та методик. Цей процес охоплює не лише засвоєння курсантами необхідного обсягу знань, умінь і навичок, а й формування шляхетної, високоорганізованої особистості. Спираючись на багаторічний практичний досвід, а також використовуючи передові засоби навчання та новітні технології, факультет льотної експлуатації, як і в попередні періоди своєї діяльності, успішно виконував покладені на нього функції. Його діяльність повністю відповідала вимогам законодавства України у сфері вищої освіти, стандартам і рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО), Об'єднаної авіаційної влади Європи (JAA) та Державної авіаційної служби України».

На факультеті здійснювалась підготовка спеціалістів кваліфікацій «пілот літака» та «інженер-механік (фахівець з технічного обслуговування та ремонту повітряних суден і авіадвигунів)» висококваліфікованим професорсько-викладацьким складом з великим досвідом практичної (у тому числі – льотної) роботи та статусом експертів з теоретичної підготовки.

До складу факультету ЛЕ входили кафедри:

Кафедра безпеки польотів. Завідувач кафедри: Ситник Юрій Борисович;

Кафедра льотної експлуатації, аеродинаміки та динаміки польоту. Завідувач кафедри: Дм1трієв Олег Миколайович;

Кафедра авіаційної техніки. Завідувач кафедри: Нестеренко Катерина Сергіївна;

Кафедра фізико-математичних дисциплін. В.о. завідувача кафедри: Семенюта Марина Фролівна.

Кафедра авіаційного обладнання. Завідувач кафедри: Тузов Володимир Олександрович;

Кафедра аеронавігації. Завідувач кафедри: Кушнєрова Надія Іванівна.

Факультет обслуговування повітряного руху (до 01.07.2022 р.)
Декан факультету обслуговування повітряного руху


Невиніцин Андрій Миколайович, кандидат технічних наук, доцент

Склад деканату факультету обслуговування повітряного руху:
Заступник декана з методичної роботи: Чайковський Віталій Петрович
Заступник декана з виховної роботи: Сурков Костянтин Юрійович
Секретар: Селіверстова Анна Андріївна
Інспектор: Гаращенко Ірина Григорівна
Методист: Іващенко Інна Володимирівна
На факультеті здійснювалась підготовка фахівців на денній та заочній формах навчання.
Галузь знань: 27 «Транспорт"; Спеціальність: 272 «Авіаційний транспорт"; Освітній ступінь: «Бакалавр".

Спеціалізація «Управління повітряним рухом»; Кваліфікація: бакалавр з авіаційного транспорту, диспетчер управління повітряним рухом; Професійні права – робота в якості диспетчера управління повітряним рухом;

Спеціалізація «Аеронавігаційне забезпечення і планування польотів»; Кваліфікація: бакалавр з авіаційного транспорту, диспетчер із забезпечення польотів / співробітник із забезпечення польотів; Професійні права – робота в якості диспетчера із забезпечення польотів / співробітника із забезпечення польотів;

Спеціалізація «Авіаційні робототехнічні системи»; Кваліфікація: бакалавр з авіаційного транспорту, фахівець з інформаційних технологій; Професійні права – робота в якості фахівця з інформаційних технологій;

Спеціалізація «Аварійне обслуговування та безпека на авіаційному транспорті»; Кваліфікація: бакалавр з авіаційного транспорту, диспетчер координаційного центру пошуку та рятування, технік з аварійно-рятувальних робіт, оператор технічних засобів контролю на безпеку; Професійні права – робота в якості диспетчера координаційного центру пошуку та рятування, техніка з аварійно-рятувальних робіт, оператора технічних засобів контролю на безпеку;

Галузь знань: 27 «Транспорт»; Спеціальність: 272 «Авіаційний транспорт»; Освітній ступінь: «Магістр»;

Спеціалізація «Управління повітряним рухом»; Кваліфікація: магістр з авіаційного транспорту, інженер-дослідник, інженер з управління повітряним рухом; Професійні права – робота в якості інженера з управління повітряним рухом;

Спеціалізація «Аеронавігаційне забезпечення і планування польотів»; Кваліфікація: магістр з авіаційного транспорту, інженер-дослідник, інженер з аеронавігаційної інформації; Професійні права – робота в якості інженера з аеронавігаційної інформації;

Спеціалізація «Аварійне обслуговування та безпека на авіаційному транспорті»; Кваліфікація: магістр з авіаційного транспорту, інженер-дослідник, інженер з аварійно-рятувальних робіт; Професійні права – робота в якості інженера з аварійно-рятувальних робіт.

До складу факультету ОПР входили кафедри:
Кафедра авіаційної метеорології. В.о. завідувача кафедри: Корінна Ольга Валеріївна;

Кафедра пошуку, рятування, авіаційної безпеки та спеціальної підготовки. Завідувач кафедри: Лещенко Геннадій Анатолійович;

Кафедра іноземних мов. Завідувач кафедри: Вітряк Анатолій Микитович;

Кафедра інформаційних технологій та обслуговування повітряного руху. Завідувач кафедри: Неділько Віталій Миколайович.

Факультет менеджменту (до 01.07.2022 р.)

Декан факультета менеджменту



Письменна Марія Сергіївна, доктор економічних наук, доцент кафедри менеджменту економіки, права та туризму

Склад деканату факультету менеджменту

Заступник декана з наукової роботи: Урсол Оксана Володимирівна

Заступник декана з виховної роботи: Єрмоленко-Князєва Лілія Станіславівна

Секретар: Бобринець Тетяна Володимирівна

Секретар: Канчі Катерина Геннадіївна

Інспектор: Лепіхова Світлана Вікторівна

Методист: Лугова Анжела Миколаївна

Інформація про факультет

Факультет менеджменту здійснював підготовку менеджерів (управителів).

Спеціальності

- 073 «Менеджмент»

Освітньо-професійна програма «Менеджмент міжнародних авіаційних перевезень»

Освітньо-професійна програма «Менеджмент туристичної індустрії» (туризм, готельний та ресторанний бізнес)

- 272 «Авиационный транспорт»

Освітньо-професійна програма «Організаційне забезпечення та управління авіаційним виробництвом»

- 081 «Право»

Освітньо-професійна програма «Правове забезпечення міжнародної авіаційної діяльності»

- 242 «Туризм»

Освітньо-професійна програма «Туризм»

До складу факультету менеджменту входили кафедри:

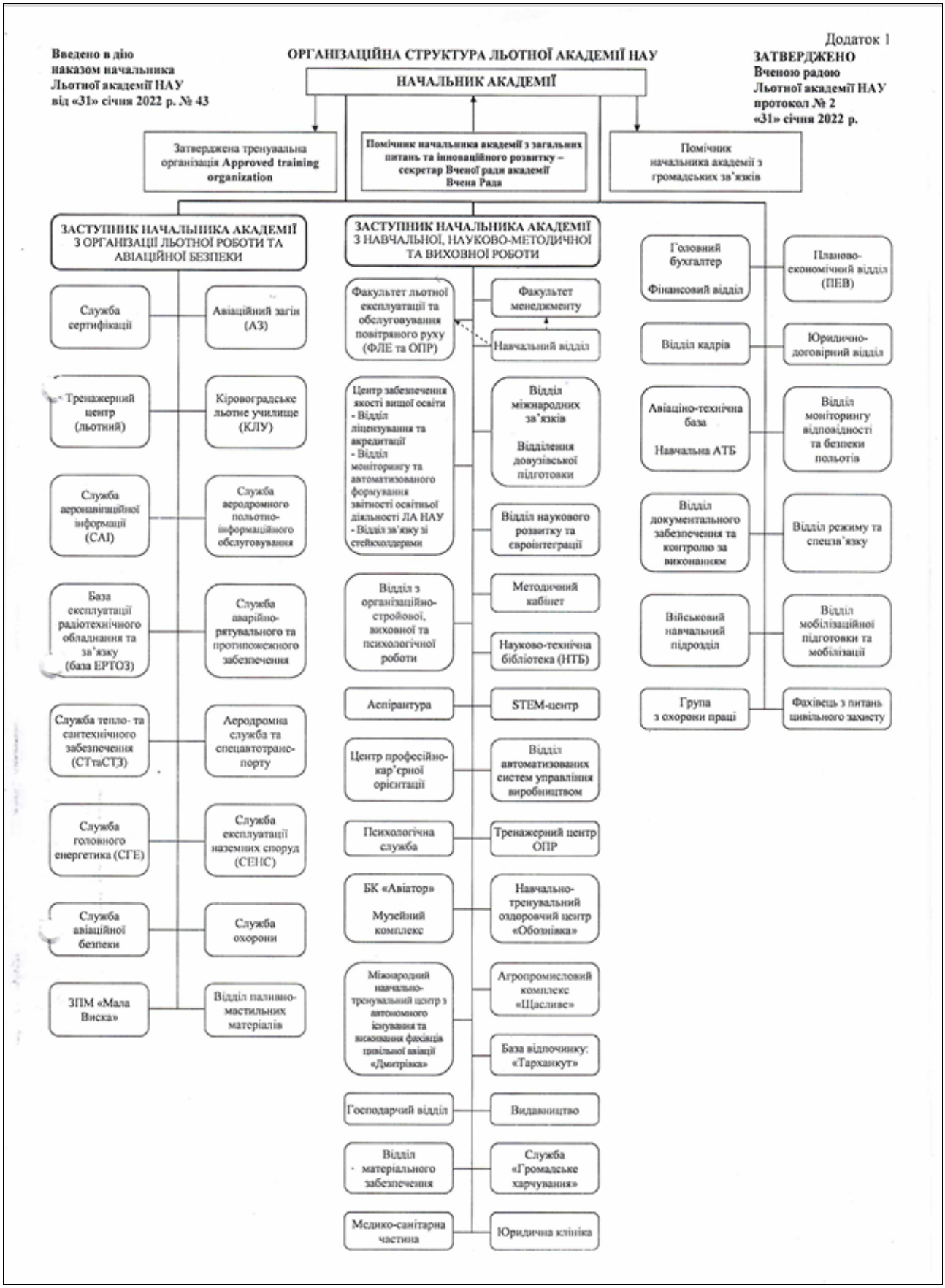
Кафедра менеджменту, економіки та туризму. Завідувач кафедри: Колотуха Олександр Васильович;

Кафедра професійної педагогіки та соціально-гуманітарних наук. Завідувач кафедри: Плачинда Тетяна Степанівна;

Кафедра фізичної та психофізіологічної підготовки. В.о. завідувача кафедри: Редозубов Олександр Аркадійович;

Кафедра права та правового регулювання авіаційної діяльності. Завідувач кафедри: Стецюк Богдан Романович.

У січні 2022 року було внесено ***зміни до ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ СТРУКТУРИ Льотної академії НАУ*** (Затверджено Вченою радою ЛАНАУ, протокол №2 від 31 січня 2022 року. Введено в дію наказом начальника ЛА НАУ від 31 січня 2022 р. № 43)



У травні – червні 2022 року відбулись масштабні зміни в структурі ЛА НАУ.

Витяг з Наказу начальника Льотної академії Національного авіаційного університету 27.05. 2022 р, м. №136 *Про внесення змін до структури Льотної академії НАУ:*

«На підставі обґрунтування фінансово-економічного стану Льотної академії НАУ щодо оплати праці працівникам і наказу начальника академії від 26.05.2022 №134 "Про введення в дію рішення Вченої ради Льотної академії НАУ від 25.05.2022, протокол № 7", яким з 01.07.2022 затверджені нові структурні підрозділи академії, що передбачає реорганізацію факультетів та кафедр з метою оптимізації організаційної структури Льотної академії НАУ, а також для забезпечення ефективної роботи факультетів та кафедр академії

Наказую:

З 01 липня 2022 року

1. Ліквідувати Факультет льотної експлуатації та обслуговування повітряного і створити на його базі ФАКУЛЬТЕТ ЛЬОТНОЇ ЕКСПЛУАТАЦІЇ.

2. Ліквідувати Факультет менеджменту та створити на його базі ФАКУЛЬТЕТ АВІАЦІЙНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ.

3. Створити КАФЕДРУ ЛЬОТНОЇ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТА БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ шляхом об'єднання Кафедри льотної експлуатації, аеродинаміки та динаміки польоту і Кафедри безпеки польотів

4. Призначити КАФЕДРУ ЛЬОТНОЇ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТА БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ випусковою за освітньо-професійною програмою «Льотна експлуатація повітряних суден» та за освітньо-науковою програмою «Транспортні технології (Спеціалізація 275.00 «Авіаційний транспорт»)».

5. Створити КАФЕДРУ КОНСТРУКЦІЇ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН, АВІАДВИГУНІВ ТА ПІДТРИМАННЯ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ шляхом об'єднання Кафедри авіаційної техніки, Кафедри авіаційного обладнання і частини Кафедри туризму та авіаційних перевезень, що забезпечує освітньо-професійну програму «Організаційне забезпечення та управління авіаційним виробництвом».

6. Призначити КАФЕДРУ КОНСТРУКЦІЇ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН, АВІАДВИГУНІВ ТА ПІДТРИМАННЯ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТ випусковою за освітньо-професійними програмами «Технічне обслуговування та ремонт повітряних суден і авіадвигунів» і «Організаційне забезпечення та управління авіаційним виробництвом».

7. Створити КАФЕДРУ ПРОФЕСІЙНОЇ ТА АВІАЦІЙНОЇ МОВНОЇ ПІДГОТОВКИ шляхом об'єднання Кафедри іноземних мов і частини Кафедри професійної педагогіки та соціально-гуманітарних наук, що забезпечує викладання дисциплін мовної підготовки.

8. Створити КАФЕДРУ АЕРОНАВІГАЦІЇ, МЕТЕОРОЛОГІЇ ТА ОРГАНІЗАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО РУХУ шляхом об'єднання Кафедри аеронавігації, Кафедри обслуговування повітряного руху і частини Кафедри інформаційних технологій, що забезпечує освітньо-професійну програму «Аеронавігаційне забезпечення і планування польотів».

9. Призначити КАФЕДРУ АЕРОНАВІГАЦІЇ, МЕТЕОРОЛОГІЇ ТА ОРГАНІЗАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО РУХУ випусковою за освітими професійними програмами «Управління повітряним рухом», «Аеронавігаційне забезпечення і планування польотів».

10. Створити КАФЕДРУ АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНОЇ, ПРОФЕСІЙНО-ПРИКЛАДНОЇ ФІЗИЧНОЇ ПІДГОТОВКИ ТА ТУРИЗМУ шляхом об'єднання Кафедри пошуку, рятування, авіаційної безпеки та спеціальної підготовки, Кафедри фізичної та психофізіологічної підготовки і частини Кафедри туризму та авіаційних перевезень, що забезпечує освітньо-професійну програму «Туризм».

11. Призначити КАФЕДРУ АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНОЇ, ПРОФЕСІЙНО-ПРИКЛАДНОЇ ФІЗИЧНОЇ ПІДГОТОВКИ ТА ТУРИЗМУ випусковою за освітньо-професійними програмами «Аварійне обслуговування та безпека на авіаційному транспорті» і «Туризм».

12. Створити КАФЕДРУ ПРАВА ТА СОЦІАЛЬНО-ГУМАНІТАРНИХ ДИСЦИПЛІН шляхом об'єднання Кафедри права та правового регулювання авіаційної діяльності і частини

Кафедри професійної педагогіки та соціально-гуманітарних наук, що забезпечує освітньо-наукову програму «Професійна педагогіка» і викладання соціально-гуманітарних дисциплін.

13. Призначити КАФЕДРУ ПРАВА ТА СОЦІАЛЬНО-ГУМАНІТАРНИХ ДИСЦИПЛІН випусковою за освітньо-професійною програмою «Правове забезпечення авіаційної діяльності» та за освітньо-науковою програмою «Професійна педагогіка».

14. Створити КАФЕДРУ ФІЗИКО-МАТЕМАТИЧНІІХ ДИСЦИПЛІН ТА ЗАСТОСУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ В АВІАЦІЙНИХ СИСТЕМАХ шляхом об'єднання Кафедри фізико-математичних дисциплін та частини Кафедри інформаційних технологій, що забезпечує освітньо-професійну програму «Авіаційні робототехнічні системи» і викладання дисциплін, пов'язаних з застосуванням інформаційних технологій в авіаційних системах.

15. Призначити КАФЕДРУ ФІЗИКО-МАТЕМАТИЧНИХ ДИСЦИПЛІН ТА ЗАСТОСУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ В АВІАЦІЙНИХ СИСТЕМАХ випусковою за освітньо-професійною програмою «Авіаційні робототехнічні системи».

16. Створити КАФЕДРУ МЕНЕДЖМЕНТУ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ на базі Кафедри менеджменту та економіки.

17. Призначити КАФЕДРУ МЕНЕДЖМЕНТУ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ випусковою за освітньо-професійними програмами «Менеджмент міжнародних авіаційних перевезень», «Менеджмент туристичної індустрії» і «Інформаційний та проектний менеджмент».

18. Включити до складу ФАКУЛЬТЕТУ ЛЬОТНОЇ ЕКСПЛУАТАЦІЇ наступні кафедри:

- Кафедру льотної експлуатації та безпеки польотів,
- Кафедру конструкції повітряних суден, авіадвигунів та підтримання льотної придатності;
- Кафедру професійної та авіаційної мовної підготовки.

