

# РЕКТОР ВУЗА

10/2013

ISSN 2074-9619

A portrait of Mikhail Smurov, a middle-aged man with grey hair, wearing a dark pinstriped suit jacket, a light blue shirt, and a blue patterned tie. He is sitting at a desk with his hands clasped in front of him. The background is a plain, light-colored wall.

**Михаил Смуров,**

**ректор Санкт-Петербургского государственного университета  
гражданской авиации:**

**«Автоматизированная система управления —  
это необходимое условие качественной подготовки  
высококвалифицированных специалистов»**

# МИХАИЛ СМУРОВ:

## «АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ — ЭТО НЕОБХОДИМОЕ УСЛОВИЕ КАЧЕСТВЕННОЙ ПОДГОТОВКИ ВЫСОКОКВАЛИФИЦИРОВАННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ»

Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации является ведущим учебным заведением отрасли. За период своей деятельности он подготовил более 30 тысяч руководителей и специалистов высшей квалификации для гражданской авиации нашей страны, других отраслей транспорта, сфер экономики и общественной жизни. О том, чем сегодня живёт университет и какие у него планы на будущее, нам рассказали ректор Михаил Смуров и проректор по информатизации и региональному образованию Яков Далингер.

**И** из досье



**Михаил Юрьевич Смуров,**

ректор Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации

— Михаил Юрьевич, расскажите, пожалуйста, о специфике вашего вуза.

— Специфика нашего университета состоит в том, что он является

отраслевым вузом, функции учредителя которого осуществляет Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация). На текущий момент в системе подготовки кадров Росавиации находятся три учебных заведения: Московский государственный технический университет гражданской авиации, Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации и Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации. Хотелось бы особо отметить, что за период с 1990-х годов отрасль не потеряла ни одного учебного заведения и сделала всё для их сохранения и развития. Все училища среднего профессионального образования в декабре 2009 г. были присоединены на правах филиалов к одному из вышеназванных учебных заведений.

Наш университет имеет в своём составе пять филиалов, расположенных в городах Бугуруслан, Выборг, Красноярск, Хабаровск и Якутск. В университете по программам высшего и среднего профессионального образования обучаются более 10 тысяч студентов и курсантов, в том числе 800 студентов из стран

ближнего и дальнего зарубежья. В системе дополнительного профессионального образования ежегодно проходят повышение квалификации и переподготовку до 3500 человек.

Наш вуз специализируется на подготовке руководителей, а также авиационного персонала, в том числе пилотов, диспетчеров по управлению воздушным движением, инженеров по обслуживанию летательных аппаратов и двигателей. Выпускники-пилоты по завершении обучения получают наравне с дипломом ещё и свидетельство пилота коммерческой авиации, которое выдаётся специальной комиссией Росавиации. Без этого документа, фиксирующего внешнюю оценку качества подготовки профессионального сообщества, ни один выпускник не сможет поступить на работу в авиакомпанию.

А всё остальное у нас как в обычном вузе: теоретические и практические занятия, подготовка научно-педагогических кадров высшей квалификации, научная и инновационная деятельность.

— Сегодня в авиакомпаниях приходят самолёты нового образ-

### ца. Как в связи с этим меняется программа подготовки пилотов?

— С изменением технологии работы экипажа самолёта мы, соответственно, вносим изменения и в технологию подготовки пилотов. Вводятся в эксплуатацию новые воздушные суда, внедряются компьютеризированные системы, тренажёры.

В соответствии с Федеральной целевой программой по развитию гражданской авиации в прошлом году мы установили в университетском авиационном учебном центре два современных полнофункциональных тренажёра — АН-148 и Боинг 737 NG, а в этом году будут установлены ещё два — А-320 и CRJ-200 — это шесть степеней подвижности и почти полная (на 98%) имитация полёта.

Чтобы стать пилотом, наши студенты учатся 5 лет, но можно их подготовить и за 4 года. Сейчас в соответствии с распоряжением Росавиации мы внедряем бакалавриат и по ряду направлений подготовки уже перешли на четырёхлетнее обучение.

Например, во Франции за государственной счётом пилот учится 4 года, а диспетчер и инженер технического обслуживания летательных аппаратов — 5 лет. Таковы европейские стандарты. Но сокращение программы подготовки не должно идти в ущерб безопасности полётов. Нужны поэтапные преобразования, это у нас обсуждалось на учёном совете, и люди понимают необходимость такого не революционного, а эволюционного перехода.

