



ВАЗДУХОПЛОВНА академија у Београду школује прву генерацију авиомехатроничара за потребе немачког МТУ, једне од пет водећих светских компанија за ремонт мотора.

Како је планирано, за две године у Старој Пазови биће изграђена фабрика МТУ Maintenance Србија, која ће запослити за почетак 300 механичара и 150 инжењера. Ваздухопловна академија ће постати тренинг-центар за обуку кадрова, у који ће бити уложено 1,3 милиона евра. Осим ове новине, са почетком нове школске године ђаци треће године су, кроз редовни наставни план и програм, почели теоријску обуку за пилоте.

Од некадашње техничке школе "Петар Драпшин", коју је пратио глас да уписује ђаке које нико други неће, направљена је међународно призната образовна установа, у којој се сваке године тражи "клуба више". Места има само за оне најбоље, па је тако и ове године на једно место, уз зависности од образовног профила, конкурисало од четири до осам ученика. Од 2006. године, "ваздухопловци" су пет пута мењали образовне профиле, како би били у корак са захтевима компанија и с напретком технологија. Два пута годишње су под "лупом" европске инспекције, једном Директората за ваздушни саобраћај. Пропуста не сме бити, јер се губи лиценца.

- Први пут деца у државној школи имају теоријску обуку за стицање ППЛ дозволе, и то у склопу редовног наставног плана - објашњава Горан Цвијовић, директор Ваздухопловне академије. - Они ће, са потврдом о завршеном теоријском делу, моћи у Директорату за цивилно ваздухопловство да полажу испит. Затим морају да одраде одређени број летачких сати и положе тај део. Једино ограничење за ППЛ дозволу је да буду потпуно здрави. Они који не буду прошли лекарски преглед, такође ће слушати наставу, само неће моћи да полажу.

#### СТИПЕНДИЈЕ

Ваздухопловна академија поред цивилних, има и војне образовне профиле. Према

речима директора Цвијовића, Министарство одбране ће расписати конкурс за стипендирање њихових ђака. Како је само по осам ученика на тим профилима, очекује се да ће сви добити стипендије.

ЂАЦИ који добију ову дозволу моћи ће да лете у приватним авионима за своје потребе, али не могу да раде комерцијалне летове. Новина коју је увела Ваздухопловна академија, знатно ће уштедети родитељима чија су деца планирала да постану пилоти. Иако се они обучавају у неколико школа, све имају школарину, која није мала и износи и до неколико десетина хиљада евра.

- Сви наши образовни профили су дуални, што значи да ученик мора у реалном радном окружењу да стиче одређене компетенције - објашњава Цвијовић. - Ђаци теоријско знање стичу наставом у школи, а стручне компетенције у компанијама, у којима ће после завршетка школе радити. Имамо потписане уговоре са "Ер Србијом", "Јат техником", Аеродромом "Никола Тесла", Министарством одбране, Министарством полиције - хеликоптерска јединица, МТУ... Поента целе прича је да ђак, од прве до четврте године, своје учење кроз рад реализују у компанијама, које имају могућност да део ученика плаћају, кроз форму неке надокнаде или стипендирање, и да по завршетку њиховог школовања најбоље задрже код себе.

ЦВИЈОВИЋ истиче да полиција, Војска и "Јат техника", већ на трећој години "врбују" за себе **ДИГИТАЛНИ УЏБЕНИЦИ**

Од следеће школске године, ђаци Ваздухопловне академије неће имати свеске и оловке, нити предавања "екс катедра". У плану је потпуна дигитализација наставе, предавања, увођење електронских уџбеника. У овој школи нема класичних табли, већ су све електронске.

најбоље ђаке. Наставни план и програм је тако конципиран да ученици у првој и другој години имају блок наставу од недељу дана у компанијама, док су у трећој и четвртој години четири дана у школи, а један на будућем радном месту. Уз диплому, будући авио-механичари добијају и лиценцу за рад, која им отвара писте свих аеродрома у Европи.

- Диплому о завршеној школи даје Министарство просвете, а ми уз то издајемо лиценцу, односно овлашћење за рад - објашњава Цвијовић. - Наши авио-техничари са нашим уверењем могу да изваде дозволу у било ком директорату у Европи, могу да оду у Париз, Лисабон. За авио-техничаре лиценце су међународне, а не и за саобраћајне профиле, јер још нису препознате пошто нисмо члан Европске уније. Издаје их наш Директорат за цивилно ваздухопловство, када уђемо у ЕУ и оне ће бити признате.

Захваљујући ангажовању руководства школе и помоћи Секретаријата за образовање Града Београда и Министарства просвете, уместо у руинираној згради са огуљеним зидовима, прозорима, вратима, ђаци наставу похађају у комплетно сређеној школи и опремљеним кабинетима, који могу да стану раме уз раме са најпознатијим светским колеџима.

Уз диплому, будући авио-механичари добијају и лиценцу за рад, која им отвара писте

свих аеродрома у Европи.

Из године у годину је све више девојчица у Ваздухопловној академији. Тренутно их је више од трећине од укупног броја ученика, а даме су бројније на смеру за безбедност ваздушног саобраћаја. Има их и међу будућим авио-механичарима, где су се показале боље од колега.

- Инструктори кажу да су прецизније и одговорније од мушкараца, и дају им да раде електронику или електроинсталације - каже Цвијовић. - Траже их да остану у компанијама, траженији су механичари од дечака. Мушкарце терају, углавном, да раде структуру мотора и остало.

Цвијовић наводи да од 192 матураната, трећина одмах нађе посао, трећина наставља школовање на факултетима, а остали још траже себе.

Извор: [novosti.rs](http://novosti.rs)