

Управление Республики Коми по занятости населения

Федеральное агентство по здравоохранению и социальному развитию
Государственное образовательное учреждение дополнительного
профессионального образования (повышения квалификации) специалистов
«Коми республиканский центр профессиональной ориентации
молодежи и психологической поддержки населения»

СОЦИОЛОГРАММЫ ПРОФЕССИЙ ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ



г. Сыктывкар
2012 год

Для учащихся, студентов и граждан, ищущих работу, в целях содействия им в трудоустройстве, а также для специалистов, занимающихся вопросами профориентации и занятости населения.

Социологические профиограммы (социолограммы профессий) призваны дополнить такие документы как справочники должностных действий, классификаторы профессий, комплексные и специальные профиограммы реальными, наблюдающимися в трудовой практике характеристиками.

В социолограммах сконцентрирован социологический подход к описанию профессий на рынке труда, социологическими методами поясняется тяготение людей к определенной профессии, объясняются причины выбора профессии. В социолограмме содержится набор профессиональных качеств, ценностей, норм, элементов профессиональной культуры, раскрываются особенности профессионального мышления, рассматриваются проблемы должностного продвижения по службе.

В отличие от профиограмм в социолограммах доминирует практика, так как содержание профессии раскрывают квалифицированные люди - её носители.

Социолограмма профессии - это изучение рынка труда с микроуровня. Она позволяет выбирающим место работы знакомится с профессией непосредственно со слов профессионалов.

ГОУ ДПО ПКС

«Коми республиканский центр профессиональной ориентации молодежи и психологической поддержки населения»

Перечень профессий (специальностей) гражданской авиации

№ п\п	Наименование профессий (специальности)
1.	Пилот вертолета
2.	Бортовой механик вертолета
3.	Авиационный техник по планеру и двигателям
4.	Авиационный техник по приборам, электрооборудованию - авиационный техник по радиооборудованию
5.	Инженер по техническому обслуживанию авиационной техники по планеру и двигателям (Пид)
6.	Инженер по техническому обслуживанию авиационной техники по авиационному и радиоэлектронному оборудованию (АиРЭО)
7.	Инженер по эксплуатации аэродромов

Пилот вертолета

Введение

Пилот является одной из самых романтических профессий, которая овеяна множеством песен и стихов. Пилот вертолета — это человек, управляющий вертолётom. Многие дети в детстве мечтают стать лётчиками, но для этого нужно не только желание, но и врождённые задатки. Такая работа возлагает на человека ответственность не только за свою жизнь, но и за жизнь всех пассажиров в салоне. Потому пилот вертолета должен в совершенстве знать работу своей машины.

История профессии:

Желание летать описано ещё в мифах античной Греции. Люди всегда хотели подняться в воздух. Осуществилась эта мечта во второй половине XVIII века во Франции. Первыми пилотами можно назвать братьев Монгольфье, которые поднялись в воздух на воздушном шаре. В XIX веке появились дирижабли — это тоже аэростаты, только с двигателем, а значит, и пилотировать такие аппараты стало уже сложнее. В нынешнем же понимании этой профессии первыми пилотами можно считать братьев Райт, поскольку они летали именно на самолёте с двигателем, начиная с 1903 года. Дальше пошло бурное развитие этого вида техники, поскольку было замечено его огромное значение для гражданских и военных целей.



Пилот вертолета - является одной из наиболее социально значимых, почетных и самых востребованных профессий в гражданской авиации.

Пилот вертолета - это профессия, которая выбирается человеком по зову сердцем.

Профессия пилот вертолета тесно связана с историей зарождения и развития гражданской авиации в Республике Коми.

Первые шаги по организации воздушных линий в Коми были предприняты местными властями в 1929 году. Но официальным днем основания гражданской авиации в Коми крае считается 2 ноября 1929 года. В тот день приказом Управления Всероссийского общества «Добролет» за №112 была утверждена авиалиния Архангельск - Усть-Сысольск.

Заметный вклад в развитие Республики Коми внесли работники авиации. Одним из заслуженных работников авиации является Мальцев Геннадий Степанович. За участие в разработке способа и выполнения монтажных работ по установке башен высотой 100 м радиорелейной линии на трассе Ухта-Надым награжден медалью ВДНХ СССР. В 1982 г. присвоено звание «Заслуженный пилот СССР». Награжден знаком «Отличник Аэрофлота», «Почетной грамотой Президиума Верховного Совета Грузинской ССР за успешное выполнение больших и сложных работ по перевозке в высокогорных районах стройматериалов, топлива и продуктов питания. Руководил строительно-монтажными работами по установке опор линий электропередач с помощью вертолета Ми-10К в народной республике Болгария.

Экипажи выполняли и выполняют по настоящее время авиационные работы в различных странах мира.

Профессиональная самоидентификация

В большинстве своем пилот вертолета - очень увлеченные своей профессией люди. Как правило, люди, однажды выбравшие для себя профессию пилот вертолета, связывают с ней всю свою жизнь. «Я люблю свою работу, уже привык к такой большой машине. У любого другого человека, не пилота вертолета, дух захватывает, когда он просто подходит к воздушному судну, а мы управляем этими гигантами, заставляем их работать на благо человека».

Причины выбора профессии

В рядах пилот вертолета случайных людей нет. В эту профессию идут по призванию.

Большинство нынешних пилотов мечтали об этой профессии еще с детства и затем воплотили свою мечту в жизнь, многие пошли по стопам родителей или родственников. Сложно описать чувства, которые пилоты испытывают от своей работы, если ты не являешься летчиком. Одно можно сказать - это романтика неба, для которых полеты становятся делом всей жизни.

Дефицит пилотов во всем мире диктует рынку высокие заработные платы для этих редких специалистов. Профессия пилота вертолета - одна из самых романтичных профессий и самых высоко оплачиваемых.

«Профессия пилот вертолета, модная и престижная. Эта работа для настоящих мужчин».

Пути приобретения профессионального образования

Для того, чтобы иметь возможность работать пилотом вертолета, необходимо получить профильное образование в специализированном учебном заведении.

«Во-первых, без обучения на работу не примут, во-вторых, вертолетом без обучения человек управлять не сможет. Нужна подготовка и практика. Для успешного овладения профессией необходимо большое желание и любовь к технике».

Каждый, кто собирается стать пилотом 1 класса, должен обладать высшим летным мастерством, большой работоспособностью и хорошими организаторскими

способностями. А для этого необходимо не просто знать технику (вертолет), а уметь правильно управлять ею, постоянно анализировать свои действия в небе.

Пилот вертолета осуществляет подготовку к полетам с учетом особенностей полетного задания, метеоусловий и орнитологической обстановки в районах взлета, посадки воздушных судов и маршрута их полетов. Осуществляет подбор и изучение полетной документации, ознакомление с ограничениями полета по трассе. Информировывает членов экипажа обо всех ограничениях, касающихся предстоящего полета. Изучает план полета или чартерный график, стандартные маршруты входа и выхода из района аэродрома, и ухода на второй круг, схемы захода на посадку, правила полетов в зоне ожидания, безопасные высоты в районе аэродрома. Осуществляет проверку исправности пилотажно-навигационного оборудования, выбор и расчет "трека". Своевременно принимает решения о посадке, устранении бокового отклонения, уходе на второй круг в сложных метеоусловиях, при отклонениях параметров полета от нормативного процесса. Осуществляет: прослушивание эфира, настройку и прослушивание позывных радиотехнических средств; контроль соблюдения режима выполнения полета (курс, высота полета, скорость); контроль за расходом топлива; текущее программирование маршрута полета воздушного судна; комплексное применение инерциальных, спутниковых навигационных систем и наземных радиотехнических систем навигации для выполнения полета по заданной траектории с требуемой точностью и в заданное время; определение ошибок бортовых навигационных систем, выявление их неисправностей и выполнение соответствующих процедур при полной или частичной потере навигационной способности воздушных судов; контроль порядка и последовательности комплексного использования бортового навигационного комплекса, определение и применение соответствующего порядка действий при частичной неисправности навигационного оборудования воздушных судов, не позволяющей выполнять полет по маршруту; обеспечение полета по измененному маршруту. Участвует в проведении поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ.

Должен знать: материальную часть эксплуатируемого типа воздушного судна; теорию и технику вертолетовождения; методы повышения квалификации и совершенствования мастерства летного пилотирования; устройства и правила использования наземных и бортовых средств обеспечения полетов; руководство по поиску и спасанию; наставления, регламентирующие организацию поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов, федеральные авиационные правила подготовки и выполнения полетов, использование воздушного пространства и т.д.

Пилот вертолета должен быть ответственным, собранным, решительным, отважным, честным и обладать крепкими нервами.

Чтобы стать хорошим пилотом, конечно теорию знать необходимо, но практические навыки все-таки важнее.