По программе среднего профессионального образования пилоты учатся 2 года и 10 месяцев. Затем выпускники должны переучиться на конкретный тип воздушного судна, который использует авиакомпания. В структуре университета есть учебный центр, где мы переучиваем на Боинг-737, А-320 и Ан-148. Теперь, когда у нас появились современные тренажёры, авиакомпании могут уже не посылать людей за рубеж, как раньше, а тренировать их здесь. Таким образом, повышается качество подготовки пилотов, у авиакомпаний снижаются расходы, а университет получает дополни-



тельное внебюджетное финансирование, которое позволяет решать ряд проблем, в частности, по повышению зарплаты профессорско-преподавательского и лётно-инструкторского состава.

### — Вы сначала учит пилотов, а потом их переучиваете. А нельзя ли совместить эти процессы?

— Вы задаёте очень правильный вопрос. Я считаю, что это вполне возможно. Учебный процесс можно условно разбить на бюджетную часть, в течение которой студент освоит основную образовательную программу в соответствии с ФГОС и получит свидетельство коммерческого пилота, и на внебюджетную — полугодовую производственную практику, в течение которой студент пройдёт подготовку на конкретный тип воздушного судна. Но для этого компания должна заказать обучение пилота именно на конкретный тип воздушного судна, подписать со студентом контракт и осуществить финансирование данного переучивания. Мы можем это сделать в рамках реализации основной образовательной программы. И у нас есть такие планы.

### — И тем не менее пилотов не хватает?

— За последние годы Росавиация резко увеличила выпуск пилотов. Если в 2005 году мы набирали всего 20 человек и норма налёта составляла 70 часов, то только в этом году мы приняли 311 человек, и при этом программа лётной подготовки

увеличена в 2 раза — до 150 часов. Программы подготовки пилотов полностью соответствуют международным стандартам. А это всё связано с финансами, увеличением инструкторского состава, обеспечением топливом. Сейчас все учебные заведения гражданской авиации выпускают около 1000 пилотов в год, а раньше было 200. Это стало возможным благодаря правильным и согласованным действиям Минтранса России, Росавиации и учебных заведений по модернизации системы подготовки пилотов.

Во вторых пилотах, выпускниках учебных заведений гражданской авиации, дефицита нет. Возможно, не хватает вторых пилотов для региональных компаний, которые начинают интенсивно развиваться. Но не потому, что нет молодых специалистов, а потому, что они не хотят



ехать в регионы, а предпочитают стоять в очереди в Аэрофлоте или в другой крупной авиакомпании. Сейчас государство приняло важное решение о возрождении региональных перевозок. Но это решение нужно обеспечить ресурсами, в том числе и человеческими. А для этого необходимо предоставить людям социальные пакеты, чем-то их заинтересовывать.

Росавиация сделала всё возможное, чтобы сохранить нашу профессиональную подготовку, она не потеряла ни одного учебного заведения.

В последние годы происходит замена парка учебных самолётов и тренажёров. К концу этого года парк однодвигательных самолётов Cessna 172S и Diamond DA-40NG составит 55 самолётов, а двухдвигательных Diamond DA-42NG — 10, а уже в 2015 г. составит 90 однодвигательных самолетов и 20 двухдвигательных самолетов.

Самолеты Cessna 172S, Diamond DA-40NG и Diamond DA-42NG, являются высокоавтоматизированными воздушными судами, которые оснащены «стеклянной» кабиной, т.е. вся пилотажно-навигационная информация о полёте отображается на дисплеях, таких же, как и на современных «Боингах» и «Аэрбасах». Следовательно, подготовка пилотов в университете проводится в кабинной среде, адекватной современным самолётам.

Необходимо отметить, что по всем типам учебных самолётов имеются современные тренажёры.



В целях совершенствования системы первоначальной подготовки пилотов гражданской авиации в университете была принята соответствующая Концепция, направленная на повышение доступности образования, экономической эффективности и качества подготовки. Основные положения данной Концепции успешно реализованы в настоящее время.

Одновременно с этим внедряется автоматизированная система управления «Галактика Управление Вузом». Университет должен идти вперёд и внедрять все самые современные информационные технологии.

— **Михаил Юрьевич, вы сказали, что нужно вводить автоматизированную систему управления. Почему вы к этому пришли?**

— Автоматизированная система управления — это не просто вложение времени, а необходимое условие качественной подготовки высококвалифицированных специалистов. Изменились среда, требования, законодательная база. Мы выполняем задачи, поставленные перед нами государством, а чтобы достичь наибольшей эффективности, нужно внедрять такие системы, как «Галактика Управление Вузом», потому что иногда просто не хватает оперативных данных для принятия правильного решения.

