МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

Н А К А З

05.07.2016 м. КИЇВ № 343

Зареєстровано в Міністерстві
юстиції України
08 серпня 2016 року
за № 1101/29231

Про затвердження Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України

Відповідно до статті 7 Повітряного кодексу України та з метою здійснення нормативно-правового регулювання питань інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Правила інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України, що додаються.

2. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

Міністр оборони України

генерал армії України С. Т. ПОЛТОРАК

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства оборони України

05 липня 2016 року № 343

Зареєстровано в Міністерстві
юстиції України
08 серпня 2016 року
за № 1101/29231

ПРАВИЛА

інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України

І. Загальні положення

1. Ці Правила визначають порядок організації та здійснення інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації (далі – ДА) і є обов’язковими для керівництва і виконання всіма суб’єктами авіаційної діяльності ДА (далі – САД).

2. У цих Правилах терміни вживаються в таких значеннях:

безпека польотів – стан авіаційної системи, при якому ризик заподіяння шкоди чи ушкодження особам або майну, які перебувають на повітряному судні (далі – ПС), не перевищує прийнятного рівня та підтримується на цьому або більш низькому рівні шляхом безперервного процесу виявлення джерел небезпеки, їх усунення та контролю за факторами ризику;

бойовий комплект (боєкомплект) повітряного судна – сукупність авіаційних засобів ураження (далі – АЗУ), встановлена для ПС;

бортова комплексна система – сукупність функціонально пов’язаних систем та пристроїв, об’єднаних єдиним алгоритмом, призначених для рішення одного завдання одним чи кількома різноманітними способами;

бортовий комплекс – сукупність функціонально пов’язаних бортових комплексних систем, бортових систем і пристроїв, об’єднаних спільними алгоритмами та центральними обчислювальними системами, призначених для рішення одного чи декількох завдань різноманітними способами;

варіант бойового спорядження повітряного судна – сукупність бортових засобів розвідки та радіоелектронної боротьби і варіанта завантаження ПС авіаційними засобами ураження, що передбачена керівництвом з льотної експлуатації ПС для виконання польотного завдання;

варіант завантаження повітряного судна авіаційними засобами ураження – сукупність АЗУ за типами і кількістю, що передбачені керівництвом з льотної експлуатації ПС для його разового завантаження;

виріб авіаційної техніки – одиниця промислової продукції, що належить до авіаційної техніки (далі – АТ) ДА, або будь-який складник цієї одиниці;

відмова – подія, яка полягає у втраті об’єктом здатності виконувати потрібну функцію, тобто в порушенні працездатного стану об’єкта;

військовий ремонт – ремонт виробів АТ у місцях розміщення чи базування військових частин або розташування несправної техніки силами та засобами структурних підрозділів суб’єктів державної авіації (далі – СДА), а також бригадами ремонтних підприємств та (або) підприємств-виробників;

граничний стан – стан виробу, за яким його подальша експлуатація неприпустима чи недоцільна або відновлення його працездатного стану неможливе чи недоцільне;

дефект – кожна окрема невідповідність об’єкта встановленим вимогам;

дослідна експлуатація авіаційної техніки – експлуатація заданої кількості виробів АТ, що здійснюється за спеціальною програмою з метою вдосконалення системи експлуатації з урахуванням реальних умов експлуатації, контролю в цих умовах технічних характеристик виробів АТ, а також набування досвіду експлуатації в різноманітних умовах;

експлуатація виробів авіаційної техніки – стадія життєвого циклу виробу АТ з моменту прийняття його експлуатантом від виробника чи ремонтного підприємства до зняття з експлуатації;

експлуатація до відмови – експлуатація виробу АТ, граничний стан якого задають областю непрацездатних станів;

експлуатація до передвідмовного стану – експлуатація виробу АТ, граничний стан якого задають областю передвідмовних станів;

експлуатація за ресурсом – експлуатація виробу АТ, граничний стан якого задають встановленими показниками (ресурсом та (або) строком служби);

експлуатація наземних засобів контролю – комплекс заходів з обліку та введення цих засобів в експлуатацію, з підготовки та використання їх за призначенням, метрологічного забезпечення, технічного обслуговування, зберігання та ремонту;

забезпечення безпеки польотів – діяльність суб’єктів авіаційної діяльності державної авіації, яка спрямована на виключення випадків завдання шкоди здоров’ю або загрози життю людей, майну фізичних чи юридичних осіб, державному майну;