Учебное заведение	Базовое образование	Срок обучения	Факультет	Квалификация	Адрес, телефон
Омский летно-технический колледж гражданской авиации им. А.В. Ляпидевского	11 классов	2г. Юм.	Летной эксплуатации	Пилот вертолета	644103, г. Омск- 103, Авиагородок ,27 (район аэропорта), Телефон: (3812) 55-21-06

На весь период обучения курсанты обеспечиваются бесплатным трехразовым питанием и проживанием в общежитиях с комнатами на 2-3 человека, получают стипендию,

предоставляется отсрочка от призыва в ряды Вооруженных Сил. По окончании колледжа выдается диплом государственного образца и гарантируется трудоустройство по обретенной специальности.

По специальности «пилот» проводится медицинское освидетельствование и профессиональный отбор.

Имеются договоры с ОмГТУ, Академией ГА и другими вузами о продолжении обучения с 3-го курса выпускников, желающих продолжить свое образование.

Особенности профессионалов

Качества, способствующие успешности выполнения профессиональной деятельности:

Способности:

- хорошая реакция;
- хорошая концентрация, переключаемость, объем внимания;
- хорошая зрительная, моторная память;
- хорошее пространственное представление;
- техническое мышление;
- хорошее зрение, глазомер, цветоразличение.

Личные качества, интересы и склонности:

- эмоциональная устойчивость;
- дисциплинированность;
- осторожность;
- рассудительность;
- самообладание;
- находчивость;
- уверенность.

Пилоту вертолета совершенно необходимы острое зрение и слух, хорошо развитый объемный глазомер, безупречное здоровье, устойчивость вестибулярного аппарата, способность к быстрому переключению внимания, высокая эмоционально - волевая устойчивость, максимально быстрая реакция, психологическая подготовленность, усидчивость, стремление овладевать чем-то новым.

Качества, препятствующие эффективности профессиональной деятельности:

- невнимательность, рассеянность;
- эмоциональная неустойчивость;
- быстрая психическая утомляемость;
- злоупотребление спиртными напитками;
- недисциплинированность.

Особенности профессиональной деятельности

Для летного состава режим работы определяется Положением об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации.

Настоящее Положение устанавливает особенности режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов, имеющих действующие сертификаты (свидетельства), предоставляющие право выполнения работы на борту воздушного судна в составе экипажа, включая курсантов летных учебных заведений и стажеров (далее - члены экипажа).

Рабочее время члена экипажа воздушного судна состоит из времени полетной смены, времени работы на земле между полетными сменами и времени перемещения в качестве пассажира по заданию (распоряжению) работодателя.

Нормальная продолжительность рабочего времени члена летного экипажа не может превышать 36 часов в неделю.

Продолжительность полетного времени при выполнении полетов на всех типах воздушных судов не может превышать 90 часов за один календарный месяц, 270 часов в квартал, 900 часов за календарный год.

Время работы члена экипажа на земле между полетными сменами включает:

а) время прохождения предварительных подготовок к полетам, разборы полетов, профессиональная учеба, тренировки на тренажерах, проверка знаний, оформление полетной и другой служебной документации, изучение документов, регламентирующих организацию, обеспечение и выполнение полетов;

б) время дежурства и пребывания в резерве;

в) время пребывания по заданию (распоряжению) работодателя во внебазовом аэропорту в целях продолжения выполнения задания на полет (далее - время ожидания вылета во внебазовых аэропортах между полетными сменами) в размере, установленном Положением;

г) время погрузки и выгрузки воздушных судов;

д) время выполнения иных трудовых обязанностей, не связанных с выполнением задания на полет.

Работодатель обеспечивает предоставление следующих периодов времени для прохождения членом экипажа обязательного медицинского освидетельствования, медицинских осмотров (по предписанию врача):

а) полугодовое и годовое медицинское освидетельствование.

Членам экипажа предоставляются следующие виды отдыха:

а) отдых ежедневный (отдых между полетными сменами);

б) отдых еженедельный непрерывный (выходные дни);

в) отдых ежегодный (отпуск основной и дополнительный).

Рынок труда профессии

Постоянно изменяющиеся отношения в стране требуют от предприятий постоянного обновления. Каждое предприятие стремится выжить в современных условиях, решать свои проблемы, извлекая уроки из своего и чужого опыта. Кадровый состав во многом определяет судьбу самого предприятия. Старение кадров, в связи с нехваткой молодых специалистов со специальным образованием привело к тому, что предприятие ощущает реальный недостаток в квалифицированных специалистах.

В настоящее время многие предприятия нуждаются в специалистах летного состава. Выпускники данной специализации овладевают профессией сложной, интересной, ответственной и прекрасной своей необычностью и романтичностью. За время обучения курсант обязан усвоить большое количество информации как фундаментальным, так и по специальным прикладным дисциплинам. Должен обладать крепким здоровьем, сообразительностью и быстро и правильно оценивать обстановку, принимать правильные решения, в том числе в сложной ситуации.

Предприятия гарантируют, что по окончании учебного заведения все выпускники, успешно завершившие учебу, будут трудоустроены.

Бортовой механик вертолета

Введение

Бортовой механик вертолета - это специалист, который должен знать и уметь осуществлять летно - техническую эксплуатацию воздушного судна и двигателей.

Практическая деятельность бортового механика вертолета включает оценку технического состояния летательного аппарата перед вылетом, обслуживание вертолета, силовых установок и их систем при отсутствии инженерно - технического состава, устранение обнаруженных неисправностей на земле и, по возможности, в полете, обеспечение безопасности и регулярности полетов.



Профессиональная самоидентификация

Бортовой механик вертолета идентифицирует себя членом экипажа, ответственным за техническое состояние воздушного судна и обеспечивающим его грамотную и безопасную эксплуатацию на земле и в полете.

Причины выбора профессии

Большинство опрошенных выбрали профессию ещё в детстве. Выбор сделали сами, кто по примеру близких людей, кто приобщился по совету друзей.

Пути приобретения профессионального образования

Для того чтобы овладеть профессией бортовой механик вертолета, необходимо специальное образование.

Каждый, кто собирается стать профессионалом, должен в совершенстве знать технику.



Бортовой механик вертолета выполняет работы по предполетному осмотру воздушного судна, проверке работоспособности систем и оборудования перед полетом. Отвечает за сохранность воздушного судна, его исправность, за наличие и правильное оформление бортовой документации. Осуществляет проверку наличия на борту воздушного судна необходимого количества топлива, масла, спецжидкостей, газов, аварийно-спасательного оборудования. Осуществляет в полете управление двигателями и бортовыми системами воздушных судов, контроль за их работой, проверку по показаниям приборов и светосигнальных табло соответствия работы двигателей и бортовых систем воздушных судов нормативным показателям на всех этапах полета; своевременное определение отклонений в функционировании силовых установок и бортовых систем воздушных судов. Своевременно информирует командира воздушного судна об обнаруженных отклонениях и дает рекомендации по их устранению, устраняет в полете появившиеся и доступные для устранения неисправности двигателей и бортовых систем воздушных судов. Осуществляет контроль работы средств заправки, проверяет

соответствие марки авиатоплива, масла и спецжидкостей и наличие разрешения к применению на конкретном типе воздушного судна, контролирует их расход в полете и остаток. Ведет бортовой журнал воздушного судна и другую отчетно-учетную документацию. Участвует в проведении поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ.

Должен знать: документы, регламентирующие летную работу; порядок организации работ по летной и технической эксплуатации авиационной техники; эксплуатационные характеристики авиационной техники; требования, предъявляемые к уровню профессиональной подготовки бортовых механиков вертолетов; руководство по летной эксплуатации данного типа воздушного судна; руководство по производству полетов авиапредприятия.

Чтобы стать бортовым механиком вертолета необходимо хорошо знать основные технические и эксплуатационные данные, конструкцию и техническое обслуживание воздушного судна.

Трудоустроится по данной профессии можно лишь при наличии профессионального (технического) образования. Образование можно получить в специальных учебных заведениях.

Учебное заведение	Базовое образование	Срок обучения	Факультет	Квалификация	Адрес, телефон
Омский летно-технический колледж гражданской авиации им. А.В. Ляпидевского	11 классов	2 г. 10 м.	Летной эксплуатации	Бортмеханик вертолета	644103, г. Омск-103, Авиагородок ,27 (район аэропорта), Телефон: (3812) 55-21-06

На весь период обучения курсанты обеспечиваются бесплатным трехразовым питанием и проживанием в общежитиях с комнатами на 2-3 человека, получают стипендию, предоставляется отсрочка от призыва в ряды Вооруженных Сил. По окончании колледжа выдается диплом государственного образца и гарантируется трудоустройство по обретенной специальности.

По специальности «бортмеханик» проводится медицинское освидетельствование и профессиональный отбор.

Имеются договоры с ОмГТУ, Академией ГА и другими вузами о продолжении обучения с 3-го курса выпускников, желающих продолжить свое образование.