Наша специфика состоит в том, что в структуре университета фактически находится объединённый авиаотряд. Кроме воздушных судов и тренажёров, на балансе университета находится аэродром в Бугуруслане с двумя взлётно-посадочными полосами, а также шесть полевых аэродромов. Все вопросы безопасности полётов, авиационной безопасности, управления воздушным движением, обеспечения топливом и запчастями нужно решать оперативно и эффективно. Без автоматизированной системы управления здесь не обойтись. Поэтому, когда мы начали сотрудничать с корпорацией «Галактика», поставили условие автоматизировать не только чисто вузовские процессы, которые одинаковы для любого учебного заведения Российской Федерации, но и производственные, связанные с безопасностью жизни людей.

Более подробно о сотрудничестве университета с корпорацией «Галактика» вам может рассказать наш проректор по информатизации и региональному образованию Я.М. Далингер.



**Яков Михайлович Далингер,**

проректор по информатизации и региональному образованию, кандидат технических наук

— С системой «Галактика Управление Вузом» я познакомился ещё в Тихоокеанском государственном университете, где она была частично внедрена в 2006–2007 гг. В 2008 г., когда я перешёл работать в Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации, здесь как раз обсуждалась проблема внедрения той или иной автоматизированной системы управления высшим учебным заведением. В 2009 г. учёным советом университета было принято решение развиваться на базе системы «Галактика Управление Вузом».

Уже второй год система эксплуатируется в приёмной кампании. Она доказала свою эффективность даже на примере этого года, когда накануне приёма пришло распоряжение о том, что набор на среднее профессиональное образование теперь будет осуществляться не по баллам ЕГЭ, а по конкурсу аттестата. «Галактика Управление Вузом» оперативно обновила логику работы своего программного обеспечения и привела его в соответствие с за-

конодательством и нормативно-правовыми актами Министерства образования.

Полностью ввести в эксплуатацию систему мы планируем в течение пяти лет, за которые пройдёт весь цикл обучения первого набора, сделанного с использованием данной автоматизированной системы.

У нас уже введены модули технического обслуживания самолётов, полётных заданий, врачебно-лётной комиссии (ВЛЭК), которую регулярно должны проходить пилоты-инструкторы и студенты, чтобы получить допуск к полётам. «Галактика Управление Вузом» помогает централизовать все сведения о техническом состоянии воздушных судов и кадровом составе, связывая их в единую базу данных. Автоматизированная система позволяет держать в одной корзине все данные, а доступ к ним организовывать по приоритетам. Это достоинство любой автоматизации.

Наше сотрудничество с корпорацией «Галактика» длится уже более двух лет. На первом этапе мы с помощью системы проводили приёмную кампанию только в Санкт-Петербурге, и только по программам высшего профессионального образования. Это был тестовый этап, поскольку одновременно работали две системы: старая, которая у нас была, и новая. На текущий момент у нас только «Галактика Управление Вузом». Теперь в тестовом режиме мы проводим отладку



приёмной кампании по программам среднего профессионального образования в наших филиалах. Думаю, что на следующий год все наши филиалы будут уже полностью включены в эту систему.

В этом году мы уже начали автоматизацию управления учебным процессом, отработаны модули деканатов, когда факультеты работают со студентами, выдаются экзаменационные ведомости, ведётся именно административное управление контингентом студентов — выставляются и заносятся в базу оценки.

В части автоматизированного расписания мы только начинаем работу, и это перспектива на будущее.

Когда вводится тот или иной модуль, для его приёмки в университе-

те создаётся специальная комиссия в составе экспертов-профессионалов по данному направлению. Комиссия пишет свои замечания — и программисты дорабатывают модуль. После того, как все члены комиссии согласуют модуль, мы проверяем его на тестовых примерах.

Одним из несомненных преимуществ системы «Галактика Управление Вузом» является возможность внесения информации в базу данных с мобильных устройств, например, планшета, что актуально для нашей специфики, когда пилоты-инструкторы получают возможность занесения всех сведений о полёте сразу после него, а не спустя определённое время.

Я не думаю, что внедрение системы «Галактика Управление Вузом» тем или иным образом уменьшит объём работы, но я абсолютно уверен, что это улучшит её качество, то есть повысит эффективность и производительность труда.

Говорить об уменьшении административного штата тоже не приходится, но, безусловно, сократится время реакции на определённые запросы, например, из министерства, когда нужно получить все данные для оперативного управления и отчёта. Повышается контроль, а что как не контроль может повысить качество? Система позволяет полностью контролировать всё, начиная от машинного автопарка и заканчивая студентами и кадрами. **РБ**