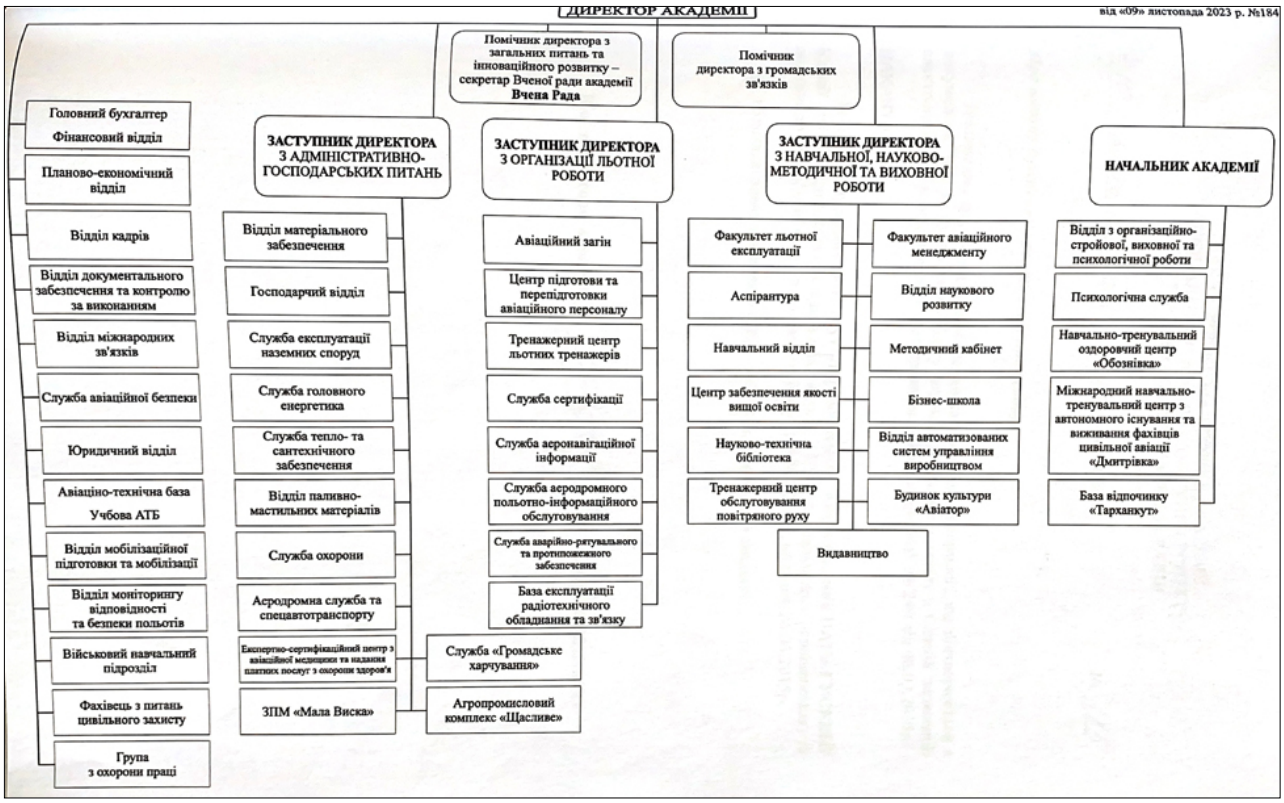
19. Включити до складу ФАКУЛЬТЕТУ АВІАЦІЙНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ наступні кафедри:

- Кафедру аеронавігації, метеорології та організації повітряної о руху,
- Кафедру аварійно-рятувальної, професійно-прикладної фізичної підготовки та туризму;
- Кафедру менеджменту авіаційної діяльності;
- Кафедру права та соціально-гуманітарних дисциплін,
- Кафедру фізико-математичних дисциплін та застосування інформаційних технологій в авіаційних системах.

В.о. начальника академії Володимир МАКСИМОВ».

У листопаді 2023 року в.о. директора академії видав наказ «Про затвердження організаційної структури Льотної академії НАУ» (від 09.11.2023 №184):

«На підставі рішення структурної комісії НАУ щодо розподілу підпорядкування структурних підрозділів між в.о. директора академії та його заступниками (протокол №6 від 08.11.2023 року) наказую затвердити нову організаційну структуру Льотної академії НАУ».



Підготовчі курси в ЛА НАУ

Слухачам підготовчих курсів викладалися такі дисципліни:

- математика;
- українська мова та література;
- англійська мова;
- фізика;
- географія.

Навчання здійснювалось на платній основі.

На підготовчих курсах заняття проводились відповідно до програм загальнодержавного ЗНО, адаптованих до вимог Державного стандарту базової і повної загальної середньої освіти та технологій УЦОЯО. Навчальний процес забезпечували висококваліфіковані фахівці.

Форма навчання: недільно-канікулярна.

Слухачам, які пройшли повний курс навчання, за результатами підсумкової атестації, при вступі на всі спеціальності ЛА НАУ, окрім напряму «Менеджмент», нараховувались додаткові бали відповідно до Правил прийому до ЛА НАУ.

ПЕРЕПІДГОТОВКА, ПІДВИЩЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ

Перепідготовка та підвищення кваліфікації у ЛА НАУ здійснювались в структурних підрозділах: 1) Льотне училище. 2) Бізнес школа.

Льотне училище

Льотне училище (ЛУ) – структурний підрозділ Льотної академії Національного авіаційного університету (ЛА НАУ). ЛУ – вищий навчальний заклад І-го рівня акредитації.

Цей заклад освіти багато років займалося підготовкою авіаційних фахівців України та іноземних держав, і накопичений досвід дозволяв персоналу організувати ефективний і якісний навчальний процес. Інструктора і викладацький склад навчального закладу мали досвід польотів на літаках, тож слухачі училища отримували необхідні знання та навички для безпечної експлуатації цивільних повітряних суден.

Основні завдання ЛУ:

- забезпечення початкової підготовки приватних та комерційних пілотів;

- забезпечення періодичного навчання авіаційних фахівців пошуку та рятування у надзвичайних ситуаціях;

- перепідготовка льотних екіпажів та інженерно-технічного складу на інші типи літаків;

- підвищення кваліфікації льотних екіпажів, інструкторського складу та інженерно-технічного персоналу;

- забезпечення початкової підготовки льотного складу з англійської мови (I етап);

- забезпечення підготовки льотного складу з англійської мови і документів ІКАО (II етап) до польотів на міжнародних повітряних лініях;

- надання консультативної допомоги підприємствам та організаціям народного господарства з питань підготовки авіаційних фахівців.

Відповідальні за організацію навчального процесу

Навчання льотного складу: Шалашенко Володимир Володимирович

Навчання інженерно-технічного складу: Ковальов Олександр Миколайович

Види підготовки

• Приватний пілот PPL(A) – теоретична підготовка

Вимоги:

1) Вік: не менше ніж 17 років на момент отримання ліцензії приватного пілота.

2) Освіта: Атестат про повну загальну середню освіту. Вступники повинні мати достатні знання з фізики, математики (щоб розуміти всі процеси, що відбуваються під час польоту літака) та англійської мови.

3) Стан здоров'я: кандидат на навчання за програмою підготовки приватного пілота повинен відповідати вимогам медичного стандарту 2-го класу.

4) Тривалість курсу теоретичної підготовки – 128 години (23 робочі дні). Під час теоретичної підготовки вивчалося 9 дисциплін і складалися відповідні іспити. Після успішного закінчення навчання видавалося відповідне свідоцтво про закінчення теоретичної підготовки.

• Комерційний пілот CPL(A)/IR – теоретична підготовка

Вимоги:

1) Вік: не менше ніж 18 років на момент отримання ліцензії комерційного пілота.

2) Освіта: Закінчена середня або незакінчена вища. Вступники повинні мати достатні знання з фізики і математики та англійської мови.

3) Стан здоров'я: кандидат на навчання за програмою підготовки комерційного пілота повинен відповідати вимогам медичного стандарту 1-го класу.

4) Тривалість курсу теоретичної підготовки – 679,2 години (88 робочі дні). Під час теоретичної підготовки вивчалося 9 дисциплін і складалися відповідні іспити. Після успішного закінчення навчання видавалося відповідне свідоцтво про закінчення теоретичної підготовки. По закінченню кандидати повинні пройти курс теоретичної підготовки за програмою перенавчання на повітряне судно практичної підготовки.

• Підготовка транспортного пілота ATPL (A)

Вимоги:

1) Вік: не менше ніж 21 років.

2) Освіта: Власник CPL(A)/IR.

3) Стан здоров'я: кандидат на навчання за програмою підготовки комерційного пілота повинен відповідати вимогам медичного стандарту 1-го класу.

4) Тривалість курсу теоретичної підготовки – 402 години (53 робочі дні). Під час теоретичної підготовки вивчалися 9 дисциплін і складалися відповідні іспити. Після успішного закінчення навчання видавалося відповідне свідоцтво про закінчення теоретичної підготовки.

• Початкова підготовка з англійської мови для льотного складу до виконання польотів на міжнародних повітряних лініях.

• Початкова підготовка льотного складу для виконання польотів на міжнародних повітряних лініях.

• Періодична підготовка з англійської мови для льотного складу до виконання польотів на міжнародних повітряних лініях

• Підготовка членів екіпажів повітряних суден інших відомств для польотів в цивільній авіації

• Підготовка льотного складу до виконання авіаційно-хімічних робіт та авіаційно-хімічних робіт у лісовому господарстві

• Підготовка пілотів до посади командирів повітряних суден

• Аварійно-рятувальна підготовка членів екіпажу (літак)

• Початкова підготовка членів екіпажів на ПС Як-18Т, НАРП-1, К-10 «СВІФТ», Cessna-172, Ан-2, Ан -12, Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-32, Ан-74, Як-40, Як-42, Л-410, Іл-76 та їх модифікації

• Періодична підготовка членів екіпажів на ПС Як-18Т, НАРП-1, К-10 «СВІФТ», Cessna-172, Ан-2, Ан -12, Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-32, Ан-74, Як-40, Як-42, Л-410, Іл-76 та їх модифікації

• Початкова підготовка бортпровідників на ПС Ан-24, Ан-26-100 та їх модифікації

• Теоретична підготовка з технічного обслуговування згідно Part-147 на типи ПС Ан-26, Ан-32, Л-410 категорій В1 та В2

Сертифікати



УКРАЇНА
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

UKRAINE
STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE

СЕРТИФІКАТ
APPROVAL CERTIFICATE

Цей Сертифікат видано: Кіровоградська льотна академія Національного авіаційного університету
This certificate is issued to: *Kirovograd Flight Academy of the National aviation university*

Її місцезнаходження: 25005, Україна, м. Кіровоград, вул. Добровольського, 1
Whose business address is: *1, Dobrovolskogo str., Kirovograd, Ukraine, 25005*

Номер: UA/FTO-003/2016
Number: *UA/FTO-003/2016*

Цим засвідчується, що ця організація відповідає вимогам Правил сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні та уповноважена здійснювати підготовку для отримання свідоцтва члена екіпажу (FTO) та внесення кваліфікаційних відміток у свідоцтво члена екіпажу (TRTO) з обмеженнями, що є в доданих до цього сертифіката спеціальних положеннях щодо підготовки
Upon finding that its organization complies in all respects with Ukrainian National FTO/TRTO Certification Regulations and is empowered to operate an approved Flight Training Organization and Type Rating Training Organization according to limitations contained in the attached specific provisions for training

Цей Сертифікат, якщо не буде припинена його дія або він не буде анульований, дійсний до: 24.05.2019
This certificate, unless suspended or revoked, shall continue in effect until: *24.05.2019*

Дата введення в дію: 24.05.2016
Effective date: *24.05.2016*

Голова О. Більчук
Chairman *O. Bilchuk*

АА № 016784



УКРАЇНА

UKRAINE

СЕРТИФІКАТ СХВАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ З ПІДГОТОВКИ ДО ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА ЕКЗАМЕНУВАННЯ
MAINTENANCE TRAINING AND EXAMINATION ORGANISATION APPROVAL CERTIFICATE

Номер: UA.147.0019
Reference: UA.147.0019

Відповідно до чинного авіаційного законодавства України та вимог Part-147, чинних на час видачі, і зазначених далі умов Державна авіаційна служба України цим сертифікатом засвідчує, що:
Pursuant to aviation law of Ukraine and Part-147 for the time being in force and subject to the conditions specified below, the State Aviation Administration of Ukraine hereby certifies

ЛЬОТНА АКАДЕМІЯ НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ
Україна, 25005, Кіровоградська обл., м. Кропивницький, вул. Добровольського, 1
FLIGHT ACADEMY NATIONAL AVIATION UNIVERSITY
1, Dobrovolskoho str., Kropyvnytskyi, Kirovograd region, 25005, Ukraine

УМОВИ:
CONDITIONS:

1. **Це схвалення обмежується до обсягу, визначеного відповідним розділом схваленого Керівництва організації з підготовки до технічного обслуговування, як зазначено у Частині А Part-147, та**
2. **Це схвалення вимагає відповідності процедурам, зазначеним у схваленому Керівництві організації з підготовки до технічного обслуговування, та**
3. **Це схвалення чинне, якщо схвалена організація з підготовки до технічного обслуговування відповідає Part-147.**
4. **За умови відповідності наведеним вище умовам чинність цього схвалення не обмежено у часі, доки схвалення не буде здано, замінено, анульовано або тимчасово його дію.**

Дата сертифікації видачі: 21.04.2017
Дата перевидання: 19.11.2018
Видання №: 2
Підпис:
Голова О. БІЛЬЧУК
Chairman O. BILCHUK

АА №2019272

Бізнес школа

У структурі ЛА НАУ функціонувала Бізнес-школа, створена задля впровадження інноваційних навчальних програм та проєктів у форматі неформальної (альтернативної) освіти. Її діяльність була орієнтована на широке коло слухачів, прагнучих підвищити свій професійний рівень та забезпечити особистісне зростання.

На комерційній основі Бізнес-школа надавала різнопрофільні освітні послуги за такими напрямами: проведення інтерактивних тренінгів із саморозвитку та лідерства; інтеграція передових рішень у сфері комунікативних технологій; вивчення практичних інструментів побудови та стратегічного масштабування бізнесу; поглиблення експертизи у сферах фінансів, економіки та маркетингу; створення й реалізація спеціалізованих програм підготовки та перепідготовки кадрів для малого підприємництва із залученням провідних викладачів, бізнес-консультантів та успішних підприємців; розробка та впровадження

авторських навчальних програм і проєктів; залучення до викладання найкращих галузевих експертів та фахівців; акумулювання фінансових надходжень від юридичних і фізичних осіб; тиражування та поширення науково-методичних матеріалів; підготовка й видання промоційних матеріалів про діяльність Бізнес-школи та академії; активна взаємодія зі ЗМІ для системного інформування громадськості про проєкти школи.

Напрями роботи та курси Бізнес школи:

Основи підприємництва та MBA (Master of Business Administration)
Робота в соцмережах
Інновації в робототехніці
Англомовне перетворення підприємств та організацій
Безпілотні літальні апарати
IT
Графічний дизайн
STEM
Робота з проектами
Тренінги особистісного росту

Аспірантура

Як і в попередні періоди історії навчального закладу, аспірантура залишалася ключовою формою підготовки науково-педагогічних та наукових кадрів у Льотній академії Національного авіаційного університету

Завдяки потужному потенціалу професорсько-викладацького складу в Льотній академії Національного авіаційного університету було створено дві Спеціалізовані вчені ради по захистку кандидатських дисертацій.

Це дозволяло готувати фахівців найвищої кваліфікації не тільки для потреб ЛА НАУ, а й для багатьох ЗВО, науково-дослідних установ як України, так і зарубіжних країн.

Навчання в аспірантурі ЛА НАУ здійснювалось з відривом та без відриву від виробництва.

Нормативний термін підготовки доктора філософії – чотири роки.

Підготовка громадян України в аспірантурі здійснювалась за рахунок коштів:

Державного бюджету України (за державним замовленням);

за рахунок коштів юридичних та фізичних осіб (на умовах контракту);

за рахунок коштів юридичних чи фізичних осіб (на умовах контракту зокрема за кошти грантів, які отримала Льотна академія Національного авіаційного університету на проведення наукових досліджень, за якими передбачається підготовка здобувачів вищої освіти ступеня доктора філософії).

Підготовка іноземців та осіб без громадянства в аспірантурі здійснювалась:

на підставі міжнародних договорів України та/або міжнародних програм обміну чи мобільності;

на підставі договорів, укладених між Льотною академією НАУ та вищими навчальними закладами (науковими установами) інших країн, щодо обміну вченими чи академічної мобільності.

Підготовка аспірантів в ЛА НАУ проводилась за спеціальностями:

Спеціальність 275 – «Транспортні технології (авіаційний транспорт)»

Спеціальність 011 – «Освітні, педагогічні науки».