заводський ремонт – ремонт АТ організаціями з технічного обслуговування та ремонту (далі – ТОР) (підприємствами промисловості, розробниками чи виробниками АТ), які схвалені (сертифіковані) у встановленому порядку;

засоби військового ремонту – сукупність машин, механізмів, пристроїв, приладів, інструменту, виробничих приміщень, запасних частин і матеріалів, які призначені для виконання поточного ремонту несправної АТ;

зберігання авіаційної техніки під час експлуатації – перебування АТ в спеціально відведеному місці в заданому стані для забезпечення її зберігання протягом установленого строку;

інженерно-авіаційне забезпечення авіації Збройних Сил та інших суб'єктів державної авіації – комплекс організаційно-технічних заходів, що здійснюються силами інженерно-технічного складу (далі – ІТС) інженерно-авіаційної служби (далі – ІАС) СДА з метою утримання АТ ДА, засобів її експлуатації та ремонту в постійній справності та готовності до ведення бойових дій (дій за призначенням), досягнення безвідмовності і високої ефективності її застосування;

капітальний ремонт авіаційної техніки – ремонт, який виконують для відновлення справного стану, повного чи близького до повного відновлення ресурсних показників АТ із заміною чи відновленням будь-яких її частин, у тому числі і базових;

контроль за технічним станом – перевіряння відповідності значень параметрів виробу АТ вимогам технічної документації та визначення на цій основі одного із заданих видів технічного стану виробу АТ в даний момент;

контрольно-відновні роботи – комплекс технологічних операцій, які виконуються на виробі АТ ДА для переведення його на експлуатацію за технічним станом;

контрольно-технічний огляд – комплекс робіт з технічного діагностування виробів АТ ДА, які експлуатують за технічним станом, з метою визначення їх поточного технічного стану та обсягу і переліку відновних робіт;

льотна придатність типу повітряного судна, авіаційного двигуна, повітряного гвинта – властивість, що визначена та забезпечена нормами, реалізованими в їх конструкції та характеристиках, які дозволяють забезпечувати безпечний політ у межах встановлених експлуатаційних обмежень та визначених методів технічної експлуатації;

льотні випробування – експериментальне визначення кількісних та (або) якісних характеристик властивостей зразків АТ у польоті за встановленими нормативно-правовими актами центральних органів виконавчої влади процедурами;

метрологічне забезпечення наземних засобів контролю – організаційно-технічні заходи щодо проведення їх метрологічної атестації, калібрування (повірки), регулювання та ремонту з метою підтримання метрологічних характеристик на заданому рівні;

надійність – властивість об’єкта АТ зберігати в часі в установлених межах значення всіх параметрів, які характеризують здатність виконувати потрібні функції в заданих режимах та умовах застосування, технічного обслуговування, зберігання та транспортування;

непрацездатний стан (непрацездатність) – стан об’єкта, за яким він не здатний виконувати хоча б одну з потрібних функцій;

несправність – стан об’єкта, за яким він не здатний виконувати хоча б одну із заданих функцій об’єкта;

об’єктивний контроль технічного стану авіаційної техніки і дотримання правил її експлуатації льотним та інженерно-технічним складом – комплекс заходів зі збору, обробки і аналізу інформації, яка реєструється інструментально, про працездатність АТ, дії льотного складу та ІТС щодо її експлуатації;

освоєння ремонту – комплекс заходів з підготовки виробництва організації з ТОР до проведення ремонту АТ шляхом практичного оволодіння способами та засобами її відновлення в умовах організації;

переведення виробів авіаційної техніки державної авіації на експлуатацію за технічним станом – виконання комплексу наукових досліджень та організаційно-технічних заходів, який надає можливість використовувати вироби АТ ДА за призначенням поза межами значень календарних і ресурсних показників, установлених розробником

(виробником) або збільшених за процедурою, визначеною відповідними наказами Міністерства оборони України;

передпольотна підготовка повітряного судна – комплекс зазначених в експлуатаційній документації (далі – ЕД) робіт, що їх виконують на ПС безпосередньо перед польотами відповідно до завдань льотного дня (ночі) чи льотної зміни, з приведення ПС у вихідне положення, яке забезпечує виконання завдання першого польоту;

