

A. E.

: ( ),  
, . ( (PPL  
CPL) ), .

; i [1]

• ( , , , ).

i » - «

[2;3]:

- ;
- ;
- ;
- ;
- .

( )

.  
 / , / , .  
 ( ) ,  
 , ( )  
 .  
 ,  
 ( ) .  
 « » , ( )  
 1,5-2 ( ) , ( - ) ,  
 ( ) , [ 1 ] ,  
 « » « »  
 ( . )  
 [1]  
 ( . ) .  
 100  
 10 .

40	150	100	200	-	35	1200
				50*		
35	140	50	200	10	40*	20
				10	10	-
5	10	50		40	30	15

\*

Годы обучения		0	1	3	4	5,5	7	8
Образовательные уровни (дипломы)		1-я ступень (квалифицированный рабочий)		2-я ступень (младший специалист)	3-я ступень (бакалавр)	4-я ступень (специалист)		5-я ступень (магистр)
Профессиональная подготовка	Общий минимальный налет часов (на самолете и тренажере)	40 (35+5)						
		150 (140 + 10)						
		150 (140 + 10)						
		215 (165 + 50)						
		265 (190 + 75)						
		315 (265 + 50)						
		365 (290 + 75)						
				1200				
Профессиональные уровни (свидетельства и квалификационные отметки)		PPL		CPL	MEL/IR	MEL/IR +FE MEL/IR +FN MEL/IR +FE+FN		CPL/ MEL/IR +FIR

Работа в эксплуатационных подразделениях гражданской авиации

Соответствие образовательных и профессиональных уровней при подготовке пилота гражданской авиации

236

[ 4 ]

X, XI XII  
MEL  
IR.

MEL

( -410 ),

Соответственно суммарный налет коммерческого пилота, имеющего квалификационные отметки «Многодвигательный самолет» и «Полеты по приборам», будет составлять при выполнении обязанностей бортинженера 265 часов (190 часов на воздушном судне и 75 часов на комплексном тренажере самолета), при выполнении обязанностей штурмана 315 часов (265 часов на воздушном судне и 50 часов на комплексном тренажере самолета), при выполнении обязанностей бортинженера и штурмана 365 часов (290 часов на воздушном судне и 75 часов на комплексном тренажере самолета).

Такой налет часов на многодвигательном воздушном судне (50, 125 и 155 часов соответственно) может быть получен только с учетом совмещенного налета и организации одновременного летного обучения всех членов летного экипажа (пилотов, штурманов, бортинженеров) комплексно на борту воздушного судна. При этом часть такого налета может быть выполнена в практических полетах в производственных условиях.

Таким образом, такой подход к подготовке летного состава позволит обеспечить взаимозаменяемость членов летного экипажа, уменьшить количество членов летного экипажа, более эффективно использовать профессиональные качества авиаспециалистов при формировании летных экипажей, сократить расходы на обучение, существенно повысить уровень безопасности полетов.

### Список литературы

1. *Правила* выдачи свидетельств авиационному персоналу в Украине// Официальный вестник Украины. - К.: - М-во юстиции Украины, 1999. - №2. - С. 86.
2. *Закон* Украинской ССР «Об образовании»// Законы Украины. Т. 1. – К.: Ин-т законодательства, 1996. – С. 414.
3. *Закон* Украины: О внесении изменений и дополнений в закон Украинской ССР «Об образовании». – К.: Генеза, 1996. – С.36.
4. *Руководство* по обучению. Дос 7192-AN/857. Ч. В-5. Комплексный курс подготовки пилотов коммерческой авиации (курс №236 ИКАО). Т. 1. — 1-е изд. — ИКАО. — 1985. – 344 с.
5. *Международные стандарты и рекомендуемая практика: Выдача свидетельств авиационному персоналу*// Прил. 1 к Конвенции о международной гражданской авиации. — 8-е изд. — ИКАО. —1988. - Июль. – 168 с.
6. *Классификатор* профессий: Государственный классификатор Украины. – К.: Госстандарт Украины, 1995. - 409 с.

Стаття надійшла до редакції 27 жовтня 1999 року.