Спеціалізована Вчена Рада 05.22.13

Спеціалізована вчена рада К 23.144.01 з правом присудження наукового ступеня кандидата технічних наук за спеціальністю 05.22.13 «Навігація та управління рухом»

У Льотній академії Національного авіаційного університету протягом 2014-2021 рр. функціонувала спеціалізована вчена рада з правом присудження наукового ступеня кандидата технічних наук за спеціальністю 05.22.13 «Навігація та управління рухом». Відкриття

спеціалізованої вченої ради при академії сприяло підвищенню наукового потенціалу не тільки її колективу, а української науки і авіації в цілому.

Поштовхом для прийняття рішення про необхідність її відкриття стало одразу декілька причин. По-перше, в академії на той момент середній вік науково-педагогічних працівників академії – кандидатів технічних наук складав майже 50 років. Для забезпечення поступової та безболісної зміни поколінь з підтриманням високого рівня наукового потенціалу академії необхідно було забезпечити своєчасну підготовку молодих наукових та науково-педагогічних працівників вищої кваліфікації.

На той момент в академії вже існувала наукова школа та аспірантура з підготовки молодих науковців за відповідною спеціальністю, а в Україні функціонувало лише дві спеціалізовані вчені ради за спеціальністю 05.22.13 «Навігація та управління рухом. Разом з тим, академія мала науковий потенціал та відповідала усім умовам для утворення спеціалізованої вченої ради даного профілю, а її функціонування при академії сприяло б своєчасності захисту дисертацій випускниками, як нашої аспірантури, так і здобувачів інших закладів вищої освіти.

Тому в 2014 році на базі КЛА НАУ було створено спеціалізовану вчену раду К 23.144.01 з правом присудження наукового ступеня кандидата технічних наук за спеціальністю 05.22.13 «Навігація та управління рухом», а потім, продовжено термін її роботи (Наказ МОН 07.10.2016 № 1222), який закінчився 7 жовтня 2019 року.

Успішна діяльність спеціалізованої вченої ради та існуючий запит у освітній та авіаційній галузі на кваліфіковані наукові кадри спонукав знов подати клопотання до Міністерства освіти і науки України щодо створення спеціалізованої вченої ради на перехідний період, до моменту, коли будуть чітко регламентовані і введені в дію правила захисту докторів філософії у разових спеціалізованих вчених радах.

Відповідно до наказу МОН України № 1188 від *24.09.2020 р., в академії знов було створено спеціалізовану вчену раду К 23.144.01* з правом присудження наукового ступеня кандидата технічних наук за спеціальністю 05.22.13 «Навігація та управління рухом», діяльність якої припинилась 31 грудня 2021 року через введення в дію нових правил захисту дисертаційних досліджень.

За період існування Ради успішний захист в ній пройшли 40 молодих науковців. Серед них аспіранти та працівники Льотної академії НАУ, працівники Міжнародної акціонерна авіаційна компанія «УРГА», Державного підприємства обслуговування повітряного руху України, Державного університету телекомунікацій, Державного університету інфраструктури та технологій, Національного університету оборони України імені Івана Черняховського, Харківського національного університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба, Кременчуцького льотного коледжу НАУ, Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна, Полтавського національного технічного університету імені Юрія Кондратюка, Державного підприємства «Український науково-дослідний і навчальний центр проблем стандартизації, сертифікації та якості» тощо.

Спеціалізована Вчена Рада 13.00.04

Спеціалізована вчена рада К 23.144.02 з правом прийняття до розгляду та проведення захисту дисертацій на здобуття наукового ступеня кандидата педагогічних наук за спеціальністю 13.00.04 «Теорія і методика професійної освіти»

У Льотній академії Національного авіаційного університету Наказом Міністерства освіти і науки України від *24.05.2018 №527* була створена спеціалізована вчена рада К 23.144.02 з правом прийняття до розгляду та проведення захисту дисертацій на здобуття наукового ступеня кандидата педагогічних наук за спеціальністю 13.00.04 «Теорія і методика професійної освіти» строком до 31 грудня 2021 року. Відкриття спеціалізованої вченої ради при Льотній академії сприяло підвищенню наукового потенціалу не тільки її колективу, а й української науки та педагогічної галузі в цілому.

Прийняти рішення щодо необхідності відкриття спеціалізованої вченої ради спонукало декілька причин:

1) Льотна академія НАУ – унікальний заклад вищої освіти, в якому 70 років здійснюється професійна підготовка пілотів та інших фахівців для цивільної авіації, проте бракувало науково-педагогічних кадрів вищої кваліфікації;

2) у Льотній академії НАУ понад 25 років діє наукова школа психолого-педагогічного профілю з проблем людського чинника, започаткована доктором педагогічних наук, професором Макаровим Р.М., а також міжкафедральний науково-практичний семінар з удосконалення професійної підготовки фахівців професійної освіти («Перспективні шляхи професійної підготовки сучасного фахівця»), метою якого є попередній розгляд дисертаційних робіт з 13.00.04 – теорія і методика професійної освіти;

3) у Льотній академії Національного авіаційного університету діяла аспірантура зі спеціальності 13.00.04 – теорія і методика професійної освіти, наразі аспірантура готує здобувачів за спеціальністю 011-Освітні, педагогічні науки.

За період існування спеціалізованої вченої ради К 23.144.02 успішний захист в ній пройшли 16 молодих науковців. Серед них аспіранти та працівники Льотної академії НАУ, працівники Національного авіаційного університету, Харківського національного університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба, Одеського національного університету імені І. Мечникова, Криворізького професійного гірничо-технологічного ліцею, Комунального закладу «Кіровоградський обласний інститут післядипломної педагогічної освіти імені Василя Сухомлинського», Комунального закладу «Дошкільний навчальний заклад № 30 Вінницької міської ради», Комунального закладу «Центральноукраїнський науковий ліцей-інтернат Кіровоградської обласної ради», Комунальної установи «Інклюзивний ресурсний центр «Міської ради міста Кропивницького».

Персональний склад спеціалізованої вченої ради об’єднував провідних учених закладів вищої освіти Кропивницького, Києва, Кривого Рогу та Харкова.

Склад ради:

Голова ради: Плачинда Тетяна Степанівна, д.пед.н., доцент, завідувач кафедри професійної педагогіки та соціально-гуманітарних наук, Льотна академія Національного авіаційного університету, спеціальність 13.00.04.

Заступник голови: Москаленко Олена Іванівна, д.пед.н., професор, професор кафедри, Льотна академія Національного авіаційного університету, спеціальність 13.00.04.

Вчений секретар: Крижевська Катерина Володимирівна, к.пед.н., доцент, доцент кафедри, Льотна академія Національного авіаційного університету, спеціальність 13.00.04.

Члени ради: Анісімов Микола Вікторович, д.пед.н., професор, професор кафедри, Центральноукраїнський державний педагогічний університет імені Володимира Винниченка, спеціальність 13.00.04;

Барановська Лілія Володимирівна, д.пед.н., професор, професор кафедри, Національний авіаційний університет, спеціальність 13.00.04;

Герасименко Людмила Сергіївна, к.пед.н., доцент, доцент кафедри, Льотна академія Національного авіаційного університету, спеціальність 13.00.04;

Колотуха Олександр Васильович, д.геог.н., доцент, завідувач кафедри, Льотна академія Національного авіаційного університету, спеціальність 13.00.04;

Лаврентьєва Олена Олександрівна, д.пед.н., доцент, завідувач кафедри, ДВНЗ «Криворізький державний педагогічний університет», спеціальність 13.00.04;

Макаров Роберт Микитович, д.пед.н., професор, професор кафедри, Льотна академія Національного авіаційного університету, спеціальність 13.00.04;

Миргородська Олена Леонідівна, к.пед.н., доцент, доцент кафедри, Льотна академія Національного авіаційного університету, спеціальність 13.00.04;

Онипченко Павло Миколайович, к.пед.н., доцент, доцент кафедри, Харківський національний університет Повітряних Сил імені Івана Кожедуба, спеціальність 13.00.04;

Пухальська Галина Анатоліївна, к.пед.н., доцент кафедри, Льотна академія Національного авіаційного університету, спеціальність 13.00.04;

Радул Сергій Григорович, к.пед.н., доцент кафедри, Льотна академія Національного авіаційного університету, спеціальність 13.00.04;

Урсол Оксана Володимирівна, к.пед.н., доцент кафедри, Льотна академія Національного авіаційного університету, спеціальність 13.00.04;

Чумак Олександр Олексійович, д.ю.н., заступник начальника, Льотна академія Національного авіаційного університету, спеціальність 13.00.04.

Основні пріоритетні напрями наукової діяльності Льотної академії НАУ:

• Розробка та впровадження програмно-технічних засобів і технологій професійної підготовки авіаційних фахівців, в тому числі з застосуванням інтелектуальних тренажерних засобів.

• Вдосконалення методів керування якістю професійної підготовки авіаційних фахівців, розробка і впровадження автоматизованої інформаційно-аналітичної системи ЛА НАУ.

• Розробка та впровадження методів забезпечення функціональної стійкості процесів навігації та управління рухом літального апарату.

• Проблеми управління сталим інноваційним розвитком авіаційних транспортних систем.

В Льотній академії НАУ проводились щорічні *Міжнародні та Всеукраїнські науково-практичні конференції:*

Міжнародна науково-практична конференція «Управління високошвидкісними рухомими об'єктами та професійна підготовка операторів складних систем»;

Міжнародний науково-практичний семінар «Комбінаторні конфігурації та їх застосування»;

Всеукраїнська науково-практична конференція молодих учених, курсантів та студентів «Авіація та космонавтика: стан, досягнення і перспективи», присвячена Всесвітньому Дню авіації та космонавтики.

Сучасний етап розвитку вищої освіти в Україні вимагає пошуку нових ефективних управлінських рішень, стратегічного планування та тісної координації між профільними закладами вищої освіти задля зміцнення кадрового й наукового потенціалу авіаційної галузі. Важливим кроком на шляху до реалізації цих цілей стала загальноуніверситетська стратегічна сесія, спрямована на вироблення спільного бачення майбутнього вітчизняної освітньої та авіаційно-космічної сфери, яка проходила з 9 по 11 квітня 2019 року в Національному авіаційному університеті.

«Квітнева загальноуніверситетська стратегічна сесія» була скликана задля розробки стратегічних цілей і плану дій Університету. До роботи Сесії долучилися досвідчені експерти освітньої та авіаційно-космічної галузі, молоді науковці, стейкхолдери.

Делегація Льотної академії НАУ у складі начальника академії Артура Дрезналя, заступників начальника академії Олександра Чумака, Анатолія Залевського та Валерія Задкова, деканів факультетів Валерія Шульгіна, Андрія Невиніцина та Марії Письменної, а також помічника начальника академії Олени Ковальової взяла участь у відкритті сесії та обговоренні перспектив розвитку інженерних спеціальностей та підготовки пілотів під час засідання «Аерокосмічної секції». Також в рамках роботи першого дня сесії були представлені досягнення й здобутки інститутів, факультетів та відокремлених структурних підрозділів ЗВО.

У лютому 2021 року Вченою радою ЛЬОТНОЇ АКАДЕМІЇ НАУ була затверджена «Стратегія розвитку Льотної академії Національного авіаційного університету до 2025 року».

СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ ЛЬОТНОЇ АКАДЕМІЇ НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ

У документі визначені місія та візія розвитку ЛА НАУ.

Місія. Вагомий внесок у розвиток суспільства на національному та міжнародному рівнях, у розвиток освітньо-наукового простору на принципах академічної доброчесності та мобільності, загальнолюдських цінностей, а також генерування нових знань та інноваційних ідей на основі інтеграції та інтернаціоналізації освіти.

Надання високоякісних освітніх та науково- дослідних послуг громадянам України, іноземцям та особам без громадянства для підвищення їхнього професійного, наукового, дослідного рівня у процесі підготовки фахівців авіаційної, правничої, туристичної та освітньої галузей, а також галузі управління та адміністрування.

Візія. Льотна академія Національного авіаційного університету здатна:

1) генерувати сучасні знання та забезпечувати трансфер інноваційної діяльності, що сприяє науково-технічному, технологічному та культурно-моральному розвитку здобувачів вищої освіти у сфері авіації та суміжних галузей;

2) формувати інноваційне та інтелектуальне середовище;

3) створення та супроводження актуальних потреб суспільства у знаннях, орієнтованих на формування компетентностей XXI століття у сфері авіації та суміжних галузей;

4) забезпечувати високу якість вищої освіти у сфері авіації та суміжних галузей;

5) формувати високий рівень академічної доброчесності та правової культури;

6) стимулювати інноваційну активність науково-педагогічних працівників та здобувачів вищої освіти;

7) згенерувати інформаційний, освітній та інтелектуальний простір для залучення стейкхолдерів, роботодавців, здобувачів вищої освіти та науково-педагогічних працівників Льотної академії НАУ;

8) забезпечувати залучення органів курсантського/студентського самоврядування на демократичних засадах до виконання ними повноважень згідно із Законом України «Про вищу освіту» та вдосконалення діяльності колегіальних і дорадчих органів управління Льотної академії НАУ;

9) забезпечити впровадження та розвиток технологій та засобів цифрової трансформації для всіх напрямів підготовки фахівців Льотної академії НАУ;

10) створити необхідні умови учасникам освітнього процесу для реалізації їх здібностей та талантів.

Стратегія містить 5 основних напрямів, реалізація яких можлива тільки за умови взаємодії адміністрації, структурних підрозділів, працівників і здобувачів вищої освіти, а також їхніх громадських об’єднань:

1. Освітній процес;

2. Розвиток і трансфер наукових досліджень;

3. Інтернаціоналізація. Розвиток міжнародних зв’язків і стратегічного партнерства;

4. Кадрова політика як складова розвитку людського потенціалу;

5. Інноваційний менеджмент. Фінанси, інвестиції та розвиток матеріально-технічної бази і соціальної сфери.

У межах кожного із цих напрямів були визначені конкретні цілі та індикатори, за якими можна контролювати їхнє виконання.

Однак реалізувати «Стратегію розвитку Льотної академії Національного авіаційного університету до 2025 року» у повній мірі не вдалося через ряд обставин:

• повномасштабне вторгнення Російської Федерації в Україну,

• зменшення обсягів фінансування навчального закладу Міністерством освіти і науки України,

• неефективне управління з боку керівництва Національного авіаційного університету.

Широкомасштабне вторгнення Росії у лютому 2022 року стало руйнівним чинником, який кардинально змінив умови функціонування системи вищої освіти України та заблокував реалізацію довгострокових планів розвитку Льотної академії.

Воєнні дії безпосередньо вплинули на ключові складові освітнього та виробничого процесу академії:

Знищення та пошкодження об'єктів авіаційної інфраструктури в льотній академії, а також закриття повітряного простору України для цивільних польотів зупинили профільну практичну підготовку здобувачів освіти у звичному форматі.

Державні ресурси, фінансування та зусилля колективу були перенаправлені на забезпечення безпеки співробітників і здобувачів освіти, гуманітарну підтримку та адаптацію навчального процесу до умов воєнного стану, що зробило виконання довоєнних стратегічних показників об'єктивно неможливим.

Перебування Льотної академії у структурі Національного авіаційного університету призводило до занепаду самої академії та обмежувало розвиток її інфраструктурних можливостей.

13 жовтня 2023 року Кабінет Міністрів України видав розпорядження № 921-р «Про реорганізацію Національного авіаційного університету». Така ініціатива належала Міністерству освіти і науки та мала на меті покращення якості вищої освіти й підсилення обороноздатності країни. У результаті реорганізації Національний авіаційний університет було розділено на державний університет «Київський авіаційний інститут» та Українську державну льотну академію (м. Кропивницький). Обидва заклади залишилися у сфері управління МОН.

Перед новими структурами було поставлено завдання стати центрами розвитку авіаційної галузі в Україні, займатися підготовкою пілотів і розробкою інноваційних БПЛА. Українська державна льотна академія володіє потужною інфраструктурою, яку можна ефективно використовувати на користь держави, тоді як колишнє підпорядкування київському НАУ ці можливості суттєво обмежувало.

Водночас у Міністерстві освіти і науки України зважили на аргументи та прохання колективу Льотної академії. МОН неодноразово отримувало звернення від керівництва та працівників закладу із вимогою відокремити їх від НАУ. Ці ініціативи підтримали Кіровоградська обласна рада й Кіровоградська обласна військова адміністрація. Додатковими підставами для реорганізації стали численні скарги представників студентського самоврядування НАУ на незаконне відрахування здобувачів освіти, а також скандали навколо протизаконного відчуження земель університету під багатоповерхову забудову.

У Міносвіти запевнили, що реорганізація не позначиться на навчальному процесі, штаті та заробітних платах. Студенти продовжать навчання безперервно на тих самих умовах у Київському авіаційному інституті та Українській державній льотній академії за обраними спеціальностями й джерелами фінансування, а викладачам запропонують продовжити роботу. Заходи з реорганізації передбачали оновлення складу керівництва та внутрішніх управлінських процесів. На перехідний період будуть призначені виконувачі обов'язків ректорів університету та академії, після чого оголосять вибори керівників реорганізованих закладів.