Особенности профессионалов

Качества, обеспечивающие успешность выполнения профессиональной деятельности:
Способности:

- хорошая концентрация и переключение внимания;
- хорошая словесно-логическая память;
- гибкость мышления, аналитические способности;
- техническое, логическое мышление;
- организаторские способности;
- эмоционально-психологическая устойчивость.

Личные качества, интересы и склонности:

- ответственность;
- принципиальность;

- требовательность;
- наблюдательность;
- настойчивость;
- уверенность в себе;
- самостоятельность.

Качества, препятствующие эффективности профессиональной деятельности:

- невнимательность, рассеянность;
- плохая память;
- быстрая утомляемость;
- безответственность;
- неуверенность в себе;
- отсутствие морально-этических норм.

Особенности профессиональной деятельности

Для бортового механика вертолета режим работы определяется Положением об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации.

Настоящее Положение устанавливает особенности режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов, имеющих действующие сертификаты (свидетельства), предоставляющие право выполнения работы на борту воздушного судна в составе экипажа, включая курсантов летных учебных заведений и стажеров (далее - члены экипажа).

Рабочее время члена экипажа воздушного судна состоит из времени полетной смены, времени работы на земле между полетными сменами и времени перемещения в качестве пассажира по заданию (распоряжению) работодателя.

Нормальная продолжительность рабочего времени члена летного экипажа не может превышать 36 часов в неделю.

Продолжительность полетного времени при выполнении полетов на всех типах воздушных судов не может превышать 90 часов за один календарный месяц, 270 часов в квартал, 900 часов за календарный год.

Время работы члена экипажа на земле между полетными сменами включает:

а) время прохождения предварительных подготовок к полетам, разборы полетов, профессиональная учеба, тренировки на тренажерах, проверка знаний, оформление полетной и другой служебной документации, изучение документов, регламентирующих организацию, обеспечение и выполнение полетов;

б) время дежурства и пребывания в резерве;

в) время пребывания по заданию (распоряжению) работодателя во внебазовом аэропорту в целях продолжения выполнения задания на полет (далее - время ожидания вылета во внебазовых аэропортах между полетными сменами) в размере, установленном Положением;

г) время погрузки и выгрузки воздушных судов;

д) время выполнения иных трудовых обязанностей, не связанных с выполнением задания на полет.

Работодатель обеспечивает предоставление следующих периодов времени для прохождения членом экипажа обязательного медицинского освидетельствования, медицинских осмотров (по предписанию врача):

а) полугодичное и годовое медицинское освидетельствование.

Членам экипажа предоставляются следующие виды отдыха:

а) отдых ежедневный (отдых между полетными сменами);

б) отдых еженедельный непрерывный (выходные дни);

в) отдых ежегодный (отпуск основной и дополнительный).

Рынок труда профессии

В настоящее время многие предприятия нуждаются в специалистах - бортовой механик вертолета. Выпускники данной специализации овладевают профессией сложной, интересной, ответственной и прекрасной своей необычностью и романтичностью. За время обучения курсант обязан усвоить большое количество информации как по фундаментальным, так и по специальным прикладным дисциплинам. Должен обладать крепким здоровьем, сообразительностью и быстро и правильно оценивать обстановку, принимать правильные решения, в том числе в сложной ситуации.

В профессии - бортовой механик вертолета существуют и определенные риски. Это риск ответственности за жизнь и здоровье членов экипажа и пассажиров, риск нанесения материального ущерба, риск ответственности за административные нарушения.

Предприятия гарантируют, что по окончании учебного заведения все выпускники успешно, завершившие учебу будут трудоустроены.

Авиационный техник по планеру и двигателям

Введение

Чтобы воздушные суда были надежны в эксплуатации и полеты на них были безопасны, надо постоянно следить за их исправностью, выполнять большой объем профилактических работ. Для этой цели с самого начала зарождения авиации создана инженерно-авиационная служба. В авиапредприятиях техническое обслуживание и текущий ремонт обеспечивают работники авиационно-технической базы: инженеры, авиационные техники, мотористы, слесари, токари и другие специалисты.



Значительный вклад в развитие северных районов Республики Коми внесли авиационные техники, выполнявшие работы по поддержанию исправности (лётной годности) вертолетов Ми-4, Ми-2, Ми-8, Ми-6 для выполнения полетов по заявкам геологических экспедиций, строителей, энергетиков, работников сельского хозяйства, для выполнения санитарных заданий.

Так с помощью вертолета Ми-4 была выбрана «точка» - поселок Парма - начало города Усинск.

Вертолеты Ми-6 устанавливали опоры линий электропередач в труднодоступной местности при вводе в строя Печорской ГРЭС.

Вертолеты Ми-8 незаменимы при доставке специалистов «вахт» геологов, срочных грузов для буровых установок, выполнения санитарных заданий.

За значительный вклад в развитие народного хозяйства Республики Коми многим специалистам-авиаторам были присвоены высокие звания.

Звание «Заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР» было присвоено:

- Рыбалко Гурию Яковлевичу - авиационному технику-бригадиру Печорского авиапредприятия;

- Сажину Борису Гервасьевичу - авиационным техникам Ухтинского авиапредприятия.

Звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» было присвоено Викторову Владимиру Константиновичу - технику - бригадиру Печорского авиапредприятия.

Профессиональная самоидентификация

Авиационные техники по планеру и двигателям как правило люди, стремящиеся познать принципы аэродинамики - почему воздушное судно летает, а также устройство вертолетов, самолетов, их двигателей и их систем.

Вертолет Ми-8 - воздушное судно 1-го класса. На нем установлены современные газотурбинные двигателя со сложной системой автоматического регулирования работы топливной системы для обеспечения подачи топлива в зависимости от заданных режимов полета.

Гидравлическая система вертолета обеспечивает работу органов управления вертолетом, а также работу автопилота.

Для перевозки крупногабаритных грузов, которые не могут быть размещены в грузовой кабине вертолета, вертолет оборудован внешней подвеской.

Задача авиационного техники по планеру и двигателям обеспечить исправность воздушного судна и своевременно подготовить его к полету.

Любой технике через определенное время необходима профилактика - техническое обслуживание, в некоторых случаях и текущий ремонт.

Документами установлено, что на планере и двигателях необходимо выполнять так называемые регламентные работы по поддержанию их исправности (летной годности).

Причины выбора профессии.

Как правило - это стремление познать сложную авиационную технику, в дальнейшем совершенствовать эти знания - как функцию разработки и внедрения новой техники в системе гражданской авиации.

Пути приобретения профессионального образования.

Для того, чтобы овладеть профессией авиатехника по планеру и двигателям необходимо специальное образование.

Комплекс работ по поддержанию исправности и подготовки к полетам вертолета выполняется специалистами, которые после обучения прошли стажировку (освоили практические навыки) и получили допуск к работам, оформленный специальным приказом.

В процессе выполнения вышеназванных работ на воздушном судне авиатехники по планеру и двигателям осуществляют проверку состояния (дефектацию) планера, двигателей, топливной, масляной и гидравлических систем воздушного судна, проверяют работоспособность гидравлической системы на земле, устраняют неисправности в соответствии с перечнем работ, по которым они имеют допуск.

В процессе выполнения работ качество выполненных работ предъявляется инженеру смены.

В процессе профессиональной деятельности авиатехники по планеру и двигателям должны постоянно поддерживать и совершенствовать уровень знаний материальной части и практические навыки, повышать свою квалификацию.

Специальное профессиональное образование авиатехника по планеру и двигателям, можно получить в учебном заведении:

Учебное заведение	Базовое образование	Срок обучения	Факультет	Квалификация	Адрес, телефон
Выборгский филиал Федерального государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации»	11 классов	2 г. 10 м.	техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей	Техник по технической эксплуатации летательных аппаратов и двигателей	188800,г. Выборг Ленинградская область, ул. Путьская, д.8 Тел/факс (813-78) 2-11-89

На весь период обучения курсанты обеспечиваются бесплатным трехразовым питанием, проживанием в общежитии, форменной одеждой (костюм, спецодежда, демисезонная куртка), стипендией, (отсрочка от призыва в Вооруженные Силы).

По окончании среднего специального учреждения выдается диплом государственного образца и гарантируется трудоустройство по обретенной специальности.

Имеется договор с ФГОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный университет ГА» о продолжении обучения с 3-го курса выпускников, желающих продолжить свое образование.

Для выпускников школ Республики Коми созданы следующие удобные условия для поступления в средние учебные заведения гражданской авиации:

- в Сыктывкарском аэропорту организована работа Зональной приемной комиссии, где абитуриент может поступить в выбранный им колледж гражданской авиации.

Приемная комиссия работает при Коми региональном центре подготовки авиационного персонала по адресу 167981, г. Сыктывкар, ул. Заводская, д.8. Тел (8212) 24-33-65, 49-46-19.