підготовка повітряного судна до повторного польоту – комплекс зазначених в ЕД робіт, що їх виконують на ПС перед кожним, крім першого, польотом льотного дня (ночі) чи льотної зміни, з приведення ПС у вихідне положення, яке забезпечує виконання польотного завдання;

післяпольотна підготовка повітряного судна – комплекс зазначених в експлуатаційній документації робіт, що їх виконують на ПС наприкінці льотного дня (ночі) чи льотної зміни та після закінчення бойового чергування з метою приведення ПС у встановлений ступінь готовності до польотів;

попередня підготовка повітряного судна до польотів – комплекс зазначених в експлуатаційній документації робіт, що їх виконують на ПС завчасно і спрямовані на підтримання ПС у встановленому ступені готовності до польотів;

поточний ремонт авіаційної техніки – ремонт, що виконується для забезпечення чи відновлення працездатності АТ і полягає в заміні та (або) відновленні її окремих частин;

потрібна (основна) функція – функція чи сукупність функцій об’єкта, виконання якої розглядають як необхідну умову відповідності об’єкта його призначенню;

пошкодження – подія, яка полягає в порушенні справного стану об’єкта, коли зберігається його працездатність;

працездатний стан (працездатність) – стан об’єкта, який характеризується його здатністю виконувати усі потрібні функції;

продовження (збільшення) встановлених показників авіаційної техніки – виконання комплексу досліджень та робіт для визначення можливості експлуатації АТ за межами попередньо встановлених значень показників, розробка і реалізація заходів щодо забезпечення експлуатації АТ у продовжений період;

регламентні роботи - регламентоване технічне обслуговування виробів АТ, передбачене ЕД, яке виконують для контролю технічного стану виробів АТ та приведення їх технічних характеристик у відповідність до вимог ЕД;

регламентоване технічне обслуговування – технічне обслуговування (далі – ТО) виробів АТ, передбачене нормативною чи експлуатаційною документацією, яке виконують з періодичністю і в обсязі, встановлені в ній, незалежно від технічного стану виробів у момент початку технічного обслуговування;

регламентований ремонт авіаційної техніки – плановий ремонт, який виконується з періодичністю та в обсязі, встановлені ЕД, бюлетенями промисловості чи розпорядчими документами уповноваженого органу, незалежно від технічного стану АТ у момент початку ремонту;

рекламація – письмова заява одержувача установленої форми постачальнику (підприємству-виробнику чи ремонтному підприємству – виконавцю ремонту) продукції про виявлені в період дії гарантійних зобов’язань невідповідності якості та (чи) комплектності поставленої продукції (виконаних робіт) встановленим вимогам, вимога про відновлення чи заміну продукції, яка відмовила, повторне виконання робіт;

ремонт авіаційної техніки – комплекс операцій для відновлення справного чи працездатного стану АТ та відновлення ресурсів АТ;

ремонт за технічним станом авіаційної техніки – ремонт, під час якого контроль за технічним станом виконується з періодичністю та в обсязі, встановлені нормативно-технічними документами (далі – НТД), чи за

наявності несправності АТ, а обсяг і момент початку ремонту визначаються станом АТ;

середній ремонт авіаційної техніки – ремонт, який виконується для відновлення справного стану і часткового відновлення ресурсних показників із заміною чи відновленням складників обмеженої номенклатури з відповідним контролем технічного стану АТ в обсязі, встановленому НТД;

справа обльоту – сукупність документів, які підтверджують повноту та якість виконання обльоту, законність допуску ПС до польотів за результатами обльоту;

справність – стан об'єкта, за яким він здатний виконувати усі задані функції об'єкта;

технічна експлуатація авіаційної техніки за станом – експлуатація, за якої обсяг і періодичність контролю технічного стану встановлюються ЕД, а початок і обсяг технічного обслуговування визначаються залежно від технічного стану АТ;

технічна експлуатація виробів авіаційної техніки – комплекс робіт, які виконуються на виробах АТ на етапах приведення їх в установлений ступінь готовності до використання за призначенням, підтримання цього ступеня готовності, використання за призначенням, зберігання і транспортування;

технічне обслуговування виробів авіаційної техніки – комплекс організаційних та технічних операцій чи операція підтримання справності чи працездатності виробів АТ;

технічний стан виробів авіаційної техніки – стан, який характеризується в певний момент часу, за певних умов зовнішнього середовища значеннями параметрів, установлених технічною документацією на вироби АТ;

тренаж – заняття з відпрацювання практичних навичок у виконанні певних операцій у встановлений час шляхом їх неодноразового повторення;

функція (задана функція) об'єкта – виконання в об'єкті процесу, що відповідає його призначенню, виявлення заданої умови чи властивості

об’єкта відповідно до нормативної та (чи) конструкторської (проектної) документації;

цільовий огляд – ТО виробів АТ, яке виконують за вказівками відповідних посадових осіб для детальної перевірки окремих систем, агрегатів, механізмів і елементів конструкції виробів АТ;

штатна експлуатація авіаційної техніки – експлуатація АТ згідно з ЕД, затвердженою в установленому порядку.