Тим часом 13 жовтня 2023 року керівництво НАУ заявило про намір оскаржити рішення Кабміну в суді. Перед цим університет ухвалив рішення передати майно Льотної академії до сфери управління Міністерства оборони як відокремленого структурного підрозділу Харківського національного університету Повітряних сил імені Івана Кожедуба.

У протоколі засідання Вченої ради Національного авіаційного університету йдеться, що таке рішення ухвалили «з метою сприяння розвитку системи військової освіти, зміцнення кадрового потенціалу Повітряних Сил Збройних Сил України та подальшого розгортання підготовки висококваліфікованих фахівців для військової авіації».

Підставою стало:

звернення колективу Льотної академії про відокремлення від Національного авіаційного університету (Київ);

звернення керівництва Харківського національного університету Повітряних сил імені Івана Кожедуба щодо "необхідності використання навчально-матеріальної бази Академії для виконання завдань із забезпечення обороноздатності країни";

«критична необхідність у задоволенні потреб в підготовці авіаційного персоналу за міжнародними стандартами у рамках стратегії розвитку авіації України».

У відповідь представники Льотної академії заявили, що НАУ вкотре ігнорує позицію трудового колективу та спотворює зміст ухвалених рішень. Водночас в академії підтвердили прагнення вийти зі структури університету та відновити статус юридичної особи.

Ще у червні 2023 року трудовий колектив ухвалив рішення клопотати про відокремлення. Під час брифінгу в липні 2023 року заступник директора Льотної академії Михайло Сорока зазначив, що багаторічне перебування у складі НАУ призвело до занепаду єдиного в Україні закладу з унікальним досвідом підготовки пілотів для цивільної авіації. Відокремлення від НАУ дозволить, зокрема, брати участь у грантових програмах та укладати прямі договори із закордонними партнерами.

Міністерство освіти і науки України наказом від 05.11.2024 року, №354-к-24, призначило Неділька Сергія Миколайовича, доктора технічних наук, професора виконувачем обов’язків ректора Української державної льотної академії з 07 листопада 2024 року.

Також від 7 листопада навчальний заклад отримав свідоцтво про реєстрацію як Українська державна льотна академія.

Новий статус означав насамперед розвиток академії, яка покликана стати одним із центрів авіації в Україні.

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА ЛЬОТНА АКАДЕМІЯ (з 2024 року)



Українська державна льотна академія (УДЛА) – державний заклад вищої освіти та науково-методичний центр у галузі цивільної авіації України.

Заклад є юридичною особою публічного права у формі державної установи, що належить до сфери управління Міністерства освіти і науки України.

Цей статус УДЛА отримала 7 листопада 2024 року шляхом реорганізації (виділення) з Національного авіаційного університету відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 13 жовтня 2023 року № 921-р.

Попри виклики воєнного стану, що спричинили закриття повітряного простору та зменшення контингенту іноземних здобувачів освіти, УДЛА зберегла свій науково-педагогічний потенціал та інфраструктурний комплекс. Заклад проходить етап внутрішнього реформування, інтегрує нові технології в освітній процес та розширює міжнародне співробітництво, взаємодіючи з європейськими льотними школами та інституціями з метою забезпечення академічної мобільності.

КЕРІВНИЦТВО

Ректор Української державної льотної академії



Стецюк Богдан Романович

Доктор юридичних наук, професор

Освіта: 1991 р. – закінчив філологічний факультет Дрогобицького державного педагогічного університету ім. Івана Франка за спеціальністю «Вчитель української мови та літератури, російської мови та літератури». 2003 р. – закінчив Запорізький юридичний інститут МВС України за спеціальністю «Правознавство». 2021 р. – закінчив Льотну

академію Національного авіаційного університету за спеціальністю 272 «Авіаційний транспорт» освітньо-професійної програми «Організаційне забезпечення та управління авіаційним виробництвом».

Професійні досягнення: 1999 р. – захистив дисертацію на здобуття наукового ступеня кандидата філологічних наук за спеціальністю 10.02.01 «Українська мова».

2005 р. – отримав вчене звання доцента кафедри загальноправових дисциплін Кіровоградського юридичного інституту Харківського національного університету внутрішніх справ.

2008 р. – захистив дисертацію на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.01 «Теорія та історія держави і права, історія політичних і правових учень».

2014 р. – захистив дисертацію на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за 12.00.01 «Теорія та історія держави і права, історія політичних і правових учень».

2019 р. – отримав вчене звання професора кафедри історії держави і права Національного університету «Львівська політехніка».

З 01 вересня 2023 року призначений на посаду завідувача кафедри права та соціально-гуманітарних дисциплін.

З 01 листопада 2024 року переведений на посаду завідувача кафедри права та правового забезпечення авіаційної діяльності.

Наказом Міністерства освіти і науки України від 01.05.2025 року №91-к-25 з 07 травня призначено в.о. ректора Української державної льотної академії.

На підставі наказу Міністра освіти і науки України від 28.11.2025 року №458-к-25 «Про призначення Стецюка Б.Р. на посаду ректора Української державної льотної академії» приступив до виконання службових обов'язків на посаді ректора Української державної льотної академії строком на 5 років з 02 грудня 2025 року по 01 грудня 2030 року (Наказ ректора Української державної льотної академії №1198/о від 02.12.2025 року).

Наукові публікації: Є автором понад 90 друкованих праць, з яких: монографія «Процесуальне право в Україні: тисяча років історії»; вісім навчальних посібників та методичних рекомендацій; У співавторстві два підручники з Грифом МОН України; статті, що індексуються міжнародною науково-метричною базою Web of Science.

В.о. проректора з науково-педагогічної роботи



Залевський Анатолій Васильович

Кандидат технічних наук, доцент.

Освіта: У 1985 році закінчив Київський інститут інженерів цивільної авіації (Національний авіаційний університет) за спеціальністю «Експлуатація літальних апаратів та двигунів» та отримав кваліфікацію «Інженер-механік». У 1990 році закінчив аспірантуру та у 1992 році захистив дисертацію на здобуття ступеня «кандидата технічних наук», а у 1995 році отримав вчене звання «доцент». У 2005 році закінчив Київський університет туризму, економіки і права за спеціальністю «Професійне навчання. Туризм» та отримав кваліфікацію «Викладач – туризмознавець».

Професійні досягнення: За вагомий особистий внесок у підготовку висококваліфікованих спеціалістів для авіаційної галузі України має більше 30 заохочень на різних рівнях, зокрема: Грамота Міністерства культури і туризму України (2005 р.); Знак «Софія Русова» Міністерства освіти і науки України (2006 р.); Почесна грамота Міністерства освіти і науки України (2010 р.); Почесна грамота Управління освіти і науки Кіровоградської ОДА (2011 р.); Почесна грамота Кіровоградської льотної академії НАУ (2015 р.); Грамота Національного авіаційного університету (2017 р.); Почесна грамота Льотної академії НАУ (2022 р.), Грамота Льотної академії НАУ (2023 р.).

З 1985 по 2023 роки працює на різних посадах у Льотній академії НАУ (асистент, старший викладач, доцент, завідувач кафедри, декан факультету, заступник начальника академії з навчальної, науково-методичної та виховної роботи, керівник з підготовки фахівців з технічного обслуговування повітряних суден організації Part-147 ЛА НАУ, керівник Кіровоградської філії Київського університету туризму, економіки та права (за сумісництвом)).

З 2024 року призначений на посаду проректора з навчальної, науково-методичної та виховної роботи. З червня 2026 року переведений на посаду в.о. проректора з науково-педагогічної роботи.

Наукові публікації: Автор 333 публікацій наукового (122) і навчально-методичного характеру (211) з проблематики професійної діяльності, серед яких – дві колективні монографії (одна – зарубіжна), один підручник, 6 навчальних посібників, 42 наукові статті у фахових вітчизняних та закордонних виданнях (в т.ч. три – у періодичних виданнях, які включені до наукометричних баз Scopus).

В.о проректора з організації льотної роботи та наземних служб



Рабдєв Роман Олексійович

Освіта: 2004 – закінчив Державну льотну академію України за спеціальністю «Аеронавігаційне забезпечення і планування польотів». За активний розвиток громадського життя закладу та високі академічні досягнення був відзначений стипендіями Президента та Верховної Ради України, а також безпосередньо долучився до створення Навчально-тренувального центру пошуку та рятування.

2021 – закінчив Центральноукраїнський національний технічний університет за спеціальністю «Будівництво та цивільна інженерія».

2023 – закінчив Черкаський інститут пожежної безпеки імені Героїв Чорнобиля Національного університету цивільного захисту України за спеціальністю «Цивільна безпека».

Професійні досягнення: Професійний шлях розпочав у 2005 році в структурах МНС України. Протягом кар’єри обіймав керівні та інженерні посади в провідних організаціях галузі цивільного захисту та безпеки. Зокрема, працював інженером-проєктувальником та заступником директора в Аварійно-рятувальній службі «Надія», а також заступником генерального директора ТОВ «АПС-Кіровоград». Протягом семи років (з 2017 по 2024 рік) успішно очолював приватне підприємство «ОСМОС-БУД» на посаді директора.

В травні 2024 розпочав роботу в Українській державній льотній академії. З червня 2026 року виконує обов’язки проректора з організації льотної роботи та наземних служб Української державної льотної академії.

В.о.проректора з наукової роботи та міжнародної діяльності



Подопригора Наталія Володимирівна

Доктор педагогічних наук, професор.

Освіта: 1994 р. – закінчила Кіровоградський державний педагогічний інститут ім. В. Винниченка за спеціальністю «Фізика та інформатика». 2018 р. – закінчила Центральноукраїнський державний педагогічний університет імені Володимира Винниченка за спеціальністю «Середня освіта (Мова і література (англійська)».

Професійні досягнення: 1999 р. – захистила дисертацію на здобуття наукового ступеня кандидата педагогічних наук за спеціальністю 13.00.02 «Теорія та методика навчання (фізика)» на тему «Використання автоматичних пристроїв і функціональних вузлів ЕОТ у системі шкільного фізичного експерименту». 2002 р. – отримала вчене звання доцента кафедри фізики та методики її викладання.

2016 р. – захистила дисертацію на здобуття наукового ступеня доктора педагогічних наук за спеціальностями 13.00.04 «Теорія і методика професійної освіти» та 13.00.02 «Теорія та методика навчання (фізика)» на тему «Методична система навчання математичних методів фізики у педагогічних університетах». 2020 р. – отримала вчене звання професора кафедри природничих наук та методик їхнього навчання.

За вагомий особистий внесок у розвиток освіти і науки нагороджена: Почесною грамотою МОН України (2003); нагрудним знаком «Відмінник освіти України» (2007); Почесною грамотою Національної академії педагогічних наук України (2016); Грамотою Верховної Ради України «За заслуги перед Українським народом» (2021).

Науково-організаційна та експертна діяльність: Має значний досвід підготовки та атестації наукових кадрів. Бере активну участь у міжнародній грантовій та проєктній діяльності, зокрема в підготовці та реалізації міжнародних проєктів за програмою Erasmus+.

Є членом редакційних колегій фахових наукових видань України (категорія «Б»). З квітня 2023 року є експертом Національного агентства із забезпечення якості вищої освіти (НАЗЯВО) зі спеціальності 14 «Середня освіта».

Наукові публікації: Є авторкою понад 250 наукових і навчально-методичних праць, серед яких монографії, навчальні посібники, патенти на винаходи та корисні моделі, а також понад 200 статей у фахових виданнях України і міжнародних наукометричних базах Scopus та Web of Science.

З січня 2026 року перебуває на посаді в.о. проректора з наукової роботи та міжнародної діяльності Української державної льотної академії.

У теперішній час УДЛА здійснює підготовку фахівців за освітніми програмами на трьох рівнях вищої освіти:

бакалаврському:

«Льотна експлуатація повітряних суден»

«Технічне обслуговування та ремонт повітряних суден і авіаційних двигунів»

«Управління повітряним рухом»

«Аеронавігаційне забезпечення і планування польотів»
«Авіаційні робототехнічні системи»
«Аварійне обслуговування та безпека на авіаційному транспорті»
«Організаційне забезпечення та управління авіаційним виробництвом»
«Менеджмент міжнародних авіаційних перевезень»
«Логістика»
«Менеджмент туристичної індустрії»
«Інформаційний та проєктний менеджмент»
«Правове забезпечення авіаційної діяльності»

магістерському:

«Льотна експлуатація повітряних суден»
«Авіаційний транспорт»
«Правове забезпечення авіаційної діяльності»
«Менеджмент міжнародних авіаційних перевезень»

освітньо-науковому:

«Транспортні технології в авіаційному транспорті»
«Освітні, педагогічні науки»

Діють *аспірантура та докторантура*. Захист дисертацій на здобуття ступеня доктора філософії здійснюється у разових спеціалізованих вчених радах у межах освітньо-наукових програм.

Окремим вектором розвитку є вивчення безпілотних технологій, робототехніки та впровадження штучного інтелекту в авіаційних системах. Здобувачі освіти мають змогу формувати індивідуальну освітню траєкторію.

Інфраструктура академії охоплює авіаційно-технічну базу, сертифіковані тренажерні центри, медико-санітарну частину, власне видавництво, спортивний комплекс, бази відпочинку та мережу гуртожитків.

Освітній простір пристосований для навчання осіб з особливими освітніми потребами. В академії активно діє курсантське та студентське самоврядування.

Внутрішню систему моніторингу та вдосконалення навчальної діяльності координує ***Центр забезпечення якості освіти***. На базі академії проводиться підготовка до НМТ, а також працюють освітні центри «Крим-Україна» та «Донбас-Україна» для вступників з тимчасово окупованих або небезпечних територій, а також надається цільова підтримка учасникам бойових дій.

Практичну складову забезпечує ***Професійний центр підготовки та перепідготовки авіаційного персоналу.*** Проводяться сертифіковані курси з авіаційної англійської мови відповідно до вимог Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО) (очна та дистанційна форми).

УДЛА активно розвиває міжнародне партнерство, уклавши угоди та меморандуми із закладами Польщі, Румунії, Грузії, Чехії, Латвії, Словаччини, Болгарії та Туреччини.

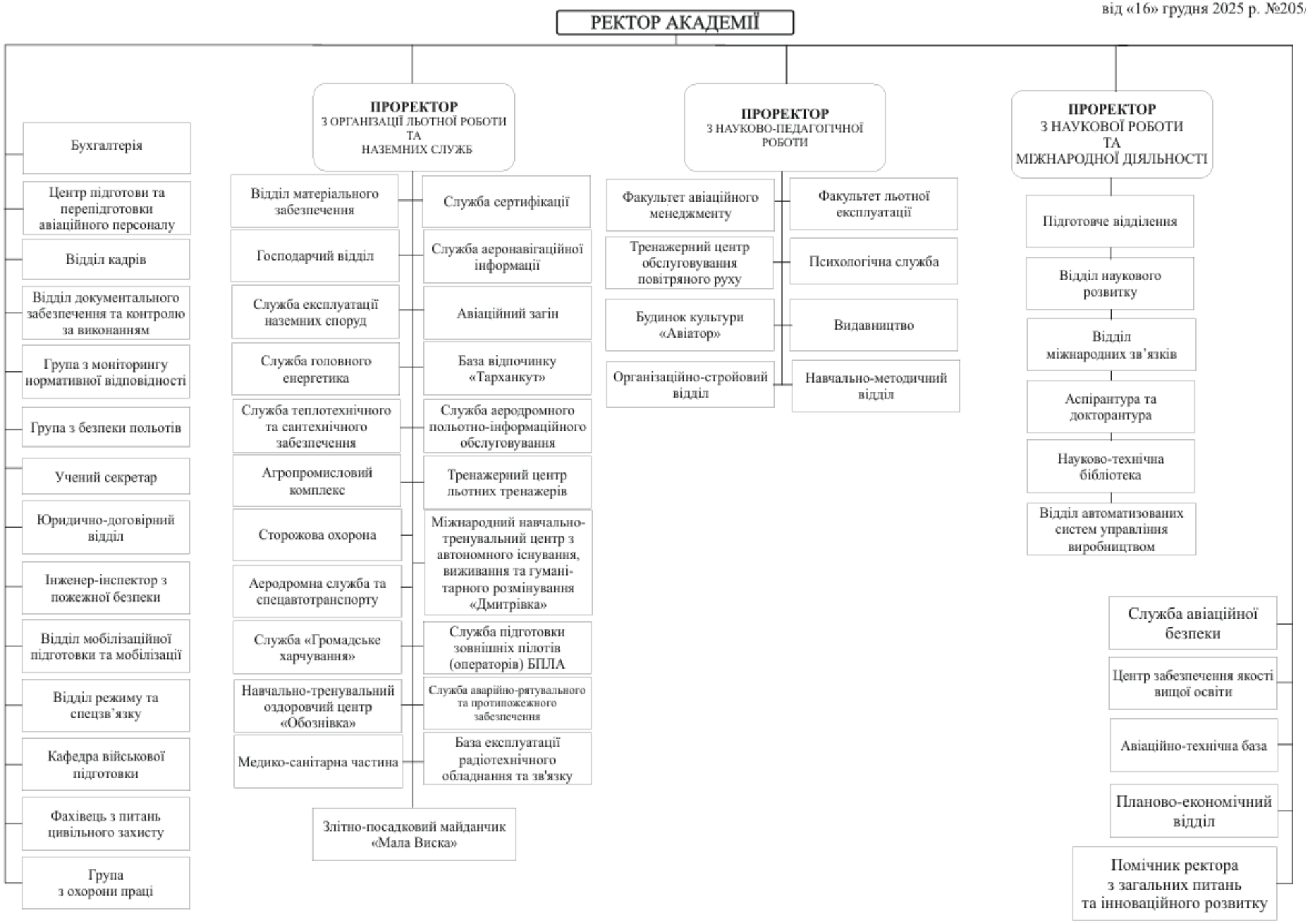
До процесів регулярного моніторингу, оцінювання та вдосконалення освітніх програм УДЛА залучаються провідні роботодавці та індустріальні партнери галузі, чия взаємодія системно реалізується через Раду роботодавців та фахові заходи, зокрема щорічний круглий стіл «Роль авіаційної освіти у відбудові України». Випускники академії успішно працюють на всіх континентах як пілоти, фахівці з обслуговування повітряного руху, командири ескадрилій та керівники авіаційних служб.