Особенности профессиональной деятельности

Для инженерно-технического состава режим работы определяется Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 7 июля 2011 г. № 181 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха специалистов по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов в гражданской авиации».

В соответствии с требованиями этого документа инженерно-техническому составу устанавливается 40-часовая рабочая неделя.

Согласно графиков сменности, утверждаемых руководством предприятия может устанавливаться как 5-ти дневная рабочая неделя, так и график работы смен с суммированным учетом рабочего времени.

Инженерно-техническому составу ежегодно предоставляется основной и дополнительный отпуск.

Рынок труда профессии

В настоящее время Государственное унитарное предприятие Республики Коми «Комиавиатранс» нуждается в специалистах инженерно-технического состава.

Государственное унитарное предприятие Республики Коми «Комиавиатранс» в отдельных случаях (условие возврата на работу в Ухту, Воркуту, Печору, Усинск, Усть-

Цильму, Инту) может заключить договор с поступающим на предоставление определенных договором льгот (оплата проезда на учебу, с учебы и др. льготы).

По прибытию на работу в авиапредприятие Республики Коми после окончания среднего профессионального учебного заведения авиатехнику присваивается 3-й класс и 4-й разряд авиационного техника гражданской авиации.

Средняя заработная плата авиационных техников обеих специальностей (по состоянию на конец марта 2012 г.) составляет:

- при работе в Ухте, Печоре, Усть-Цильме, Инте - 16-20 тыс. рублей;
- при работе в Воркуте, Усинске - 25 -30 тыс. рублей.

Авиапредприятие заинтересовано в повышении класса и разряда авиатехника с повышением заработной платы.

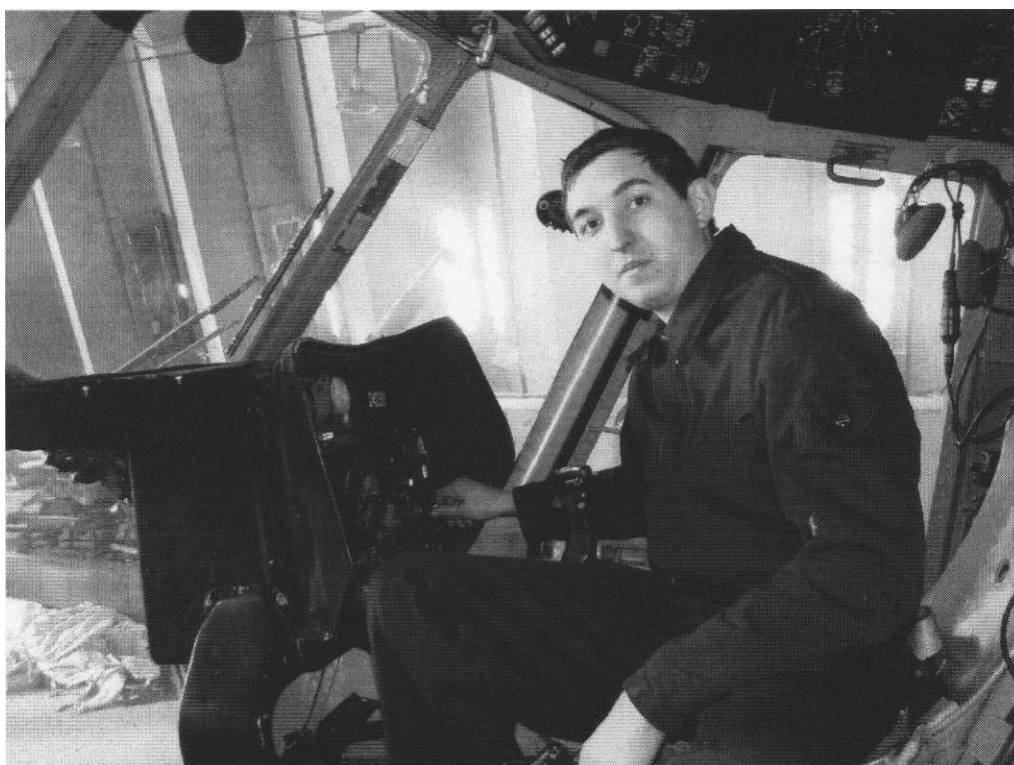
В этих целях в авиационно-технических базах проводятся занятия по авиационно-технической подготовке специалистов в соответствии с разработанными планами.

При добросовестном отношении к труду и накоплении опыта работы авиатехнику может быть присвоен 2-й класс и 5-й разряд, а в дальнейшем 1 -й класс и 6-й разряд.

Авиационный техник по приборам, электрооборудованию - авиационный техник по радиооборудованию

Введение

Чтобы воздушные суда были надежны в эксплуатации и полеты на них были безопасны, надо постоянно следить за их исправностью, выполнять большой объем профилактических работ. Для этой цели с самого начала зарождения авиации создана инженерно-авиационная служба. В эксплуатационных производственных предприятиях техническое обслуживание и текущий ремонт обеспечивают работники авиационно-технической базы: инженеры, авиационные техники, мотористы, слесари, токари и другие специалисты.



Значительный вклад в развитие северных районов Республики Коми внесли и вносят авиационные техники по обслуживанию приборного, электро и радиооборудования самолетов и вертолетов.

В процессе становления и развития авиации Республики Коми технический состав выполнял работы по техническому обслуживанию самолетов Ан-2, Ан-10, Ан-12, Ан-28, Як-40, Як-12, Ли-2, ИЛ-14, Ту-134, вертолетов Ми-1, Ми-4, Ми-6, Ка-15, Ка-18, Ми-ЮК, Ми-26.

В Государственном унитарном предприятии Республики Коми «Комиавиатранс» в настоящее время основными фондообразующими типами воздушных судов являются вертолеты Ми-8, Ми-8МТВ-1, Ми-8АМТ, а также вертолет Ми-2, которые выполняют

полеты по заявкам предприятий разведки, разработки, добычи нефти и газа на территории Республики Коми, энергетиков, строителей, сельского хозяйства, а также полеты по выполнению санитарных заданий.

За большой вклад в развитие народного хозяйства Республики Коми многие авиаработники, в том числе и авиатехники по техническому обслуживанию приборного оборудования, электрооборудования и радиооборудования воздушных судов отмечены наградами Республики Коми.

Так Звание «Заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР» было присвоено Мальцеву Евгению Васильевичу - авиатехнику Ухтинского авиапредприятия.

Звание «Заслуженный рационализатор Республики Коми» было присвоено Солдатову Геннадию Мефодьевичу - авиатехнику Печорского авиапредприятия.

Профессиональная самоидентификация

Авиационные техники по техническому обслуживанию приборного оборудования, электрооборудования и радиооборудования воздушных судов как правило люди, стремящиеся познать принципы работы приборного, электрооборудования и радиоэлектронного оборудования вертолетов, самолетов

Вертолет Ми-8 - воздушное судно 1-го класса. На нем установлены современные средства навигации и посадки, позволяющие экипажу в сложных метеорологических условиях найти аэродром (вне видимости земли) и произвести посадку.

Самописцы - так называемые «черные ящики» - позволяют контролировать работу систем вертолета в полете после расшифровки записей на земле.

Установленное на вертолете Ми-8 оборудование «Автопилот» является сложной системой автоматического управления вертолета.

Задача авиационного техника по техническому обслуживанию приборного оборудования, электрооборудования и радиооборудования обеспечить исправность вышеуказанных систем воздушного судна и своевременно подготовить его к полету.

Любой технике через определенное время необходима профилактика - техническое обслуживание, в некоторых случаях и текущий ремонт.

Документами установлено, что на приборном оборудовании, электрооборудовании и радиооборудовании необходимо выполнять так называемые регламентные работы по поддержанию их исправности (летней годности).

Эти работы по техническому обслуживанию ВС регламентируются руководящими документами.

Причины выбора профессии.

Как правило - это стремление познать сложную авиационную технику с применением на ней новейших достижений электротехники, радиоэлектроники, приборостроения, в дальнейшем совершенствовать эти знания.

Специалист по техническому обслуживанию приборного оборудования, электрооборудования и радиооборудования вертолетов Ми-8, Ми-8МТВ-1, Ми-8АМТ имеет

возможность при служебных командировках познать жизнь других регионов России, а при командировках за границу - жизнь в других странах.

Пути приобретения профессионального образования.

Для того чтобы овладеть профессией авиатехника по обслуживанию приборного оборудования, электрооборудования и радиооборудования необходимо специальное образование.

Комплекс работ по поддержанию исправности и подготовки к полетам вертолета выполняется специалистами, которые после обучения прошли стажировку (освоили практические навыки) и получили допуск к работам, оформленный специальным приказом.

