

4. Титаренко Т.М., Ларіна Т.О. Життєстійкість особистості: соціальна необхідність та безпека. Природа життєстійкості та умови її формування, структура життєстійкості. Київ, 2009. С. 24-32.

5. Maddi S. R. The personality construct of hardiness: I. Effects on experiencing, coping, and strain. Consulting Psychology Journal: Practice and Research. 1999. Vol. 51, no. 2. P. 83–94. URL: <https://doi.org/10.1037/1061-4087.51.2.83> (date of access: 15.01.2024).

Рекало Андрій

аспірант 1 року навчання факультету географії, туризму та історії
Криворізький державний педагогічний університет, Україна

ПІДГОТОВКА ФАХІВЦІВ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ: ПРОБЛЕМИ І ТРЕНДИ

В умовах військового стану зростає роль авіаційного транспорту для обслуговування потреб цивільної і воєнної економіки, оскільки він є достатньо надійним і забезпечує найбільш швидку доставку вантажів [Михальченко, 2023: с. 14] (в тому числі від країн-партнерів). Військова авіація (бомбардувальна, винищувальна, штурмова) та безпілотні літальні апарати (далі - БПЛА) забезпечують перевагу в повітрі, що в свою чергу, грає ключову роль на полі бою. В підтвердження важливості БПЛА зауважимо, що президент України підписав указ від 06 лютого 2024 року № 51/2024 «Про нарощування спроможностей сил оборони» [4], в якому доручає Генеральному штабу ЗСУ створити Сили безпілотних систем як окремий рід сил ЗСУ.

Тому можна з упевненістю сказати що авіаційна галузь в Україні сьогодні має найвищий пріоритет. Між тим, сучасні особливості ведення гібридної війни потребують нових підходів до підготовки її фахівців і актуалізують необхідність підвищення якісних показників освітнього процесу. Тому *метою роботи* є визначення проблем і трендів у підготовці фахівців авіаційної галузі в умовах воєнного стану.

Підготовку авіаційних фахівців цивільної авіації в Україні за освітнім ступенем «бакалавр» і «магістр» сьогодні здійснюють такі заклади вищої освіти: Національний авіаційний університет; Льотна академія Національного авіаційного університету; Національний аерокосмічний університет ім. М. С. Жуковського «ХАІ»; Харківський національний університет Повітряних Сил імені Івана Кожедуба, а за освітньо-професійним ступенем «фаховий молодший бакалавр», «бакалавр» наступні заклади фахової передвищої

освіти: Відокремлений структурний підрозділ «Криворізький фаховий коледж Національного авіаційного університету»; Відокремлений структурний підрозділ «Васильківський фаховий коледж Національного авіаційного університету»; Кременчуцький льотний коледж Харківського Національного університету внутрішніх справ.

Як правило, така підготовка здійснюється за спеціальностями: 172 Телекомунікації та радіотехніка; 173 Авіоніка; 275 Транспортні технології (повітряний транспорт); 272 Авіаційний транспорт. Підготовка авіаційних фахівців державної (військової) авіації здійснюється, в основному, на військових кафедрах вищеназваних закладів освіти.

Однак в системі підготовки фахівців авіаційної галузі, вважаємо, наявне гостре протиріччя між теоретичним та практичним аспектами підготовки фахівців авіаційної галузі, оскільки українська вища та фахова передвища освіта недостатньо прив'язана до реального запиту від роботодавців [Кудлай, 2023: с. 49]. До того ж існує невідповідність між вимогами до підготовки авіаційних фахівців від Міністерства освіти і науки України та європейськими вимогами, які вже діють в Україні. Наприклад, якщо студент закінчить повний курс підготовки бакалавра за спеціальністю 272 «Авіаційний транспорт» (спеціалізація: «Обслуговування повітряних суден і двигунів»), він не буде допущений до самостійного обслуговування повітряних суден до тих пір, доки не отримає «Свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден» відповідно до додатку 3 (Part-66) до Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань», затверджених Наказом Державної авіаційної служби України 06 березня 2019 року № 268 [3]. Це відбувається тому, що Україна включила в законодавство авіаційні стандарти Європейського Союзу, але навчальні програми закладів освіти під ці норми не адаптовані.

Ще однією серйозною проблемою підготовки фахівців є обов'язковість їх вільного володіння англійською мовою технічного спрямування на досить високому рівні, так як уся технічна документація на західну авіаційну техніку, комплектуючі вироби, всі правила та інструкції, навчальні посібники написані англійською мовою, яка є найбільш універсальною міжнародною мовою спілкування. Між тим викладання англійської мови не повною мірою адаптовано до цих вимог.