ОРГАНІЗАЦІЙНА СТРУКТУРА

Управління Українською державною льотною академією здійснюється ректором, якому безпосередньо підпорядковані ключові загальноакадемічні підрозділи. Загальне керівництво розподілено між трьома проректорами: з організації льотної роботи та наземних служб, з науково-педагогічної роботи, а також з наукової роботи та міжнародної діяльності.

Введено в дію
наказом ректора УДЛА
від «16» грудня 2025 р. №205/од

ОРГАНІЗАЦІЙНА СТРУКТУРА УКРАЇНСЬКОЇ ДЕРЖАВНОЇ ЛЬОТНОЇ АКАДЕМІЇ



Навчально-наукові підрозділи

Факультети:

ФАКУЛЬТЕТ ЛЬОТНОЇ ЕКСПЛУАТАЦІЇ

Кафедри факультету

Кафедра льотної експлуатації та безпеки польотів

Кафедра конструкції повітряних суден, авіаційних двигунів та підтримання льотної придатності

Кафедра професійної та авіаційної мовної підготовки

ФАКУЛЬТЕТ АВІАЦІЙНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ

Кафедри факультету

Кафедра аеронавігації, метеорології та організації повітряного руху

Кафедра пошуку, рятування та спеціальної фізичної підготовки

Кафедра інформаційних технологій та авіаційних робототехнічних систем

Кафедра менеджменту авіаційної діяльності

Кафедра права та правового забезпечення авіаційної діяльності

Кафедра педагогіки вищої школи та соціально-гуманітарних дисциплін

Освітній процес: навчально-методичний відділ.

Спеціалізовані кафедри та школи: Кафедра військової підготовки; Бізнес-школа.

Науково-дослідний складник: Аспірантура та докторантура; Відділ наукового розвитку, Відділ міжнародних зв'язків.

Забезпечення якості: Центр забезпечення якості вищої освіти.

Авіаційна та тренажерна інфраструктура

Центр підготовки та перепідготовки авіаційного персоналу.

Авіаційно-технічна база; Авіаційний загін.

Тренажерні центри (льотних тренажерів та обслуговування повітряного руху).

Служба підготовки зовнішніх пілотів (операторів) БПЛА.

Міжнародний навчально-тренувальний центр з автономного існування, виживання та гуманітарного розмінування «Дмитрівка».

Навчально-тренувальний центр пошуку та рятування.

Інфраструктура та соціальне забезпечення

Інформаційні ресурси: Науково-технічна бібліотека; Видавництво.

Соціальний та медичний супровід: Медико-санітарна частина; Психологічна служба; Юридична клініка.

Культура та спорт: Спортивний комплекс; Музейний комплекс; Будинок культури «Авіатор».

Оздоровлення: Навчально-тренувальний оздоровчий центр «Обознівка»; база відпочинку «Тарханкут».

Науково-технічна бібліотека та цифрові репозитарії

Науково-технічна бібліотека академії є однією з найбільших серед авіаційних закладів вищої освіти України та має статус ІІІ категорії. Загальна площа приміщень становить 687 м². Структурно бібліотека складається з чотирьох відділів: відділу обслуговування (який включає спеціалізований сектор льотно-технічної документації), довідково-бібліографічного відділу, відділу комплектування та наукової обробки літератури, а також художнього абонемента.

Бібліотечний фонд налічує близько 300 тисяч примірників. Основний акцент у комплектуванні робиться на профільну авіаційну тематику, навчально-методичну літературу, керівництва з льотної експлуатації та офіційні нормативні документи міжнародних авіаційних організацій (ІСАО, ІАТА).

Бібліотека забезпечує доступ здобувачів та науковців до міжнародних наукометричних баз даних (Scopus, Web of Science) та повнотекстових світових ресурсів (Springer Link, ScienceDirect, Bentham Science, Research4Life).

Важливою складовою науково-інформаційного простору академії є розвиток цифрових архівів та відкритих даних:

Інституційний репозитарій – функціонує з 2020 року на базі платформи DSpace, забезпечуючи відкритий та зручний доступ до цифрового контенту (наукових, освітніх і методичних праць), створеного академічною спільнотою.

Платформа Zenodo – академія підтримує власну офіційну спільноту Ukrainian State Flight Academy у відкритому європейському репозитарії Zenodo, де публікуються наукові праці, цифрові збірники матеріалів конференцій та інші дослідження із присвоєнням їм міжнародних цифрових ідентифікаторів об'єкта (DOI).

НАУКОВА ДІЯЛЬНІСТЬ ТА ІННОВАЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНСЬКОЇ ДЕРЖАВНОЇ ЛЬОТНОЇ АКАДЕМІЇ КРІЗЬ ПРИЗМУ МІЖНАРОДНИХ ТА ВСЕУКРАЇНСЬКИХ НАУКОВИХ ПОДІЙ

Науково-дослідна робота УДЛА у 2026 році відзначилася особливою динамікою, інтегрувавши святкування 75-річного ювілею закладу з фундаментальними галузевими датами.

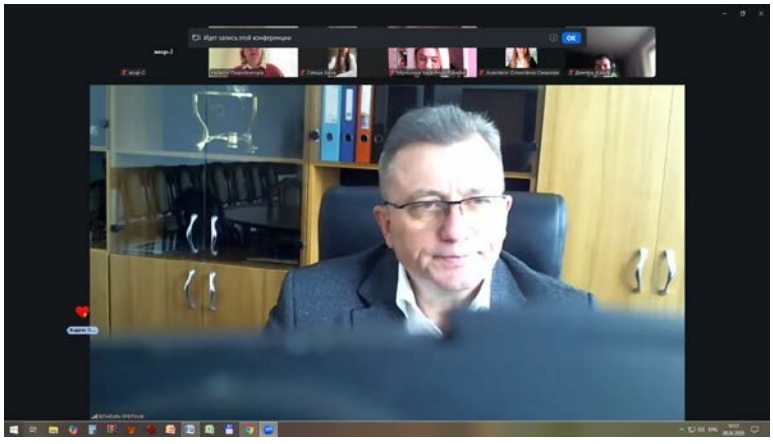
Системний характер наукової діяльності академії яскраво демонструють дві ключові події року:

1) XLIII Всеукраїнська конференція молодих учених та здобувачів вищої освіти (8 квітня 2026 року);

2) XV Міжнародна науково-практична конференція (13 травня 2026 року).

1) Конференція продемонструвала високий рівень зацікавленості молодіжної наукової спільноти. За результатами заходу було видано 169 сертифікатів учасникам. Географія доповідей охопила не лише Україну, а й міжнародну спільноту: свої дослідження представили здобувачі з Азербайджану, Еквадору, Монголії та Туреччини.

Урочисте відкриття зібрало в онлайн-просторі до 94 учасників одночасно. З вітальним словом до учасників звернулися ректор академії, професор Богдан Стецюк та почесна гостя – голова Ради молодих вчених при МОН України, професорка, професорка кафедри бізнес-аналітики та цифрової економіки Національного університету «КАІ» Анастасія Сімахова.





Пленарна частина включала ґрунтовні доповіді, що охопили ключові аспекти життєдіяльності та розвитку авіаційної галузі:

Ірина Романько: «Українська державна льотна академія: шлях успіху і перспективи розвитку».

Мирослава Калашник-Рибалко: «Можливості для студентів та молодих вчених в Україні».

Анна Гапша: «Курсантське життя в Українській державній льотній академії: навчання, розвиток та самореалізація».

Анатолій Залевський: «Унікальність льотної академії в контексті перспектив розвитку України як авіаційної держави».

Наталія Подопригора: «Синергія науки та міжнародного партнерства як драйвер інноваційного розвитку здобувачів вищої освіти УДЛА».

Андрій Невиніцин: «Трансформація підготовки пілотів: європейський досвід та вітчизняні перспективи».

Марія Письменна: «Інноваційний розвиток авіації: синергія технологій, менеджменту та права».

Після виступів відбулася активна дискусія, під час якої здобувачі вищої освіти мали змогу отримати фахові відповіді на актуальні питання.

Робота конференції продовжилася у 7 секційних залах за затвердженими напрямами:

Секція 1. Спадщина та майбутнє: 75 років підготовки авіаційних фахівців (37 доповідей): наймасштабніша секція, де за трьома тематичними блоками досліджували історію академії та світової авіації.

Секція 2. Авіаційна інженерія та управління авіаційним виробництвом: Сучасні концепти та молодіжні ініціативи (17 доповідей): обговорення сучасних концептів авіадвигунів та підтримання льотної придатності.

Секція 3. Аеронавігаційне обслуговування та цифровізація повітряного руху (15 доповідей): фокус на технологіях U-Space, системах RTC та автоматизації процесів.

Секція 4. Інформаційні технології, робототехнічні системи: моделювання, практичне застосування і професійне навчання (16 доповідей): розглядалися питання моделювання польотів та використання безпілотних авіаційних комплексів.

Секція 5. Економіка, правове регулювання та стратегічний менеджмент авіаційної галузі (20 доповідей): стратегічний менеджмент авіаційної галузі в умовах глобальних викликів та правове забезпечення польотів.

Секція 6. Льотна експлуатація, людський фактор, професійна та мовна підготовка в авіації (26 доповідей): оцінка надійності екіпажів, CRM та професійна мовна підготовка фахівців.

Секція 7. Інтеграція авіаційної безпеки, пошуково-рятувального забезпечення та спеціальної фізичної підготовки (12 доповідей): інтеграція сучасних технологій пошуку, рятування та спеціальної фізичної підготовки пілотів.

Варто зазначити, що переважна більшість учасників – це молодь, що відповідає статусу конференції: здобувачі вищої освіти (курсанти/студенти): 78%; науково-педагогічні працівники: 12%; аспіранти / докторанти: 7%; слухачі та представники галузі: 3%

Конференція підтвердила, що навіть у складні часи авіаційна наука в Україні розвивається. Поєднання 75-річного досвіду викладачів та креативного мислення курсантів створює той фундамент, на якому відбудовуватиметься майбутнє українського неба.

2) XV Міжнародна науково-практична конференція (13 травня 2026 року). Захід пройшов у сучасному гібридному форматі, що дозволило об’єднати наукову спільноту попри складні безпекові умови. Безпосередньо в аудиторії працювали 20 фахівців, а 78 науковців, іноземних гостей та здобувачів вищої освіти долучилися до обговорень в режимі онлайн. Масштаб наукового пошуку чітко підтверджує статистика заходу: до програми було включено 113 змістовних доповідей.

У своєму привітальному слові ректор УДЛА, професор Богдан Стецюк підкреслив, що впродовж 75 років заклад залишається потужним осередком підготовки висококваліфікованих кадрів для світової авіації. Ректор висловив вдячність організаторам та іноземним партнерам, наголосивши, що конструктивний обмін досвідом сприяє народженню нових ідей та практичних рішень, необхідних для повоєнної відбудови авіаційної інфраструктури держави.



Високий міжнародний статус заходу підтвердила участь представницьких делегацій від європейських та азійських партнерів. Зокрема, Національну академію авіації (Азербайджан) представляли начальник відділу наукової інформації та патентів Фуад Мірзаєв та керівник групи управління проєктами Ковсар Дадашова. Від Сілезького технологічного університету (Польща) до дискусії долучилися декан факультету Гжегож Серпінський, завідувач кафедри Ярослав Козуба та уповноважений ректора Александр Сладковський. Румунську наукову школу представляли декан факультету Технічного університету Клуж-Напока Стеліан Брад і старший радник Соня Мунтяну, а також проректор з наукової діяльності Університету імені Штефана чел Маре Ауреліан Ротару.

Пленарна частина конференції стала майданчиком для обговорення найбільш гострих викликів сучасної авіації, де іноземні та вітчизняні дослідники презентували свої концепції:

Після пленарної частини наукова дискусія продовжилася у форматі 8 спеціалізованих секцій. Наукова дискусія секційних засідань вийшла за межі внутрішньоакадемічного обговорення, об’єднавши представників провідних вітчизняних та іноземних інституцій.

Секція 1. Генеза, сучасний стан та стратегічні пріоритети трансформації авіаційної освіти крізь призму 75-річного досвіду підготовки фахівців цивільної авіації. Робота секції була присвячена ретроспективному аналізу історичного досвіду підготовки фахівців. Науковці дослідили географію льотних шкіл на зламі XIX–XX століть, роль авіаційних товариств у популяризації науки та обговорили сучасні методики розвитку комунікативної компетентності в процесі навчання здобувачів вищої освіти з використанням інтерактивних технологій (зокрема, дебатів).

Секція 2. Інноваційні методи, технології та засоби керування літальними апаратами та безпека польотів. Учасники зосередили увагу на проблемах адаптивного управління. Було презентовано результати досліджень автономної навігації в GNSS-обмежених середовищах, моделювання децентралізованих протоколів взаємодії в ройових структурах БПЛА, застосування інструментів штучного інтелекту, а також підходи до створення цифрових двійників для психологічної підготовки пілотів.

Секція 3. Інноваційні технології підтримання льотної придатності та управління авіатранспортними процесами. Дослідники проаналізували процеси взаємодії організацій CAMO і PART-145 у системі підтримання льотної придатності. Значну увагу було приділено інтелектуалізації аеропортових процесів у межах концепції «Smart Airport», перспективам впровадження альтернативного авіапального та використанню безпілотних технологій для контролю аеродромного покриття і запобігання інцидентам на злітно-посадковій смузі (Runway Incursion).

Секція 4. Актуальні проблеми та перспективи розвитку методів і технологій аеронавігації, метеорологічного забезпечення та організації повітряного руху літальних апаратів. Секція об’єднала доповіді щодо структури повітряного простору та практичної реалізації системи U-Space. Науковці обговорили розробку гібридних алгоритмів прогнозування погодних умов за допомогою чисельного моделювання та ШІ, а також

застосування алгоритмів навчання з підкріпленням для динамічного коригування рівня стресу авіадиспетчерів у процесі тренажерної підготовки.

Секція 5. Сучасні інформаційні технології та авіаційні робототехнічні системи: моделювання, використання, професійна підготовка. Науково-педагогічні працівники та здобувачі представили напрацювання у сфері цифрового моделювання польотних місій (у середовищі Mission Planner), формалізації профілю урбанізованого повітряного простору (Urban Airspace Profile) та симуляційної підготовки операторів медичної евакуації. Окремо розглядалися обмеження моделей комп'ютерного зору під час розпізнавання психоемоційних станів.

Секція 6. Сучасні методи і технології пошуку, рятування та авіаційної безпеки, спеціальної фізичної підготовки операторів складних авіаційних систем. Дискусія охопила питання управління професійними ризиками під час авіаційних подій та оптимізації взаємодії екіпажів із пошуково-рятувальними службами. Учасники проаналізували зарубіжний досвід встановлення місцезнаходження повітряних суден, що зазнали лиха, застосування симуляційних технологій та використання БПС у забезпеченні цивільного захисту під час аварійно-рятувальних операцій.

Секція 7. Екосистема авіаційного менеджменту та правове забезпечення інноваційного розвитку в системі професійної підготовки фахівців цивільної авіації. Науковці дослідили трансформацію стратегічного управління авіакомпаніями в умовах глобальних шоків та воєнного стану. У правовій площині розглядалися питання ролі екологічного права, банківського фінансування повітряних суден та особливостей регулювання міжнародних польотів над відкритим морем і протоками. Також було проаналізовано інституційно-правові механізми формування інноваційної екосистеми.

Секція 8. Авіаційна мовна підготовка та гуманітарні засади сучасної освіти в системі професійно-педагогічного і соціально-психологічного становлення фахівців авіаційної галузі. Роботу секції було спрямовано на аналіз мовних алгоритмів прийняття рішень в умовах часових обмежень. Дослідники висвітлили ризики використання штучного інтелекту в процесі опанування іноземних мов, методи подолання комунікативних дефектів під час радіообміну, застосування технології Case-Study та стратегії розвитку soft skills у майбутніх авіаційних фахівців.