Інші терміни, які використовуються у цих Правилах, вживаються в значеннях, наведених у стандартах Міжнародної організації цивільної авіації, Повітряному кодексі України та інших нормативно-правових актах України з питань діяльності в галузі ДА.

3. Інженерно-авіаційне забезпечення (далі – ІАЗ) ДА є основною складовою частиною технічного забезпечення бойової підготовки, бойових дій (виконання спеціальних завдань) та проводиться у взаємодії з іншими видами технічного, а також бойового і матеріально-технічного забезпечення.

4. ІАЗ ДА включає:

розроблення і проведення заходів з утримання АТ, засобів її експлуатації та ремонту в справності і постійній готовності до ведення бойових дій;

технічну експлуатацію та ремонт АТ;

організацію експлуатації АТ;

підтримання заданої надійності АТ та проведення заходів щодо забезпечення безпеки польотів;

організацію та проведення всіх видів підготовок державних ПС до застосування в задані строки;

організацію та проведення ремонту АТ, яка зазнала бойових та експлуатаційних пошкоджень;

навчання ІТС і льотного складу експлуатації та ремонту АТ;

виконання інженерних розрахунків із застосування АТ, обґрунтування потрібних сил і засобів для її експлуатації та ремонту;

облік наявності, руху та стану АТ.

5. Під час виконання завдань ІАЗ в СДА ІТС здійснює ракетно-технічне забезпечення з метою підготовки до бойового застосування керованих ракет і коригованих авіаційних бомб, їх утримання у встановленому ступені готовності, забезпечення безвідмовності дій та безпеки під час поводження з ними.

Постачають авіаційні ракети та інші АЗУ в авіаційні частини визначені органи матеріально-технічного забезпечення.

При цьому ІТС забезпечує: утримання, розосередження, укриття та збереження АЗУ; підготовку АЗУ до застосування; ремонт і відновлення ресурсу; контроль за виконанням правил поводження з ракетами та іншими АЗУ під час їх утримання, транспортування і підготовки до бойового застосування; виконання робіт з ліквідації наслідків аварій з АЗУ; евакуацію АЗУ.

6. ІАС здійснює ІАЗ у взаємодії із службами інших видів забезпечення. ІАС, крім того, бере участь у застосуванні ПС за призначенням у складі льотних екіпажів і стартових розрахунків безпілотних і дистанційно пілотованих літальних апаратів та бере участь у здійсненні заходів інших видів забезпечення за рішенням командира (начальника).

До складу ІАС входять: органи управління ІАЗ; технічно-експлуатаційні частини авіаційної техніки (далі – ТЕЧ АТ), технічні позиції підготовки ракет (далі – ТППР), технічно-експлуатаційні частини авіаційних ланок (загонів), обслуги (групи) обслуговування (підготовки та регламенту) ІАС авіаційної ескадрильї (далі – ае) та інших підрозділів авіаційних частин.

Організаційна структура ІАС залежить від обсягів і складності завдань, які нею виконуються.

Організаційно частини і підрозділи ІАС можуть входити до складу органів військового управління, з'єднань, авіаційних частин, окремих ае, окремих авіаційних ланок (загонів), а також до інших авіаційних формувань СДА.

7. Під АТ ДА розуміють пілотовані та безпілотні державні ПС, їх двигуни, компоненти та обладнання (знімне та стаціонарно встановлене на ПС), АЗУ, авіаційні тренажери.

Виріб АТ ДА – одиниця промислової продукції, що належить до АТ ДА, або будь-який складник цієї одиниці.

8. До засобів експлуатації виробів АТ належать будівлі, споруди, технічні пристрої, запасні частини та матеріали, призначені для виконання робіт на виробах АТ на всіх етапах експлуатації.