В процессе выполнения вышеназванных работ на воздушном судне авиатехники по техническому обслуживанию приборного оборудования, электрооборудования и радиооборудования воздушных судов осуществляют проверку состояния (дефектацию) вышеуказанного оборудования, проверяют их работоспособность, устраняют неисправности в соответствии с перечнем работ, по которым они имеют допуск.

В процессе выполнения работ качество выполненных работ предъявляется инженеру смены.

В процессе профессиональной деятельности авиатехники по приборам и электрооборудованию - авиационные техники по радиооборудованию должны постоянно поддерживать и совершенствовать уровень знаний материальной части и практические навыки, повышать свою квалификацию.

Специальное профессиональное образование авиационный техник по приборам и электрооборудованию - авиационный техник по радиооборудованию можно получить в учебном заведении:

Учебное заведение	Базовое образование	Срок обучения	Факультет	Квалификац ия	Адрес, телефон
Выборгский филиал Федерального государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Санкт- Петербургский государственный университет гражданской авиации»	11 классов	2 г. 10 м.	техническая эксплуатация электрифицирова нных и пилотажно- навигационных комплексов	Техник по технической эксплуатации электрифициро ванных и пилотажно- навигационных комплексов.	188800,г. Выборг Ленинградско й области, ул. Путейская, д.8 Тел/факс (813-78) 2-14-90

На весь период обучения курсанты обеспечиваются бесплатным трехразовым питанием, проживанием в общежитии, обмундированием (костюм, спецодежда, демисезонная куртка), стипендией.

По окончании среднего специального учреждения выдается диплом государственного образца и гарантируется трудоустройство по обретенной специальности.

Для выпускников школ Республики Коми созданы следующие удобные условия для поступления в средние учебные заведения гражданской авиации:

- в Сыктывкарском аэропорту организована работа Зональной приемной комиссии, где абитуриент может поступить в выбранный им колледж гражданской авиации.

Приемная комиссия работает при Коми региональном центре подготовки авиационного персонала по адресу 167981, г. Сыктывкар, ул. Заводская, д.8. Тел (8212) 24-33-65, 49-46-19.

Имеется договор с ФГОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный университет ГА» о продолжении обучения с 3-го курса выпускников, желающих продолжить свое образование.

Особенности профессиональной деятельности

Для инженерно-технического состава режим работы определяется Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 7 июля 2011 г. № 181 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха специалистов по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов в гражданской авиации».

В соответствии с требованиями этого документа инженерно-техническому составу устанавливается 40-часовая рабочая неделя.

Согласно графиков сменности, утверждаемых руководством предприятия может устанавливаться как 5-ти дневная рабочая неделя, так и график работы смен с суммированным учетом рабочего времени.

Инженерно-техническому составу ежегодно предоставляется основной и дополнительный отпуск.

Рынок труда профессии

В настоящее время Государственное унитарное предприятие Республики Коми «Комиавиатранс» нуждается в специалистах по техническому обслуживанию приборного оборудования, электрооборудования и радиооборудования воздушных судов.

Государственное унитарное предприятие Республики Коми «Комиавиатранс» в отдельных случаях (условие возврата на работу в Ухту, Воркуту, Печору, Усинск, Усть-Цильму, Инту) может заключить договор с поступающим на предоставление определенных договором льгот (оплата проезда на учебу, с учебы и др. льготы).

По прибытию на работу в авиапредприятие Республики Коми после окончания среднего профессионального учебного заведения авиатехнику присваивается 3-й класс и 4-й разряд авиатехника гражданской авиации.

Средняя заработная плата авиатехников по приборному оборудованию, электрооборудования и радиооборудования (по состоянию на конец марта 2012 г.) составляет:

- при работе в Ухте, Печоре, Усть-Цильме, Инте - 16-20 тыс. рублей;
- при работе в Воркуте, Усинске - 25 -30 тыс. рублей.

Авиапредприятие заинтересовано в повышении класса и разряда авиатехника с повышением заработной платы.

В этих целях в авиационно-технических базах проводятся занятия по авиационно-технической подготовке специалистов в соответствии с разработанными планами.

При добросовестном отношении к труду и накоплении опыта работы авиатехнику может быть присвоен 2-й класс и 5-й разряд, а в дальнейшем 1-й класс и 6-й разряд.

Инженер по техническому обслуживанию авиационной техники по планеру и двигателям (Пид).

Введение

Чтобы воздушные суда были надежны в эксплуатации и полеты на них были безопасны, надо постоянно следить за их исправностью, выполнять большой объем профилактических работ. Для этой цели с самого начала зарождения авиации создана инженерно-авиационная служба. В авиапредприятиях техническое обслуживание и текущий ремонт обеспечивают работники авиационно-технической базы: инженеры, авиационные техники, мотористы, слесари, токари и другие специалисты.



Значительный вклад в развитие северных районов Республики Коми внесли авиационные инженеры по техническому обслуживанию авиационной техники по планеру и двигателям, в простонародье - инженеры-механики, выполнявшие организацию работ по поддержанию исправности (лётной годности) воздушных судов - вертолетов Ми-4, Ми-2, Ми-8, Ми-6, работ по подготовке к вылету, как вертолетов, так и самолетов Ту-134, Ан-24, Ан-26, выполняющих рейсы по перевозке пассажиров согласно расписанию.

Вертолеты Ми-4, Ми-6 до истечения сроков их годности выполняли полеты по заявкам различных отраслей народного хозяйства Республики Коми: геологических экспедиций, строителей, энергетиков, работников сельского хозяйства.

Так с помощью вертолета Ми-4 была выбрана «точка» - поселок Парма - начало города Усинск.

Вертолет Ми-4 был незаменим в свое время при выполнении санитарных заданий.

Вертолеты Ми-6 устанавливали опоры линий электропередач в труднодоступной местности при вводе в строя Печорской ГРЭС, доставляли грузы на внешней подвеске для ввода в эксплуатацию новых буровых установок, корма для питания оленей в суровые зимние дни, когда олень из-за ледяной корки на снегу не мог питаться ягелем.

Вертолеты Ми-8 и их модификации и сейчас доставляют специалистов «вахт» геологов, срочные грузы для буровых установок, выполняют санитарные задания как с поселковой Республики Коми, так и с «точек» безориентирной местности тайги и тундры.

За значительный вклад в развитие народного хозяйства Республики Коми многим специалистам-авиаторам были присвоены высокие звания.

Так звание «Заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР» было присвоено:

- инженерам-механикам Шиповичу Юрию Николаевичу - начальнику авиационно-технической базы Ухтинского авиапредприятия, Пуговкину Геннадию Александровичу - инженеру Ухтинского авиапредприятия.

Звание «Заслуженный работник Республики Коми» присвоено инженеру-механику Машьянову Сергею Александровичу - главному инженеру авиационно-технической базы государственного унитарного предприятия Республики Коми «Комиавиатранс».

Профессиональная самоидентификация

Авиационные инженеры по техническому обслуживанию авиационной техники по планеру и двигателям (П и Д) - из тех, кто стремится познать новые достижения в науке и технике.

Авиация - одна из отраслей народного хозяйства страны, в которой внедряются новые разработки термодинамики, аэродинамики, новых систем автоматического регулирования, применяются современные особой прочности материалы.

Вертолеты Ми-8 и их модификации - воздушные суда 1-го класса.

Работа газотурбинных двигателей, топливной, гидравлической систем обеспечивается сложной системой автоматического регулирования в зависимости от заданных режимов полета.

Для перевозки крупногабаритных грузов, которые не могут быть размещены в грузовой кабине вертолетов, вертолеты оборудованы внешней подвеской.

Задача авиационного инженера по техническому обслуживанию авиационной техники по планеру и двигателям (Пид) состоит в том, чтобы обеспечить и исправность (поддержание летной годности) воздушного судна и подготовку авиационных специалистов высокого класса для выполнения работ на воздушных судах (ВС).

Эти работы по техническому обслуживанию ВС регламентируются руководящими документами.

Причины выбора профессии.

Как правило - это стремление познать сложную авиационную технику, в дальнейшем совершенствовать эти знания.

Пути приобретения профессионального образования.

Для того, чтобы овладеть профессией инженера по техническому обслуживанию авиационной техники по планеру и двигателям (Пид) необходимо специальное образование.

Инженер по техническому обслуживанию авиационной техники по планеру и двигателям (Пид) должен знать:

- конструкцию, документы, регламентирующие техническое обслуживание и текущий ремонт эксплуатируемого типа воздушных судов;
- средства диагностирования воздушного судна;
- устройства и правила использования наземных средств обслуживания воздушных судов;
- стандарты и руководящие материалы по разработке и оформлению технической документации, основы трудового законодательства, правила и нормы охраны труда, техники безопасности, производственной санитарии и противопожарной защиты.

Выполнение комплекса работ по поддержанию исправности и подготовки к полетам самолета или воздушного судна организуется и контролируется инженерами, которые после обучения прошли стажировку (освоили практические навыки) и получили допуск к работам, оформленный специальным приказом.