Підсумком насиченої роботи пленарного та секційних засідань стало ухвалення офіційної Резолюції XV Міжнародної науково-практичної конференції. У документі констатовано фундаментальну роль академії як унікального центру авіаційної освіти, що відіграє стратегічну роль у підготовці кадрів для повоєнної відбудови інфраструктури України.

Аналіз результатів цих наукових форумів дозволяє оцінити стан, структуру та стратегічні вектори розвитку авіаційної науки в УДЛА.

Масштабність наукових досліджень та продуктивність

Загальний обсяг наукових публікацій за підсумками двох знакових весняних конференцій склав 1196 сторінок друкованого тексту.

XV Міжнародна конференція сформувала збірник матеріалів обсягом 705 сторінок, ставши потужним хабом для презентації досвіду вітчизняних та іноземних науковців.

XLIII Всеукраїнська конференція молодих учених акумулювала доробок обсягом 491 сторінку, що свідчить про високу інтелектуальну активність нового покоління дослідників і потужний потенціал молодіжної науки в академії.

Міжнародна інтеграція та консолідація молодіжної спільноти

Проведені заходи демонструють два вектори позиціонування академії на науковій мапі:

Зовнішній (Міжнародний): XV Конференція залучила провідних фахівців із чотирьох країн (Україна, Польща, Румунія, Азербайджан), що підтвердило статус УДЛА як авторитетного міжнародного наукового хабу та зміцнило зв'язки з європейськими інституціями.

Внутрішній (Всеукраїнський): XLIII Конференція молодих учених, приурочена до Міжнародного дня авіації та космонавтики, консолідувала молодих дослідників навколо ідей інноваційного розвитку ракетно-космічної та авіаційної сфер України.

Стратегічні висновки щодо наукового потенціалу УДЛА

Наявність збірника молодих учених на 491 сторінку доводить, що в академії успішно функціонує система наставництва, а молодь активно залучена до вирішення прикладних завдань сучасної авіації.

Глибокі напрацювання в галузі робототехніки, цифровізації та аеронавігації (представлені на обох форумах) є науковим базисом для реалізації меморандумів із Львівською політехнікою та польськими інституціями (LAW, ITWL) у межах грантів Erasmus+ та Horizon Europe.

У рік свого 75-річчя УДЛА підтвердила статус провідного науково-освітнього центру, який не лише зберігає традиції цивільної авіації, а й закладає підґрунтя для технологічного прориву завдяки потенціалу молодих науковців.

РАДА МОЛОДИХ ВЧЕНИХ

Створена відповідно до Положення про «Раду молодих вчених» Льотної академії НАУ, затвердженого Вченою радою академії 26.08.2020 року, введеного в дію наказом начальника академії 26.08.2020 року №97/ag.

Згідно наказу начальника академії «Про створення Ради молодих вчених Льотної академії НАУ» (від 07.04.2021 року №171) були скликані загальні збори членів Ради 06.03.2021 р. Рішенням зборів головою Ради обрано старшого викладача кафедри аеронавігації, к.т.н. Калашник-Рибалко Мирославу Анатоліївну.

У 2025 році розроблено оновлене Положення (затверджене Вченою радою академії 29.01.2025 р. та введене в дію наказом від 31.01.2025 р. № 16/од в.о. ректора УДЛА).

Рада молодих вчених (РМВ) є важливим колегіальним виборним дорадчим органом. В умовах трансформації вищої освіти роль Ради виходить за межі формального представництва, стаючи каталізатором для оновлення наукового потенціалу Льотної академії.

Метою діяльності РМВ є залучення до активної участі молодих вчених УДЛА у проведенні наукових досліджень, інноваційної діяльності та представництва, захисту і реалізації їх прав та інтересів.

Напрями діяльності Ради молодих вчених УДЛА:

- представляти інтереси молодих вчених в УДЛА, державних та громадських організаціях та надавати допомогу у вирішенні проблем молодих вчених, пов’язаних з науковою, методичною та педагогічною діяльністю;
- сприяти налагодженню професійних контактів з радами молодих вчених при органах державної влади України, наукових установах, закладах вищої освіти;
- надавати консультативну підтримку молодих вчених щодо наукової, методичної та педагогічної діяльності;
- забезпечувати інформаційний обмін серед молодих вчених: поширення наукової та іншої інформації, що стосується діяльності молодих вчених; надання інформації про премії, стипендії, гранти, конференції, наукові школи та інші заходи щодо підтримки наукової молоді;
- популяризувати науку в українському суспільстві шляхом ініціювання проведення науково-освітніх заходів, зокрема, семінарів, форумів, вебінарів, відкритих лекцій тощо.

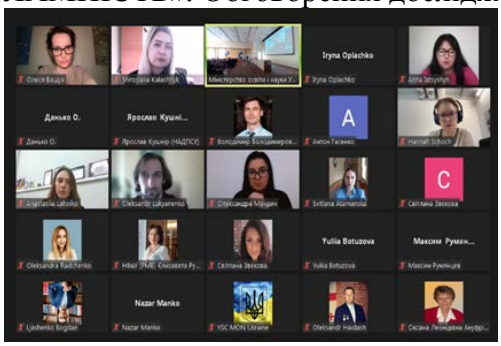
На теперішній час очолює Радиу молодих вчених доцент кафедри аеронавігації, метеорології та організації повітряного руху, кандидат технічних наук, доцент КАЛАШНИК-РИБАЛКО Мирослава Анатоліївна.

Ключові напрями діяльності Ради молодих вчених

1. Участь у глобальних наукових форумах та конгресах

Напрям охоплює представництво академії на масштабних всеукраїнських та міжнародних майданчиках для формування державної наукової політики.

• *24 жовтня 2024 року* – V Всеукраїнський форум Рад молодих вчених «НЕЗЛАМНІСТЬ». Обговорення досліджень для оборони, безпеки та економіки України.



• *12 листопада 2025 року* – VI Міжнародний форум рад молодих вчених *«Наука без кордонів».* Розгляд нових механізмів фінансування R&D-проєктів та інтеграції науки й бізнесу.



• *5 березня 2026 року* – Конгрес молодих вчених *«Молодіжна наука для політики»* (м. Львів). Участь голови РМВ Мирослави Калашник-Рибалко у панелях щодо використання досліджень під час підготовки державних рішень.



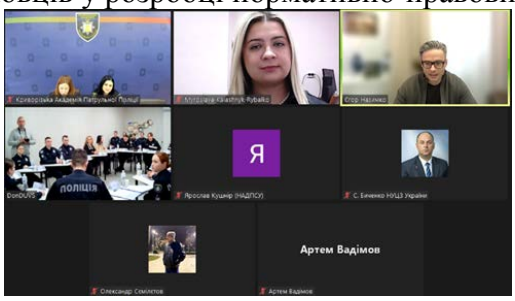
2. Розвиток аерокосмічної та безпекової науки

Напрям пов'язаний із безпосередньою профільною діяльністю УДЛА та інтеграцією у безпековий сектор.

• *15 квітня 2025 року* – Круглий стіл *«Можливості для розвитку молодіжної аерокосмічної науки»* в МОН. Презентація досягнень авіаційної галузі та залучення до програм фондів (НФДУ, «Горизонт Європа»).



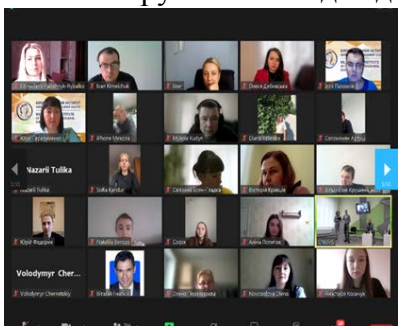
• *4 грудня 2025 року* – XI Всеукраїнська наукова конференція *«Актуальні питання адміністративного права та процесу в умовах воєнного стану»* на базі ДонДУВС. Виступ голови РМВ щодо ролі науковців у розробці нормативно-правових документів під час війни.



3. Цифровізація, академічна доброчесність та розвиток компетенцій аспірантів

Напрям практичної підтримки молодих дослідників, здобувачів третього (освітньо-наукового) рівня та їх керівників.

• *4 листопада 2025 року* – Тренінг *«Штучний інтелект і академічна доброчесність: як не переступити межу дозволеного?»* (разом із Карпатським НУ). Вивчення нормативних аспектів та інструментів ШІ для дослідників.





• *2 грудня 2025 року* – Практичний семінар *«Основи цифрової ідентичності дослідника».* Навчання роботі з науковими профілями (ORCID, SCOPUS, WOS ID, ResearchGate).

• *31 березня 2026 року* – Практичний семінар *«Реєстрація аспірантів в системі URIS».* Захід був присвячений інструментам і конкурсам системи URIS.

4. Інституційна діяльність та представництво в органах влади

Взаємодія керівництва РМВ академії з Міністерством освіти і науки України та експертними агентствами.

• *15 серпня 2025 року* – Голова РМВ УДЛА Мирослава Калашник-Рибалко обрана шляхом таємного голосування до складу *РМВ при МОН України*, де обійняла посаду заступника голови з питань безпекового напряму.

• *5 вересня 2025 року* – Участь у засіданні РМВ при МОН (м. Київ). Прямий діалог із керівниками директоратів МОН щодо оновлення підходів до захисту дисертацій, житлових питань вчених-ВПО та грантів НФДУ.



• *14 жовтня 2025 року* – Мирославу Калашник-Рибалко включено до *реєстру експертів НАЗЯВО* (протокол №16(88)) за спеціальностями «Авіаційний транспорт» (272) та «Транспортні технології» (275).

ПРАКТИЧНА ПІДГОТОВКА ЗДОБУВАЧІВ ОСВІТИ УДЛА

Практична льотна підготовка курсантів-пілотів проводиться за кордоном в іноземних авіаційних школах-партнерах академії (базах практики), з якими укладені договори на проведення практики (практичної льотної підготовки) курсантів:

1. АТО CAVOK(Угорщина) (договір від 13.03.2025 №16/25);
2. АТО ZONDA.AERO(Бидгош, Польща) (договір від 10.03.2025 №11/25);
3. АТО DIPLOMATAIR (Кишинів, Молдова) (договір від 27.02.2025 №12/25);
4. АТО PILOTUMOKYKLA(Вільнюс, Литва) (договір від 22.02.2024);
5. АТО REGIONALAIR SERVICESSRL(Румунія) (договір від 17.10.2024);
6. АТО ERIVASIA(Рига, Латвія) (договір від 23.04.2024);
7. FLY-IN SPAIN (Fis ATO Europe) (Іспанія) (договір від 23.04.2024);
8. АТО BLUESKYAVIATION(Прага, Чехія) (договір від 12.03.2024);
9. АТО SMARTAVIATIONSp. z o.o. (Познань, Польща) (договір від 04.03.2024);
10. АТО SEAGLE(Тренчин, Словаччина) (договір від 26.02.2024).

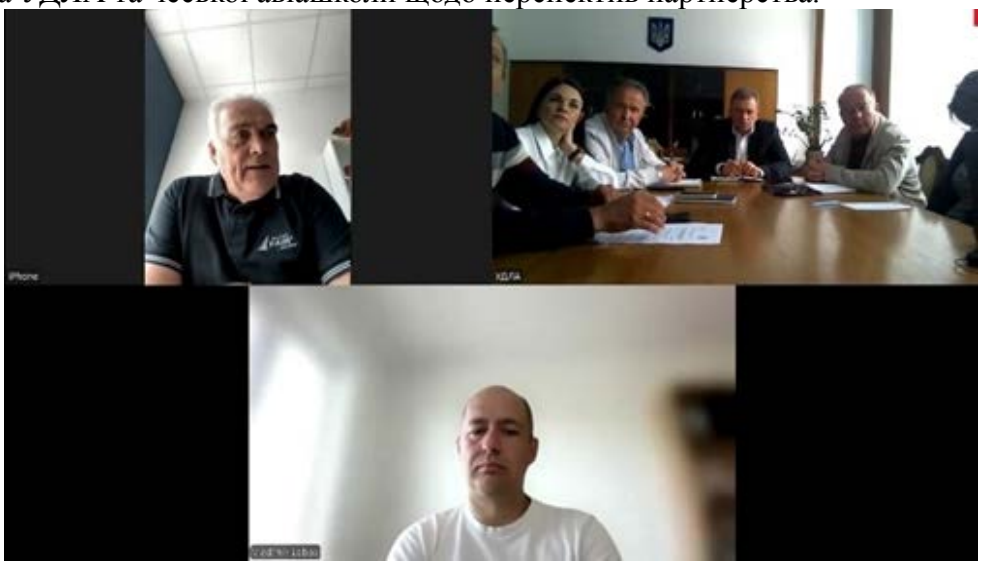
Відповідно до цих договорів, у 2025 році на практичну льотну підготовку за кордон було направлено 30 курсантів-пілотів (19 бакалаврів і 11 магістрів).

Окрім цього, згідно відповідних договорів, студенти факультету авіаційного менеджменту проходили практику на базі:

- ДП «АНТОНОВ» − навчальні групи 411, 401М, 340М, освітньо-професійна програма (ОПП) «Менеджмент міжнародних авіаційних перевезень»;
- SKTOURTREVELAGENGY − навчальнігрупи 413, 433, ОПП «Менеджмент туристичної індустрії»;
- ТОВ «ГРІНТЕК ТРЕЙД»− навчальна група 414, ОПП «Інформаційний та проєктний менеджмент».

Українська державна льотна академія продовжує пошук нових міжнародних партнерів та зміцнення існуючих зв’язків. В умовах тимчасового закриття повітряного простору України ці кроки стали стратегічно важливими для забезпечення курсантів та студентів академії якісною практичною льотною підготовкою, що відповідає європейським стандартам.

Співпраця з FAIR flight school (Чехія). 14 травня 2025 року відбулася онлайн-зустріч керівництва УДЛА та чеської авіашколи щодо перспектив партнерства.



Механізм взаємодії: УДЛА забезпечує теоретичну підготовку (CPL), тоді як FAIR flight school надає базу для проходження практичної льотної підготовки.

Досягнуто домовленості про передачу програми CPL (IR) на розгляд чеській стороні як перший крок до укладення офіційних договорів.

Партнерство з авіашколою «Кондор»

Липень 2025 року: Початок діалогу між закладами, результатом якого стало підписання офіційної угоди про співпрацю (№22 від 10 серпня 2025р.).



13 жовтня 2025 року: Візит керівництва авіашколи (директор Володимир Поляковський та головний льотний інструктор Олександр Андреєв) до УДЛА та зустріч із курсантами.



Ключові теми зустрічі: Особливості відновлення і проходження польотів у поточних умовах, презентація курсів, а також огляд програм для здобуття свідоцтв приватного (PPL), комерційного (CPL) та транспортного (ATPL) пілотів.

Перемовини з Volantis Flight School (м. Брно, Чехія)

03 червня 2025 року відбулася онлайн-зустріч керівництва УДЛА з очільником чеської льотної школи.





Ключові теми обговорення: Алгоритм спільного навчання курсантів на базі української академії та чеської авіашколи, узгодження проєкту Меморандуму про співпрацю та визначення подальших практичних кроків.

Стан та перспективи льотної підготовки

Напрям / Показник	*Поточний стан*	*Перспективи / Заплановані дії*
Загальна діяльність УДЛА	Підготовка льотного складу для цивільної авіації; традиційні тренувальні польоти зупинені через воєнний стан і закриття повітряного простору	Відновлення повного циклу підготовки після скасування воєнного стану та відкриття повітряного простору
Практична льотна підготовка курсантів	Понад 40 курсантів направлені до 16 льотних шкіл Європи	Продовження міжнародної співпраці та можливе розширення партнерств
Партнерські льотні школи	Укладені угоди з F AIR (Чехія) та «КОНДОР	Використання партнерів для тренажерної та льотної підготовки, а також підготовки інструкторів

Завдяки активному розширенню міжнародної інтеграції, Льотна академія успішно створює нові можливості для професійного розвитку здобувачів освіти, забезпечуючи їх необхідними практичними навичками для успішного завершення навчання попри сучасні виклики.

СПОРТИВНІ ДОСЯГНЕННЯ ЗДОБУВАЧІВ ОСВІТИ

Спортивне життя Української державної льотної академії вирізняється високою активністю, різноманіттям дисциплін та яскравими досягненнями курсантів і студентів. Здобувачі вищої освіти регулярно демонструють міцну волю до перемоги, високий рівень підготовки та командний дух як на регіональних і всеукраїнських змаганнях, так і на міжнародній арені.

Окрім участі в турнірах з класичних видів спорту та єдиноборств, академія активно розвиває сучасні напрями – зокрема дрон-рейсинг, спортивний туризм та інноваційну фізичну підготовку. Усе це сприяє не лише зміцненню здоров'я та підтримці ментального стану молоді, а й вихованню справжніх лідерів.

Єдиноборства (Годзю-рю карате)

Чемпіонат світу з годзю-рю карате (4–8 вересня 2024, м. Фюрстенфельд, Австрія).

Дубовенко Віктор (курсант факультету льотної експлуатації, 141 група) виборов ІІ призове місце в розділі куміте (вагова категорія до 67 кг).