До проблем підготовки фахівців авіаційної галузі, які виникли безпосередньо в умовах воєнного стану, доцільно також віднести наступні:

- цивільні аеропорти, поряд з військовими літовищами, стали пріоритетними цілями для ворога [Сімкова, 2023: с. 361],

- зупинили роботу всі авіаційні підприємства України, відповідно проходити повноцінну практичну підготовку зараз неможливо;

- через відсутність бомбосховищ в деяких закладах освіти, а частіше через небажання студентів відвідувати заняття в аудиторному режимі в умовах постійної загрози обстрілу, практично всі заняття проводяться в онлайн-форматі. Що саме по собі знижує залучення студентів до активної участі в навчальному процесі і практичного опанування професійних навичок на тренажерах;

- стоїть гостра потреба термінового навчання фахівців працювати з західною авіаційною технікою (як-от винищувачі F-16), яка готується для передачі Україні, а інструкторів і матеріально-технічної бази для такого навчання в нашій державі немає. Сюди ж можна віднести й проблему освоєння безпілотних літальних апаратів (не маленьких FPV-дронів, а великих, технологічно складних безпілотників типу RQ-4 Global Hawk і т.ін.).

Враховуючи проєвропейську спрямованість України і воєнний стан, основними трендами підготовки авіаційних фахівців на найближчі роки, вважаємо, будуть:

- вдосконалення системи вивчення іноземної (англійської) мови, без якої не можливе подальше освоєння західних зразків техніки;

- створення системи підготовки фахівців авіаційної галузі на основі європейських вимог у тісній взаємодії з підприємствами-роботодавцями;

- освоєння (обслуговування, ремонт, пілотування) сучасної західної авіаційної техніки та безпілотних літальних апаратів.

Таким чином, очевидним є те, що українська вища й фахова передвища освіта в сфері авіації потребує запровадження нових підходів та технологій навчання і професійної підготовки фахівців, відповідно до кращих світових стандартів, що є перспективним напрямком подальших наукових досліджень.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Кудлай Р.О. Закордонні та українські авіаційні заклади вищої освіти: порівняльний аспект. Аеро-2023. Повітряне і космічне право: матеріали Всеукр. конф. молодих вчених та студентів, Київ, 23 листоп. 2023 р. Київ, 2023. С. 48–51.

2. Михальченко О.А. Механізми регулювання ринку вантажних авіаційних перевезень та їх інституціональний розвиток. *Проблеми інфраструктури*. 2023. Вип. 28. С. 14-21.

3. Про затвердження Авіаційних правил України "Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та

схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань" [Електронний ресурс] // Офіційний вебпортал парламенту України. – 2019. – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0316-19#Text>

4. Про нарощування спроможностей сил оборони [Електронний ресурс] // Офіційний вебпортал парламенту України. – 2024. – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Tex>

5. Сімкова Т.О., Гнатчук О.В. Стратегічні орієнтири розвитку авіаційних підприємств України у післявоєнний час. The 1st International scientific and practical conference “Modern research in science and education”. Chicago: BoScience Publisher, 2023. С. 360.

Рубан Ася

кандидат педагогічних наук,
старший викладач кафедри права і
соціальної роботи
*Ізмаїльський державний
гуманітарний університет, Україна*

РЕАЛІЗАЦІЯ СОЦІАЛЬНИХ ПРОЄКТІВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Надання соціальних послуг є важливим завданням кожної держави. З розвитком війни кількість людей, які потребують допомоги, значно зростає. Кількість інвалідів у другій половині війни зросла на 300 тис. до 3 млн. осіб. Агресія росії проти України тягне за собою неймовірні людські та матеріальні витрати. Українцям довелося мати справу зі зруйнованою інфраструктурою, втратою людських життів, транспорту, роботи та просто основних засобів до існування. Багато людей пішли з дому. За іншими даними, таких близько 5 мільйонів. Лікарі, які все ще постраждали від війни, потребують допомоги ще більше.

Соціальний проект – це ідея або концепція некомерційної спрямованості з метою привернення максимальної уваги цільової аудиторії. На сьогоднішній день, доведено, що соціальні проекти здатні досягти поставлених цілей та завдань за умови якісного та всебічного опрацювання ідеї, концепції, способів реалізації та візуального оформлення. У вік інформаційних технологій, саме візуальна концепція найбільш важлива і при правильному оформленні ефективна [Зачко, Іванус, 2019: с. 54].

Візуальна концепція соціального проекту повною мірою відображає суть, ідею та спрямованість самого проекту. Як видається, візуальна концепція – це стильове візуальне уявлення ідеї автора. У нашій роботі розглянемо візуальну концепцію соціального проекту