В процессе выполнения вышеназванных работ на воздушном судне инженеры по техническому обслуживанию авиационной техники по планеру и двигателям (Пид) организуют и контролируют работы по проверке состояния (дефектации) планера, двигателей, топливной, масляной и гидравлических систем воздушного судна, по проверке работоспособности систем на земле, по устранению неисправностей.

В процессе профессиональной деятельности инженеры по техническому обслуживанию авиационной техники по планеру и двигателям (Пид) должны постоянно поддерживать и совершенствовать уровень знаний и практических навыков по техническому обслуживанию воздушных судов, повышать свою квалификацию.

Специальное профессиональное образование инженера по техническому обслуживанию авиационной техники по планеру и двигателям (Пид) можно получить в учебном заведении:

Учебное заведение	Базовое образование	Срок обучения	Факультет	Квалификация	Адрес, телефон
Федеральное государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации»	11 классов	5,5 лет.	технической эксплуатации	инженер по техническому обслуживанию авиационной техники по планеру и двигателям (Пид)	196210, г. Санкт-Петербург, ул.Пилотов,38, офис 217, Телефон: (812) 704-15-57
Московский государственный технический университет гражданской авиации	11 классов	5,5 лет.	механический		125993, г. Москва, Кронштадский бульвар, 20. Телефоны: 8 (499) 458-75-47 459-07-27

По окончании высшего заведения выдается диплом государственного образца и гарантируется трудоустройство по обретенной специальности.

Для выпускников школ Республики Коми созданы следующие удобные условия для поступления в Федеральное государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Санкт-Петербургский государственный университет:

- в Сыктывкарском аэропорту организована работа Зональной приемной комиссии, где абитуриент может поступить в данное высшее учебное заведение.

Приемная комиссия работает при Коми региональном центре подготовки авиационного персонала по адресу 167981, г. Сыктывкар, ул. Заводская, д.8. Тел (8212) 24-33-65, 49-46-19.

Особенности профессиональной деятельности

Для инженерно-технического состава режим работы определяется Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 7 июля 2011 г. № 181 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха специалистов по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов в гражданской авиации».

В соответствии с требованиями этого документа инженерно-техническому составу устанавливается 40-часовая рабочая неделя.

Согласно графиков сменности, утверждаемых руководством предприятия может устанавливаться как 5-ти дневная рабочая неделя, так и график работы смен с суммированным учетом рабочего времени.

Инженерно-техническому составу ежегодно предоставляется основной и дополнительный отпуск.

Рынок труда профессии

В настоящее время Государственное унитарное предприятие Республики Коми «Комиавиатранс» нуждается в специалистах инженерного состава.

Государственное унитарное предприятие Республики Коми «Комиавиатранс» в отдельных случаях (условие возврата на работу в Ухту, Воркуту, Печору, Усинск, Усть-Цильму, Инту) может заключить договор с поступающим на предоставление определенных договором льгот (оплата проезда на учебу, с учебы и др. льготы).

По прибытию на работу в авиапредприятие Республики Коми после высшего учебного заведения присваивается соответствующая категория инженера гражданской авиации.

Авиапредприятие заинтересовано в повышении квалификации инженера с повышением заработной платы.

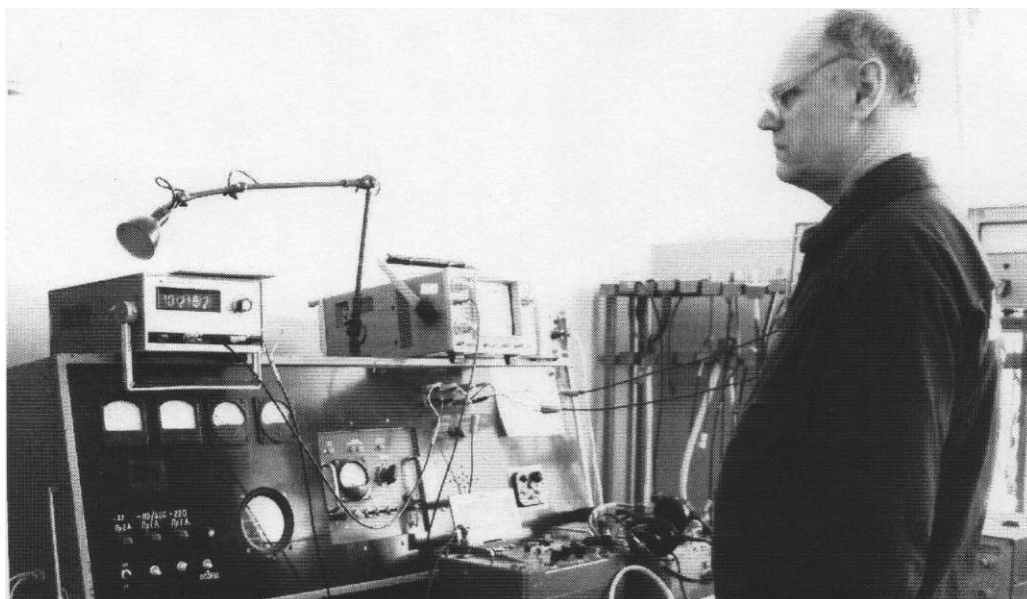
В этих целях в авиационно-технических базах проводятся занятия по авиационно-технической подготовке специалистов в соответствии с разработанными планами.

При добросовестном отношении к труду и накоплении опыта работы инженеру по техническому обслуживанию авиационной техники по планеру и двигателям (ПиД) может быть присвоена 2-я, а в дальнейшем и 1-я категории инженера гражданской авиации.

Инженер по техническому обслуживанию авиационной техники по авиационному и радиоэлектронному оборудованию (АиРЭО).

Введение

Чтобы воздушные суда были надежны в эксплуатации и полеты на них были безопасны, надо постоянно следить за их исправностью, выполнять большой объем профилактических работ. Для этой цели с самого начала зарождения авиации создана инженерно-авиационная служба. В эксплуатационных производственных предприятиях техническое обслуживание и текущий ремонт обеспечивают работники авиационно-технической базы: инженеры, авиационные техники, мотористы, слесари, токари и другие специалисты.



Значительный вклад в развитие северных районов Республики Коми внесли авиационные инженеры по техническому обслуживанию авиационной техники по авиационному и радиоэлектронному оборудованию (АиРЭО), выполнявшие организацию работ по поддержанию исправности (лётной годности) воздушных судов.

В процессе становления и развития авиации Республики Коми технический состав выполнял работы по техническому обслуживанию самолетов Ан-2, Ан-10, Ан-12, Ан-28, Як-40, Як-12, Ли-2, ИЛ-14, Ту-134, вертолетов Ми-1, Ми-4, Ми-6, Ка-15, Ка-18, Ми-ЮК, Ми-26.

В Государственном унитарном предприятии Республики Коми «Комиавиатранс» в настоящее время основными фондообразующими типами воздушных судов являются вертолеты Ми-8, Ми-8МТВ-1, Ми-8АМТ, а также вертолет Ми-2, которые выполняют полеты по заявкам предприятий разведки, разработки, добычи нефти и газа на территории Республики Коми, энергетиков, строителей, сельского хозяйства, а также полеты по выполнения санитарных заданий.

За большой вклад в развитие народного хозяйства Республики Коми многие авиарботники, в том числе и авиационные инженеры по техническому обслуживанию авиационной техники по авиационному и радиоэлектронному оборудованию (АиРЭО),

воздушных судов отмечены наградами Министерства транспорта Российской Федерации и Республики Коми.

Так:

- звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» было присвоено Жуковой Валентине Васильевне- начальнику лаборатории авиационного и радиоэлектронного оборудования Государственного унитарного предприятия Республики Коми «Комиавиатранс» (г.Ухта);

- звание «Заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР» - Елфимову Василию Васильевичу- инженеру Печорского авиапредприятия

- звание «Заслуженный рационализатор Республики Коми» - Онопчуку Михаилу Казимировичу - инженеру Печорского авиапредприятия.

Профессиональная самоидентификация

Инженеры по техническому обслуживанию авиационной техники по авиационному и радиоэлектронному оборудованию (АиРЭО) - из тех, кто стремится познать новые достижения в области электротехники, радиотехники, приборостроения, которые интенсивно

внедряются при проектировании и производстве самолетов и вертолетов.

Вертолеты Ми-8, Ми-8МТВ-1, Ми-8АМТ - воздушные суда 1-го класса.

На них установлены современные средства навигации и посадки, позволяющие экипажу в сложных метеорологических условиях найти аэродром (вне видимости земли) и произвести посадку «вслепую».

Самописцы - так называемые «черные ящики» - позволяют контролировать работу систем вертолета в полете после расшифровки записей на земле.