Стрітбол

Універсіада серед студентів закладів вищої освіти (30 жовтня 2024, на базі Центральноукраїнського державного університету).

Склад команди: Кольчік Антон, Бухтіяров Олександр, Дубовенко Віктор.

Результат: IV місце.



Універсіада серед студентів ЗВО (чоловічі команди) (13–14 листопада 2024, на базі Донецького державного університету внутрішніх справ).

Склад команди: Кірчей Микола (122 гр.), Черних Олександр (231 гр.), Бричук Станіслав (121 гр.), Чєхута Матвій (122 гр.), Зелінський Андрій (122 гр.), Сидорчук Денис (132 гр.), Карпуленко Арсеній (122 гр.), Дикий Власій (131 гр.), Шевчук Ігор (122 гр.).

Тренер: доцент кафедри фізичної підготовки, реабілітації та дрон-рейсингу Лопатюк Олена Володимирівна.

Результат: IV місце.





Змагання з пляжного волейболу до Дня фізичної культури та спорту (13.09.2025)

Участь брали 8 команд.

Призери:

І місце: Власій Дикий та Олександр Черних.

ІІ місце: Станіслав Бричук та Матвій Чехута.

ІІІ місце: Максим Пилипенко та Альона Сардінська.

Також гідну конкуренцію склали команди: Данило Савенко та Катерина Власова, Денис Сидорчук та Олександра Нертік, Андрій Зелінський та Сергій Мудраченко, Ігор Шевчук та Арсеній Карпуленко, а також спортсмени з Еквадору Кевін Гузман і Даміан Гомез (4–8 місця).



Обласний етап проєкту *«Пліч-о-пліч. Всеукраїнські студентські ліги»* (волейбол серед дівчат) (17–18 березня 2026). Склад команди: Нертік Олександра (141 гр.), Сардінська Альона (195 гр.), Бакшеєва Дар’я (151 гр.), Кас’ян Анастасія (631 гр.), Савченко Олександра (433 гр.), Гапша Анна (941 гр.), Тарасюк Софія (122 гр.).

Результат: ІІІ місце (бронзові нагороди в напруженій боротьбі з командою ЦНТУ).





Дрон-рейсинг

Регіональні змагання з дрон-рейсингу (15 квітня 2025, м. Олександрія, аграрний ліцей).

Склад команди: Джума Амін, Гноєвий Єгор, Юнг Олександр.

Результати: Більше 20 учасників змагалися у три етапи. Капітан команди Амін Джума посів ІІ місце у своїй віковій групі, а Єгор Гноєвий – І місце у молодшій групі.





На початку вересня 2025 р. Олександрійський професійний аграрний ліцей зібрав 23 пілотів з різних громад. Дрони класу FPV 7 дюймів змагалися як в особистій першості, так і в командних польотах.

Склад команди академії: Амін Джума (курсант 85 М гр., інструктор СПЗП), Арен Аракелян (зовнішній пілот), Андрій Мартинюк (інженер СПЗП), Єгор Гноєвий (курсант 541 гр., зовнішній пілот), Олександр Юнг (курсант 541 гр., зовнішній пілот), Віктор Дубовенко (курсант 141 гр., зовнішній пілот).





Спортивний туризм

Чемпіонат Кіровоградської області з індивідуальної туристської техніки в закритих приміщеннях (26 квітня 2025, на базі УДЛА в рамках Дня відкритих дверей).

Захід пройшов за участю першого віцепрезидента Федерації спортивного туризму України Олександра Колотухи. Змагання відбулися у Центрі пошуку та рятування академії.




Шахи та шашки

Змагання з шахів та шашок в академії відбулись 15 жовтня 2025 р.

Шахи:

І місце: Сергій Мудраченко. ІІ місце: Станіслав Бричук. ІІІ місце: Михайло Брикалін.

Шашки:

І місце: Станіслав Бричук. ІІ місце: Михайло Брикалін. ІІІ місце: Сергій Мудраченко.

Усі призери отримали грамоти, медалі та солодощі.





Спортивно-оздоровчі заняття для курсантів і студентів

Організаційно-стройовий відділ академії спільно з Управлінням молоді та спорту Кропивницької міської ради забезпечили безкоштовне відвідування дитячо-юнацького клубу.

Курсанти та студенти мають змогу займатися гирьовим спортом, працювати зі штангою, опановувати практики стресостійкості та правила поводження з вибухонебезпечними предметами задля підтримки фізичної форми й ментального здоров'я.



Спортивні здобутки курсантів та студентів Української державної льотної академії засвідчують ефективність системи фізичного виховання, високий професіоналізм викладачів і тренерського складу, а також невичерпний потенціал молоді. Регулярна участь та призові

місця у змаганнях різного рівня підтверджують, що вихованці академії успішно поєднують здобуття фахових знань із високими спортивними досягненнями.

Музейний комплекс

Музейний комплекс академії об'єднує низку підрозділів та локацій, присвячених історії розвитку авіації на Кіровоградщині та діяльності видатних авіаторів. До його складу входять:

Музей авіації. Функціонує з 1971 року у спеціально обладнаному приміщенні. В експозиції представлені історичні документи, нагороди, моделі літаків, сувеніри, а також відкрита для відвідувачів кабіна літака Ан-24;

Сквер І.Кожедуба. Розташований за головним навчальним корпусом. Відкритий 8 червня 2010 року навколо пам'ятного знака на честь тричі Героя Радянського Союзу Івана Микитовича Кожедуба. У сквері також розташовані пам'ятник випускникам закладу «Шпаківня назавжди» та меморіальна дошка двічі Герою Радянського Союзу Амет-хану Султану, встановлена у травні 2014 року;

Алея авіаторів. Закладена 8 вересня 2010 року до 100-річчя першого польоту над містом. Експозиція містить зразки реальних повітряних суден, елементи авіаційної техніки та тематичний фонтан у формі літака;

Сквер аеронавігації. Експозиція просто неба, що включає зразки реального аеронавігаційного обладнання, яке експлуатувалося на місцевому аеродромі, та композицію «Роза вітрів»;

Музейна експозиція історичного краєзнавства. Розміщена у трьох спеціалізованих аудиторіях та складається з розділів: «Історія символіки нашого краю», «Декоративно-ужиткове мистецтво Кіровоградщини», «Національна культура: від витоків до сьогодення», «Великий син великого народу: Єлисаветградський край на життєвому шляху Кобзаря», «Друга світова війна в історичній долі Кіровоградщини», «Авіатори Кіровоградщини – Герої Другої світової війни», «Постать козака Мамая в історії нашого краю», «Україна більше за життя: Кіровоградці – учасники Антитерористичної операції»;

Клуб українсько-норвезького партнерства. Діє на базі закладу з лютого 2015 року.

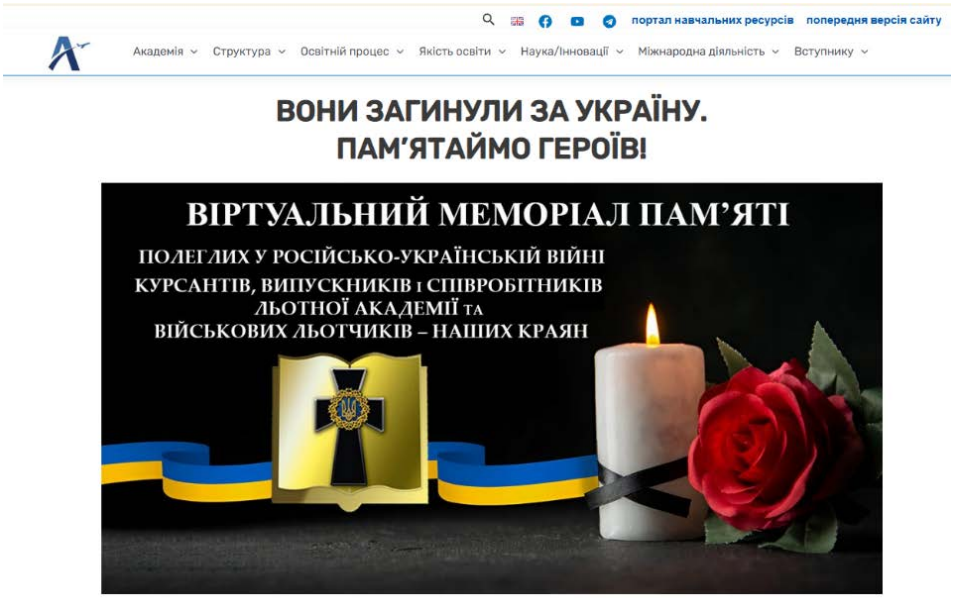
Вшанування пам'яті

На державному рівні 16 грудня 2020 року Верховна Рада України ухвалила Постанову «Про відзначення пам’ятних дат і ювілеїв у 2021 році», якою було закріплено урочисте відзначення 70-річчя із часу заснування академії (1951).

З 2014 року в академії діє проєкт ***«Меморіал пам’яті полеглих авіаторів»,*** присвячений здобувачам освіти, випускникам та співробітникам, які загинули у боротьбі за незалежність та територіальну цілісність України.

З метою увічнення пам’яті здобувачів освіти, випускників та співробітників академії, а також військових льотчиків, які загинули у боротьбі за незалежність, суверенітет і територіальну цілісність України, у березні 2024 року на офіційному сайті закладу створено *«Віртуальний меморіал пам’яті».*

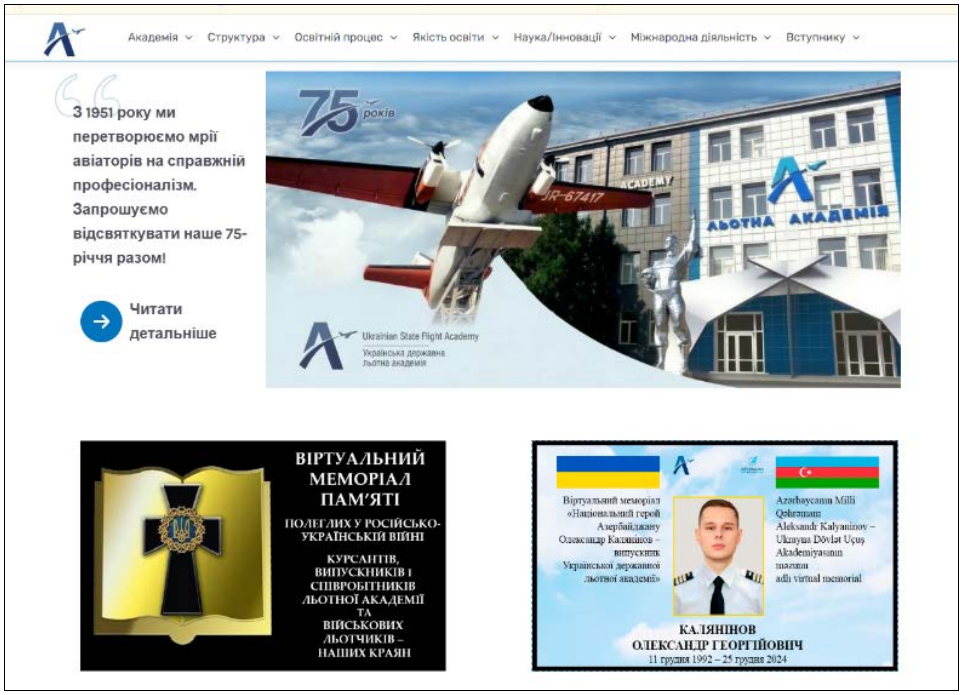
Проєкт реалізується Волонтерським авіаційним ХАБом УДЛА (голова – кандидатка історичних наук, доцентка Ірина Романько). У головному корпусі академії розміщено інформаційні стенди «Вони загинули за Україну. Пам’ятаймо героїв» та формується відповідна тематична експозиція в Музеї історії авіації.



https://www.usfa.edu.ua/virtualnyj-memorial-pamyati/

Двомовним (українською та азербайджанською) проєктом є *Віртуальний меморіал, присвячений випускнику магістратури академії 2021 року, Національному герою Азербайджану (посмертно) Олександру Калініновy.*

Він героїчно загинув 25 грудня 2024 року під час виконання обов'язків другого пілота рейсу Баку – Грозний авіакомпанії AZAL (літак зазнав ракетного удару в повітряному просторі РФ та здійснив вимушену посадку в місті Актау, Казахстан, під час якої екіпаж ціною власних життів врятував частину пасажирів). На знак вшанування пам'яті героя, у січні 2025 року за підтримки Посольства України в Азербайджані та Об'єднаної діаспори азербайджанців України одній із навчальних аудиторій було присвоєно ім'я Олександра Калінінова та створено тематичну меморіальну експозицію.



26 липня 2025 року іменну аудиторію офіційно відвідав Надзвичайний і Повноважний Посол України в Азербайджані Юрій Гусєв.







У головному корпусі Льотної академії розміщено інформаційні стенди «Вони загинули за Україну. Пам’ятаймо героїв» та формується відповідна тематична експозиція в Музеї історії авіації Української державної льотної академії.





Вийшов друком довідник «Герої не вмирають! Полеглі у російсько-українській війні курсанти, випускники, співробітники Української державної льотної академії та військові льотчики – наші краяни» (*Романько І.І. Полеглі здобувачі освіти, випускники, співробітники Української державної льотної академії та військові льотчики – наші краяни. Довідник. Кропивницький : УДЛА, 2026. 244 с.* https://zenodo.org/records/20844068).

СТРАТЕГІЧНІ ПАРТНЕРСТВА ТА ВЕКТОРИ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОЇ ДЕРЖАВНОЇ ЛЬОТНОЇ АКАДЕМІЇ (2025–2026 рр.)

1. Напрям військово-патріотичного виховання та соціальної підтримки

У складних умовах воєнного стану академія позиціонує себе як патріотичний осередок, спрямовуючи зусилля на підтримку захисників України, їхніх родин та інтеграцію ветеранів суспільства.

• **Меморандум про співпрацю з Кропивницькою районною військовою адміністрацією** *(підписано 17 червня 2025 року в.о. ректора Богданом Стецюком та очільником районної військової адміністрації Віталієм Пастушенком)*.



***Суть угоди*:** Спільні дії у сфері національно-патріотичного виховання та підготовки цивільного населення до захисту Батьківщини відповідно до ЗУ «Про основи національного спротиву». Передбачає проведення тренінгів, форумів, популяризацію здорового способу життя та спортивного виховання серед молоді району.

• **Меморандум про співпрацю з ГО «Захист держави. Кропивницький»** *(робоча зустріч відбулася 4 вересня 2025 року з Едуардом Крижановським)*.

ГО «Захист держави» – неурядова некомерційна організація, місією якої є стала підтримка захисників та захисниць України, сприяння зміцненню обороноздатності держави через об'єднання громадянського суспільства, волонтерських ініціатив та стратегічну взаємодію з державними структурами.

Суть угоди: Реалізація спільних освітніх і соціальних ініціатив, адаптація та працевлаштування ветеранів, а також надання всебічної допомоги внутрішньо переміщеним особам (ВПО). За вагомий внесок у діяльність організації *Богдана Стецюка відзначено Почесною грамотою.*



Обороноздатність держави та національний спротив неможливі без підготовки нового покоління фахівців. Саме тому логічним продовженням військово-соціального вектору стала робота академії над залученням молоді до авіаційної галузі, де особлива увага приділяється дітям військовослужбовців.

2. Напрям профорієнтації, популяризації авіаційних професій та роботи з молоддю

Розвиток кадрового потенціалу авіації починається зі шкільної лави. УДЛА активно будує систему «центр творчості – школа – академія», популяризуючи інженерні та льотні спеціальності.

- **Меморандум про співпрацю з ГО «Благодійний союз "Подолаємо разом"» (Проєкт «Діти ЗСУ»)** *(22 травня 2025 року відбулася робоча зустріч в.о. ректора Української державної льотної академії Богдана Стецюка з ініціаторами проєкту «Діти ЗСУ» – Рубеном Степаняном, Іриною Степанян та Оленою Шиндирук. Результатом зустрічі стало підписання Меморандуму про співпрацю).*



Суть угоди: Спільне створення Пілотної школи «Діти ЗСУ» для надання дітям захисників України первинних знань у галузі авіації, лідерства та технічних наук. Академія забезпечує підвищення кваліфікації інструкторів школи, доступ до своїх тренажерних центрів і лабораторій, а також створює пріоритетні умови для вступу випускників проєкту до УДЛА.

- **Меморандум про співпрацю з КЗ «Кіровоградський обласний центр науково-технічної творчості учнівської молоді»** *(підписано 27 серпня 2025 року в.о. ректором УДЛА Богданом Стецюком та директором КЗ Віктором Чорноглазовим).*



Суть угоди: Взаємодія у сфері науки, техніки та довузівської підготовки. УДЛА надає учням Центру доступ до своїх навчальних ресурсів (тренажерів, лабораторій), організовує практичні заняття та залучає викладачів академії до наукового супроводу обдарованих дітей.

Формування всебічно розвиненої особистості майбутнього авіатора вимагає не лише теоретичних знань і тренажерної підготовки, але й високої фізичної культури та залученості до масового спорту.

3. Напрям фізичної культури, масового спорту та молодіжної політики

Здоровий спосіб життя є невід'ємною частиною професійних стандартів цивільної авіації. Нові партнерства дозволяють інтегрувати курсантів УДЛА у всеукраїнські спортивні тренди.

• **Меморандум про співпрацю з Управлінням масового спорту у Кіровоградській області ДУ «Всеукраїнський центр фізичного здоров'я населення «Агенція учнівського, студентського та масового спорту України»** *(підписано 12 січня 2026 року ректором УДЛА Богданом Стецюком та Дмитром Янчуком).*

Суть угоди: Довгострокова співпраця у сфері студентського спорту, утвердження громадянської ідентичності та спільна реалізація загальнонаціонального проєкту Президента України «Пліч-о-пліч: шкільні та студентські ліги» на Кіровоградщині. Практичний результат – створення внутрішніх спортивних команд УДЛА та проведення спільних змагань.



Спрямовуючи погляд у майбутнє через спорт та інновації, академія водночас міцно тримається за своє коріння. Збереження історичної пам'яті та підготовка до видатних дат є фундаментом для виховання гордості за рідний заклад.

4. Історико-архівний напрям та збереження традицій закладу

Популяризація бренду УДЛА в Україні та за її межами базується на її багатій 75-річній історії, яку академія досліджує спільно з фахівцями.

• **Договір про співпрацю та взаємодію з Державним архівом Кіровоградської області** *(перепідписано 14 січня 2026 року ректором УДЛА Богданом Стецюком та директоркою архіву Лілією Маренець).*



Суть угоди: Організація масштабних заходів до 75-річного ювілею академії. На зустрічі презентовано концепцію спільного інформаційно-просвітницького виставкового проєкту, що продемонструє етапи розвитку авіації в регіоні, історію становлення ЗВО через унікальні архівні документи, моделі літаків та світлини.

Попри масштабну грантову, профорієнтаційну та іміджеву роботу, реалізація всіх намічених планів розвитку безпосередньо залежить від вирішення гострих внутрішніх проблем закладу.

Об'єктивні виклики війни вимагають від керівництва УДЛА рішучих дій у сфері антикризового управління та консолідації зусиль із державними інституціями.

5. Напрям науково-освітньої інтеграції, інновацій та технологічного розвитку

З метою зміцнення технологічної незалежності України в авіаційній галузі академія масштабує наукову діяльність через об'єднання зусиль із провідними закладами вищої освіти та інтеграцію у світовий дослідницький простір.

Меморандум про стратегічне партнерство з Національним університетом «Львівська політехніка» *(підписано 23 лютого 2026 року у Львові ректором УДЛА Богданом Стецюком та ректоркою Львівської політехніки Наталією Шаховською за участі голови Вченої ради Володимира Ортинського і проректорки Ірини Хомишин).*

Суть угоди: створення інноваційної екосистеми для розвитку авіаційної освіти, спільних наукових досліджень та впровадження високих технологій. Формат взаємодії передбачає, що УДЛА діє як сертифікаційна база й «жива лабораторія» для випробування розробок Львівської політехніки у сферах штучного інтелекту, кібербезпеки та безпілотних систем.

Зі свого боку львівські колеги сприяють виходу науковців академії на рівень європейських інноваційних хабів і глобальних дослідницьких мереж.

Основні вектори взаємодії

Освітня синергія: розвиток академічної мобільності та впровадження спільних навчальних ресурсів.

Науково-технічна кооперація: формування спільних дослідницьких колективів та участь у міжнародних грантових програмах (зокрема Erasmus+ та Horizon Europe).

Цифровізація: розробка спільних електронних платформ для підвищення якості навчального процесу.

Соціально-інноваційна місія: реалізація проєктів із реінтеграції ветеранів війни через освіту, комерціалізація наукових винаходів та підтримка молодіжного стартап-підприємництва.



6. Напрям міжнародного співробітництва та євроінтеграції авіаційної освіти

З метою залучення передового європейського досвіду академія масштабує міжнародні зв'язки, спрямовуючи зусилля на інтеграцію української авіаційної освіти в єдиний європейський простір та залучення зовнішніх інвестицій.

Проєктна онлайн-зустріч із представниками провідних профільних інституцій Республіки Польща *(відбулася 29 січня 2026 року за участі в.о. проректорки з наукової роботи та міжнародної діяльності Наталії Подопригори, професора Сергія Неділька, керівниці відділу міжнародних зв'язків Ганни Чорноглазової, а також представників Військової авіаційної академії (LAW) та Технологічного інституту ВПС (ITWL) Польщі).*

Суть угоди: узгодження формату майбутньої міжнародної взаємодії та підтвердження намірів щодо спільної проєктної діяльності.

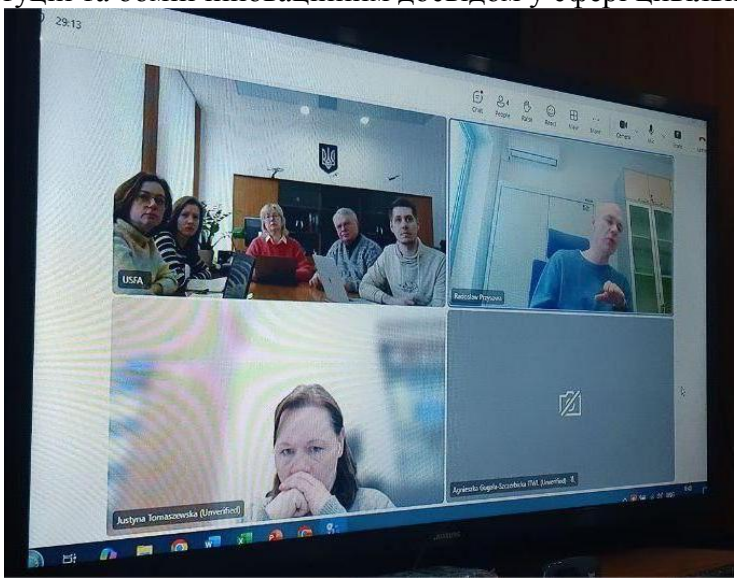
Польські партнери офіційно висловили всебічну підтримку ініціативам УДЛА, спрямованим на модернізацію навчання за європейськими стандартами, а також засвідчили готовність до всебічної допомоги українській академії в умовах глобальних викликів.

Основні вектори взаємодії

Інституційна кооперація: формування потужного міжнародного консорціуму між авіаційними закладами України та Польщі.

Грантова діяльність: спільна підготовка проєктних заявок та безпосередня участь у програмах фінансування Європейського Союзу (зокрема Erasmus+).

Академічний обмін: інтеграція наукових напрацювань УДЛА до польських профільних інституцій та обмін інноваційним досвідом у сфері цивільної та військової авіації.



7. Освітньо-молодіжний напрям та соціальне партнерство

Робота з молоддю, розвиток неформальної освіти, підтримка вразливих категорій та розширення партнерства є важливими складовими формування сучасного освітнього середовища. Нові ініціативи дозволяють інтегрувати здобувачів освіти у всеукраїнські молодіжні та соціальні проєкти.

Меморандуми про співпрацю з Громадською організацією «Молодіжний центр Кіровоградської області» та Центральноукраїнським державним будинком художньої та технічної творчості (*підписано 12 травня 2026 року ректором Української державної льотної академії Богданом Стецюком та головою ГО «Молодіжний центр Кіровоградської області», директоркою ЦД БХТТ Оленою Арутюнян).*

Суть угоди: Консолідація зусиль для надання якісних соціальних, освітніх і культурних послуг молоді, зокрема вразливим категоріям населення (ВПО, дітям війни, дітям-сиротам, малозабезпеченим родинам та представникам національних спільнот), а також розвиток творчого потенціалу, неформальної освіти та STEM-напрямів.

Практичний результат – організація спільних інформаційних кампаній, тренінгів, воркшопів, хакатонів, освітніх та психологічних заходів за участю профільних експертів і залучення громадськості до реалізації державної політики.



Фінансово-економічний контекст та заходи з оптимізації діяльності академії

Важливим елементом діяльності закладу у 2025 році став відкритий діалог щодо подолання кризових явищ.

• **Антикризова робоча зустріч щодо збереження кадрового потенціалу УДЛА** *(відбулася 10 липня 2025 року за участі представниці Уповноваженого з прав людини ВРУ Галини Лугової, очільниці регіонального відділення НСПП Оксани Крайносвіт, представниці ГО «Стратегія майбутнього» Тетяна Котенко, керівництва та профспілки академії).*

Через обмеження воєнного стану (заборона польотів, зменшення кількості іноземних курсантів) власні доходи УДЛА значно скоротилися, а держбюджет покриває лише третину потреб на утримання інфраструктури.

Керівництво розробило заходи суворої економії (оптимізація штату, енергоефективність) та окреслило шляхи ліквідації заборгованості із заробітної плати. Сторони дійшли спільного висновку: держава має радикально переглянути рівень фінансування цього стратегічного для цивільної авіації України закладу.

Аналіз поточної діяльності та підписаних угод свідчить про те, що Українська державна льотна академія успішно трансформується в багатопрофільний освітньо-соціальний кластер, який не обмежується лише класичною підготовкою авіаційних кадрів, а активно інтегрується в суспільне життя регіону.

Реалізація зазначених тактичних партнерств, антикризових заходів та інноваційних проєктів є фундаментом для стабілізації Льотної академії в короткостроковій перспективі.

Проте системне подолання сучасних викликів, відновлення потенціалу цивільної авіації та вихід на міжнародний рівень потребують масштабного стратегічного планування.

Орієнтиром для довгострокової модернізації УДЛА, залучення інвестицій та масштабного оновлення освітнього процесу став фундаментальний документ «СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОЇ ДЕРЖАВНОЇ ЛЬОТНОЇ АКАДЕМІЇ ДО 2030 РОКУ». Він визначає глобальну траєкторію трансформації ЗВО на найближчі роки.

СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОЇ ДЕРЖАВНОЇ ЛЬОТНОЇ АКАДЕМІЇ ДО 2030 РОКУ

Затверджено Вченою радою академії (протокол від 24.06.2025 року №9).

Введено вдію наказом від 24.06.2025 року № 100/од

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стратегія розвитку Української державної льотної академії на 2025-2030 рр. (далі – Стратегія) є документом, що визначає основні напрямки розвитку закладу вищої освіти, забезпечуючи його системність і цілеспрямованість.

Стратегія розроблена з метою визначення пріоритетів, напрямів, принципів, завдань і механізмів розвитку Української державної льотної академії (далі – УДЛА) на 2025-2030 рр. як закладу вищої освіти, що здійснює підготовку, перепідготовку й атестацію фахівців різних рівнів вищої освіти льотних і нельотних спеціальностей, педагогічних, науково-педагогічних і наукових кадрів як з відривом, так і без відриву від виробництва, проводить фундаментальні та прикладні наукові дослідження, має розвинуту інфраструктуру навчальних підрозділів, відповідний рівень кадрового і матеріально-технічного забезпечення, сприяє поширенню наукових знань та здійснює культурно-просвітницьку діяльність.

Розроблення оновленої Стратегії розвитку УДЛА зумовлене вимогами реалій XXI століття до людини, суспільства, виробництва й технологій, а отже, і до вищої освіти, до її основної інституції – УДЛА та всіх учасників академічної спільноти.

Зовнішні орієнтири перспектив УДЛА – це стратегічні напрями державної політики України щодо розвитку вітчизняної вищої освіти. Внутрішніми факторами формування пріоритетів діяльності УДЛА є досягнуті за попередній період стратегічного планування показники розвитку, перспективне бачення закладу вищої освіти (місія), актуальні цілі, завдання діяльності, засоби й механізми їхнього досягнення.

МІСІЯ

Вагомий внесок у розвиток суспільства на національному та міжнародному рівнях, у розвиток освітньо-наукового простору на принципах академічної доброчесності та мобільності, загальнолюдських цінностей, а також генерування нових знань та сучасних ідей на основі інтеграції та інтернаціоналізації освіти. Надання високоякісних освітніх та науково-дослідних послуг здобувачам вищої освіти для підвищення їхнього професійного, наукового, дослідного рівня в процесі підготовки фахівців авіаційної, правничої, туристичної, управлінської та освітньої галузей.

ВІЗІЯ

УДЛА здатна:

генерувати сучасні знання та провадити освітню, науково-інноваційну, міжнародну, експертно-консультаційну та іншу профільну діяльність відповідно до сучасних потреб і перспектив розвитку держави та світових стандартів якості в умовах викликів сталого розвитку;

формувати інтелектуальне та креативне середовище;

задовольняти актуальні потреби суспільства в знаннях, що орієнтовані на формування компетентностей XXI століття у сфері авіації та суміжних галузей;

забезпечувати якість вищої освіти та формувати високий рівень академічної доброчесності;

стимулювати дослідницьку активність науково-педагогічних, педагогічних працівників і здобувачів вищої освіти;

згенерувати інформаційний, освітній та інтелектуальний простір для залучення всіх учасників академічної спільноти;

забезпечувати залучення органів курсантського/студентського самоврядування, Ради молодих вчених на демократичних засадах до виконання ними повноважень згідно із Законом України «Про вищу освіту» та вдосконалення діяльності колегіальних і дорадчих органів управління;

забезпечити впровадження та розвиток технологій і засобів цифрової трансформації для всіх напрямів підготовки фахівців;

створити необхідні умови учасникам освітнього процесу для реалізації їх здібностей та талантів.

ЦІННОСТІ

Стратегія розвитку Української державної льотної академії (далі – Стратегія) базується на таких цінностях:

освіта через науку та практику;

культура якості, академічна доброчесність, взаємоповага до кожного із членів академічної спільноти;

національна свідомість і патріотизм;

інтернаціоналізація та мультикультурність;

партнерські зв'язки зі стейкхолдерами;

накопичення та розвиток кадрового потенціалу;

демократична система управління;

готовність до змін і постійний розвиток;

відповідальність і професіоналізм;

висока корпоративна культура;

підтримка творчої та обдарованої молоді;

студентоцентроване навчання;

динамічний розвиток досліджень та інновацій.

Стратегія містить шість основних напрямів, реалізація яких можлива тільки за умови якісної взаємодії адміністрації, структурних підрозділів, працівників і здобувачів вищої освіти, а також їхніх громадських об'єднань:

1. Освітній процес.
2. Розвиток і трансфер наукових досліджень.
3. Міжнародна діяльність, стратегічне партнерство та інтернаціоналізація.
4. Кадрова політика як складова розвитку людського капіталу.
5. Цифровізація.
6. Ефективний менеджмент.

***

Українська державна льотна академія впевнено проходить етап глибокої трансформації, поєднуючи багаторічні традиції авіаційної школи з вимогами сучасного інноваційного середовища. Стратегія розвитку до 2030 року визначає чіткі орієнтири для перетворення закладу на потужний освітній, науковий та інтелектуальний хаб європейського рівня.

Спираючись на цінності – від академічної доброчесності й патріотизму до цифрової трансформації та студентоцентризму – УДЛА системно інтегрує новітні технології, розвиває міжнародне партнерство та поглиблює співпрацю з індустріальними стейкхолдерами. Реалізація шести ключових напрямів Стратегії гарантує не лише збереження кадрового та інфраструктурного потенціалу академії в умовах воєнного стану, а й якісну підготовку конкурентоспроможних фахівців, здатних робити вагомий внесок у відбудову та майбутній розвиток України.

Підготовка кадрів для роботи в авіації – місія надскладна й відповідальна. Удосконалюється повітряна техніка, змінюються виклики, які постають перед авіаторами, а відповідно – трансформуються форми та підходи до їхньої професійної підготовки.

Незмінною залишається її суть – забезпечити професійну надійність людського фактора. Тому Льотна академія на різних етапах своєї історії реформувалася і реструктуризувалася для того, щоб за рівнем відповідати передовим і прогресивним тенденціям часу, і при цьому – зберігаючи від одного перехідного етапу до іншого накопичений досвід і традиції, утримувати позиції високої якості.

Випускники академії затребувані на ринку праці і продовжують примножувати славу своєї «alma mater» високофаховою авіаційною діяльністю.

Українська державна льотна академія сьогодні є гордістю Кіровоградщини, унікальною складовою національної освіти України і важливим компонентом міжнародного освітнього простору.

Пройшовши шлях від військового училища до цивільного закладу вищої освіти, від поршневих літаків до турбореактивних лайнерів – академія впевнено тримає курс на нові висоти.

ДЛЯ НОТАТКІВ

ДЛЯ НОТАТКІВ

ДЛЯ НОТАТКІВ

Методичне видання

Романько Ірина Іванівна

На крилах часу:

75 років становлення і розвитку

Української державної льотної академії.

Книга перша

DOI: https://doi.org/10.5281/zenodo.22108230

Комп'ютерна верстка: *Коломієць О.О.*

Формат 60х84 1/16. Ум. друк. арк. 12.66.
Тираж 3 прим. Зам. № 1012 від 26.08.2026 р.
Свідоцтво держ. реєстру ДК № 977 від 05.07.2002 р.
Видавництво Української державної льотної академії
м. Кропивницький,
вул. Степана Чобану, 1
Тел.: 39-44-37