Установленное на вертолете Ми-8 оборудование «Автопилот» является сложной системой автоматического управления вертолета.

Задача инженера по техническому обслуживанию авиационной техники по авиационному и радиоэлектронному оборудованию (АиРЭО) состоит в том, чтобы обеспечить:

- исправность (поддержание летной годности) вышеуказанных систем воздушного судна и своевременную подготовку его к полету;

- подготовку авиационных специалистов высокого класса;

- руководство техническим составом в процессе выполнения работ на воздушных судах (ВС).

Работы по техническому обслуживанию воздушного судна регламентируются руководящими документами.

Причины выбора профессии.

Как правило - это стремление познать сложную авиационную технику с применением на ней новейших достижений электротехники и радиоэлектроники, в дальнейшем совершенствовать эти знания.

Инженер по техническому обслуживанию авиационной техники по авиационному и радиоэлектронному оборудованию (АиРЭО) вертолетов Ми-8, Ми-8МТВ-1, Ми-8АМТ имеет возможность при служебных командировках познать жизнь других регионов России, а при командировках за границу - жизнь в других странах.

Пути приобретения профессионального образования.

Для того, чтобы овладеть профессией инженера по техническому обслуживанию авиационной техники по авиационному и радиоэлектронному оборудованию (АиРЭО) необходимо специальное образование.

Инженер по техническому обслуживанию авиационной техники по авиационному и радиоэлектронному оборудованию (АиРЭО) должен знать:

- основы электротехники, радиотехники;
- устройство и принципы действия электрооборудования, приборного и радиооборудования, установленного на эксплуатируемых воздушных судах;
- документы, регламентирующие техническое обслуживание и текущий ремонт вышеуказанных систем;
- устройства и правила использования наземных средств обеспечения питания систем воздушного судна постоянным током;
- стандарты и руководящие материалы по разработке и оформлению технической документации, основы трудового законодательства, правила и нормы охраны труда, техники безопасности, производственной санитарии и противопожарной защиты.

Инженер по техническому обслуживанию авиационной техники по авиационному и радиоэлектронному оборудованию (АиРЭО) должен уметь разбираться в фидерных схемах систем вертолета («читать» схемы).

Выполнение комплекса работ по поддержанию исправности и подготовки к полетам вертолета организуется и контролируется инженерами, которые после обучения прошли стажировку (освоили практические навыки) и получили допуск к работам, оформленный специальным приказом.

В процессе выполнения работ на воздушном судне инженеры по техническому обслуживанию авиационной техники по авиационному и радиоэлектронному оборудованию (АиРЭО) организуют и контролируют работы по проверке состояния и работоспособности электрооборудования, приборного, радиоэлектронного оборудования, работоспособности самописцев (черных ящиков), автопилота, работу по устранению неисправностей.

В процессе профессиональной деятельности инженеры по техническому обслуживанию авиационной техники по авиационному и радиоэлектронному оборудованию (АиРЭО) должны постоянно поддерживать и совершенствовать уровень знаний и практических навыков по техническому обслуживанию воздушных судов, повышать свою квалификацию.

Специальное профессиональное образование инженер по техническому обслуживанию авиационной техники по авиационному и радиоэлектронному оборудованию (АиРЭО) можно получить в учебном заведении:

Учебное заведение	Базовое образование	Срок обучения	Факультет	Квалификация	Адрес, телефон
Московский государственный технический университет гражданской авиации	11 классов	5,5 лет.	авиационных систем и комплексов	специалист-инженер	125993, Москва, Кронштадский бульвар, 20

По окончании высшего заведения выдается диплом государственного образца и гарантируется трудоустройство по обретенной специальности.

Особенности профессиональной деятельности

Для инженерно-технического состава режим работы определяется Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 7 июля 2011 г. № 181 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха специалистов по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов в гражданской авиации».

В соответствии с требованиями этого документа инженерно-техническому составу устанавливается 40-часовая рабочая неделя.

Согласно графиков сменности, утверждаемых руководством предприятия может устанавливаться как 5-ти дневная рабочая неделя, так и график работы смен с суммированным учетом рабочего времени.

Инженерно-техническому составу ежегодно предоставляется основной и дополнительный отпуск.

Рынок труда профессии

В настоящее время Государственное унитарное предприятие Республики Коми «Комиавиатранс» нуждается в специалистах инженерного состава.

Государственное унитарное предприятие Республики Коми «Комиавиатранс» в отдельных случаях (условие возврата на работу в Ухту, Воркуту, Печору, Усинск, Усть-Цильму, Инту) может заключить договор с поступающим на предоставление определенных договором льгот (оплата проезда на учебу, с учебы и др. льготы).

По прибытию на работу в авиапредприятие Республики Коми после высшего учебного заведения присваивается соответствующая категория инженера гражданской авиации.

Авиапредприятие заинтересовано в повышении квалификации инженера с повышением заработной платы.

В этих целях в авиационно-технических базах проводятся занятия по авиационно-технической подготовке специалистов в соответствии с разработанными планами.

При добросовестном отношении к труду и накоплении опыта работы инженеру по техническому обслуживанию авиационной техники по авиационному и радиоэлектронному оборудованию (АиРЭО) может быть присвоена 2-я, а в дальнейшем и 1-я категории инженера гражданской авиации.

Инженер по эксплуатации аэродромов

Введение

В 1929 году в Усть-Сысольске (ныне город Сыктывкар) организовывается первая аэростанция под руководством Н.Т. Царюка, которая в 1934 году перемещается на место нынешнего аэропорта. 5 февраля 1930 года самолет К-4 выполнил первый регулярный рейс из Архангельска в Усть-Сысольск. Встречу, заправку и выпуск самолетов из Усть-Сысольска выполнял Лыткин Николай Александрович, который на личной лошади подвозил к самолетам бензин и ГСМ.

В июне 1949 года в Сыктывкарский аэропорт на постоянную базировку прибыли самолеты ЛИ-2, первыми КВС стали: А.М. Володкин, И.С. Полищук, Н.П. Акутин и др, техническое обслуживание было доверено авиатехникам: А.А. Куштанову, Л.А. Жеребцову, А.М. Фокину, Л.А., Пермякову и др.

С 1 октября 1949 года аэропорт 2 класса Сыктывкар выделяется на самостоятельный баланс, начальником аэропорта назначается А.И. Орехов.

В апреле 1951 года прибыли самолеты АН-2, первыми командирами которых были Г.Д. Ковязин и В.В. Кузаков.

В пятидесятые годы все основные аэропорты республики были оборудованы системами ОСП со светотехническим обеспечением посадки самолетов с обеих направлений.



В 1956 году в аэропорт Сыктывкар поступил самолет ЯК-12. Первыми пилотами были: А.М. Володкии, А.З. Лоскутов. В июне 1957 аэропорт Сыктывкар принял новые самолеты ИЛ-14. Командирами этих лайнеров были: А.Р. Базунов, Л.П. Злобин, А.М. Ислентьев, М.В. Калугин, Е.Г. Удальцов. Первыми авиатехниками - Л.А. Жеребцов, Н.И. Шурупов, А.С. Лукъянчиков, С.Е. Куликов, В.И. Горбунов, Ю.А. Жеребцов. В этом же году была открыта первая союзная трасса - Сыктывкар - Горький - Воронеж - Краснодар.

В 1959 году создаются летно-эксплуатационные ремонтные мастерские (ЛЭРМ), первым начальником которых стал В.Н. Уткин.

В декабре 1959 года завершено строительство ИВПП и на постоянное базирование в аэропорт Сыктывкар прибыл самолет АН-10, КВС - И.С. Полищук, а в 1964 - АН-12.

12 марта 1973 года в аэропорту Сыктывкар приземлился новый авиалайнер ТУ-134 №65958, ознаменовавший новый этап в развитии авиации республики - этап освоения реактивной авиационной техники. Одними из первых, успешно освоивших ТУ-134 были пилоты: В.А. Беляев, И.С. Полищук, ЗЛ. Аймуранов, А.Ф. Гришин, Н.Я. Воеводин; инженеры и авиатехники: В.Г. Сидоров, В.И. Рязин, М.А. Липин, В.В. Томов, С.А. Нефедов, В.С. Савиновский, Е.М. Зайцев и другие. В 1978 году экипаж ТУ-134 А под управлением командира корабля В.А. Беляева открыл новую международную авиалинию Сыктывкар - София.

В настоящее время аэропорт Сыктывкар помимо оставшихся в эксплуатации самолетов АН-24 и ТУ-134 принимает ТУ-154, ТУ-204, Боинг 737 (-500, -800), аэробусы А-319, А-320; вертолеты Ми-2, Ми-8, Ми-8 МТВ, Ми-26.



Профессиональная самоидентификация

Инженер по эксплуатации аэродромов организует выполнение работ по содержанию аэродрома в рабочем состоянии и его ремонту. На инженера по эксплуатации аэродромов приказом руководителей аэропорта возложены функции главного оператора аэропорта, что связано с дополнительными обязанностями по обеспечению безопасности полетов. Инженер по ЭА руководит работой личного состава смены аэродромной службы и водителей аэродромной техники по обеспечению постоянной готовности аэродрома к полетам воздушных судов. Обеспечивает рациональную расстановку работников смены аэродромной службы, добиваясь равномерной загрузки исполнителей и эффективности использования машин и механизмов. Проводит осмотр и проверку технического состояния конструкций и элементов аэродрома; фиксирует данные о техническом состоянии аэродрома и наличии неисправностей, угрожающих безопасности полетов, в соответствующей документации службы движения; обеспечивает устранение неисправностей, угрожающих безопасности полетов воздушных судов. Докладывает руководителю полетов о состоянии и готовности аэродрома к полетам; согласовывает с ним время проведения работ на рабочей части летного поля. Организует своевременную очистку водосточно-дренажной сети, привокзальной площади и подъездных путей, необходимых для движения автотранспорта. Обеспечивает своевременную передачу заявок на освобождение стоянок воздушных судов. Разрабатывает и представляет начальнику аэродромной службы предложения, направленные на повышение производительности труда, введение прогрессивных методов работы и снижение себестоимости работ. Обеспечивает безопасность движения аэродромных машин и механизмов на рабочей части летного поля. Поддерживает постоянную радиосвязь с водителями аэродромной техники и руководителем полетов (диспетчером). Контролирует сроки выполнения работ на летном поле аэродрома другими службами авиапредприятия. Обеспечивает рациональное использование материально-технических ресурсов при проведении работ по содержанию и ремонту аэродрома. Анализирует причины задержек воздушных судов по вине аэродромной службы. Составляет отчет о выполнении работ по содержанию и ремонту аэродрома за смену. Обеспечивает выполнение правил по охране труда, не допуская возникновения происшествий по вине аэродромной службы. Обеспечивает своевременное проведение аварийно-спасательных работ на территории летного поля в соответствии с аварийным планом. Проводит мероприятия по орнитологическому обеспечению полетов на аэродроме.

Причины выбора профессии.

В профессию инженера по эксплуатации аэродромов, как правило, приходят люди, которые имеют выраженный интерес к работе с техникой. Есть специалисты, которые прошли путь от аэродромного рабочего до инженера. Инженеры по эксплуатации аэродромов говорят о своей работе с любовью: «Моя профессия - это моя жизнь».

Пути приобретения профессионального образования.

Для того, чтобы овладеть профессией инженера по эксплуатации аэродромов, необходимо специальное образование.

- Инженер по эксплуатации аэродромов должен знать и определять:
- после личного осмотра пригодность аэродрома к приему и выпуску воздушных судов;
 - состояние аэродрома, обеспечивать высокий уровень безопасности полетов;

- руководить работой личного состава смены аэродромной службы и водителей аэродромной техники по обеспечению постоянной пригодности аэродрома к приему и выпуску воздушных судов;
- эффективность использования машин и механизмов;
- время начала и окончания работ по подготовке аэродрома к полетам ВС, техническое состояние элементов аэродрома, системы светосигнального оборудования, электроснабжения аэродрома;
- обеспечивает безопасность движения аэродромных машин и механизмов на рабочей части летного поля;
- контролирует работу водителей аэродромных машин и механизмов, аэродромных рабочих с использованием средств радиосвязи, местонахождение каждой спецмашины (механизма), производимые на территории аэродрома работы;
- принимает срочные меры по оказанию технической помощи аэродромным машинам и механизмам, требующим ремонта;
- контролирует состояние дневной и ночной маркировки высотных препятствий расположенных в зоне аэропорта.

Специальное профессиональное образование инженер по эксплуатации аэродромов можно получить в учебном заведении:

Учебное заведение	Базовое образование	Срок обучения	Факультет	Квалификация	Адрес, телефон
Федеральное государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации»	11 классов	5,5 лет.	эксплуатация аэропортов и обеспечение полетов	инженер по эксплуатации аэродромов	196210, г. Санкт-Петербург, ул.Пилотов,38, офис 217, Телефон: (812) 704-15-57

По окончании высшего заведения выдается диплом государственного образца и гарантируется трудоустройство по обретенной специальности.

Особенности профессиональной деятельности

Инженер по эксплуатации аэродромов в гражданской авиации - квалифицированный специалист.

По словам самих профессионалов, им приходится осуществлять следующие виды деятельности:

1. Контроль. Инженер по эксплуатации аэродромов является главным должностным лицом, определяющим пригодность или непригодность аэродрома к приему и выпуску воздушных судов. Его решения обязательны для всех служб, обеспечивающих полеты, и могут быть отменены только руководителем аэропорта. Обеспечивает проведение комплекса мероприятий по поддержанию в постоянной эксплуатационной готовности аэродрома и вертолетных площадок, организует своевременную и качественную их подготовку к полетам воздушных судов, координирует деятельность подразделений и служб аэропорта при выполнении работ, организации движения на летном поле, с одновременным обеспечением регулярности и безопасности полетов ВС. Осуществляет разработку изменений к схемам руления и расстановки ВС на перроне.
2. Руководство организационным процессом. Обеспечивает выполнение мероприятий по организации безопасного движения ВС, наземных транспортных средств и пешеходов по аэродрому. Обеспечивает маркировку аэродромных покрытий, установку дорожных

знаков, ограждений опасных мест и препятствий на аэродроме, надлежащее содержание территории. Обеспечивает исправное состояние оборудования и механизмов, приспособлений и инструмента, проводит их профилактические осмотры и ремонт, оснащает рабочие места необходимыми средствами защиты.

3. Инженеру по эксплуатации аэродромов подчиняются аэродромные рабочие, водители аэродромных машин и механизмов, выделенные для выполнения работ по эксплуатационному содержанию, ремонту аэродромных покрытий и оборудования аэродрома.

4. Инженер по эксплуатации аэродромов осуществляет оформление документации (составление табелей, заявок на необходимые детали и инструменты, осуществляет запись в «Журнале учета состояния летного поля» и своевременно информирует об этом РИА.)

5. Работа с персоналом. В обязанности инженера по эксплуатации аэродромов входит проведение собеседования при приеме на работу новых работников (аэродромных рабочих), инструктаж по технике безопасности.

Доминирующий способ мышления: адаптация - координация.

Доминирующий интерес: реалистический.

Дополнительный интерес: исследовательский, социальный.

Область базовых знаний: механика, техника, электротехника, правила составления схем, правила чтения чертежей, правила монтажа оборудования.

Качества, обеспечивающие успешность выполнения профессиональной деятельности:

Способы:

- физическая сила и выносливость;
- хорошая координация движения;
- хорошие концентрация, переключение, распределение внимания;
- развитое пространственное воображение;
- хорошая моторная память;
- техническое, аналитическое мышление;
- организаторские способности.

Личные качества, интересы и склонность:

- эмоциональная устойчивость;
- осторожность;
- тщательность, аккуратность, кропотливость;
- ответственность;
- целеустремленность, настойчивость;
- самостоятельность, организованность;
- требовательность, принципиальность.

Качества, мешающие эффективности профессиональной деятельности:

- низкое развитие моторных навыков;
- неосторожность;
- небрежность;
- безответственность;
- невнимательность;
- неорганизованность.

Медицинские противопоказания:

- заболевания опорно-двигательного аппарата;
- болезни сердца, легких, сосудов, кожи;
- болезни нервной и вегетативной системы;
- стойкое понижение зрения;
- предрасположенность к аллергии.

В соответствии с требованиями этого документа инженерно-техническому составу устанавливается 40-часовая рабочая неделя.

Согласно графиков сменности, утверждаемых руководством предприятия может устанавливаться как 5-ти дневная рабочая неделя, так и график работы смен с суммированным учетом рабочего времени.

Инженеру по эксплуатации аэродромов ежегодно предоставляется основной и дополнительный отпуск.

Рынок труда профессии

В настоящее время Государственное унитарное предприятие Республики Коми «Комиавиатранс» нуждается в специалистах инженерного состава.

Государственное унитарное предприятие Республики Коми «Комиавиатранс» в отдельных случаях (условие возврата на работу в Ухту, Воркуту, Печору, Усинск, Усть-Цильму, Инту) может заключить договор с поступающим на предоставление определенных договором льгот (оплата проезда на учебу, с учебы и др. льготы).

По прибытию на работу в авиапредприятие Республики Коми после высшего учебного заведения присваивается соответствующая категория инженера гражданской авиации.

Авиапредприятие заинтересовано в повышении квалификации инженера с повышением заработной платы.

***Уважаемые выпускники школ Республики Коми!
Поступайте в учебные заведения гражданской авиации для получения
престижной специальности работника гражданской авиации
Республики Коми!***