До засобів технічного обслуговування (далі – ЗТО) виробів АТ належать засоби експлуатації, які призначені для виконання робіт з технічного обслуговування виробів АТ, а саме:

засоби аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден (далі – ЗАТО ПС);

засоби наземного обслуговування спеціального застосування (далі – ЗНО СЗ), до яких належать:

універсальні (спеціальні) лабораторії;

контрольно-ремонтні станції;

авіаремонтні майстерні, станції та лабораторії;

спеціальні транспортні засоби;

засоби військового ремонту;

фотографічні лабораторії;

пристрої для буксирування, утримання і швартування;

підйомні засоби;

засоби доступу;

монтажно-демонтажні засоби;

засоби обслуговування спеціальних систем;

засоби захисту літального апарата на стоянці;

засоби техніки безпеки;

допоміжні засоби;

засоби контролю;

інструмент.

9. Експлуатацію ПС поділяють на льотну та технічну експлуатацію.

До робіт, що виконуються під час технічної експлуатації, належать: ТО, військовий ремонт, евакуація тощо.

10. Утримання АТ, засобів її експлуатації і ремонту в постійній справності та готовності до застосування за призначенням – комплексне завдання. Командири всіх рівнів авіації Збройних Сил, командири (керівники) авіаційних частин і підрозділів інших суб’єктів ДА відповідають за організацію ІАЗ, збереження і стан АТ та засобів її експлуатації і ремонту, їх правильну експлуатацію та здійснюють управління ІАС через старших посадових осіб ІАС усіх рівнів. Командири (керівники) всіх рівнів, організовуючи ІАЗ, ставлять завдання, визначають необхідні сили і засоби та встановлюють строки виконання основних заходів. Старші посадові особи

ІАС усіх рівнів є відповідальними за організацію та виконання заходів щодо здійснення ІАЗ в обсязі своїх посадових обов’язків.

11. Стан АТ, засобів її експлуатації і ремонту, а також якість технічної експлуатації оцінюються відповідно до методик, введених у дію керівниками органів управління авіацією центральних органів виконавчої влади та Збройних Сил України (далі – ОУА ЦОВВ та ЗСУ).

12. Облік АТ, засобів її експлуатації і ремонту та їх стану ведеться у відповідних формах облікової документації, визначених наказами Міністерства оборони України, керівників центральних органів виконавчої влади, які експлуатують ПС.

13. Аеродромно-технічне забезпечення (далі – АТЗ) польотів здійснюється силами та засобами служб тилу, озброєння, матеріально-технічного забезпечення та підрозділів забезпечення авіаційних частин (далі – підрозділи та служби забезпечення)

Аеродромні будівлі, споруди і укриття закріплюються наказом командира авіаційної частини (старшого авіаційного начальника аеродрому) за підрозділами ІАС і визначеними посадовими особами, які є відповідальними за стан закріплених об’єктів.

14. Забезпечення запасними частинами і матеріалами (далі – ЗЧМ) до АТ здійснюється за заявками посадових осіб ІАС авіаційної частини через відповідні служби забезпечення ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

Організація та порядок зберігання ЗЧМ визначаються відповідними службами забезпечення ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

15. Командири (керівники) відповідних підрозділів і служб авіаційної частини забезпечення є відповідальними за своєчасне і повне матеріальне та

аеродромно-технічне забезпечення авіаційних частин, зокрема за вимушений простій ПС у несправному стані (зниження відсотка справності АТ нижче встановлених норм), спричинений несвоєчасною доставкою ЗЧМ або АЗУ; несвоєчасне відправлення зі складів рекламаційної техніки, що підлягає ремонту (переконсервації); кількість, якість, своєчасність доставки та кондиційність матеріальних засобів; кондиційність палива і мастильних матеріалів та стан складу пально-мастильних матеріалів (далі – ПММ), спеціальних рідин і газів, що подаються для заправлення ПС; кількість і технічний стан ЗАТО ПС, що виділяються відповідно до наданих заявок для забезпечення експлуатації АТ, своєчасність їх подачі; утримання закріплених за авіаційною частиною аеродромів, аеродромних будівель і споруд, укриттів (залізобетонних укриттів і обвалувань, сховищ типу збірно-розбірних майстерень тощо) та своєчасне проведення ремонтних і регламентних робіт в укриттях і на встановленому в них спеціальному обладнанні (обладнання для транспортування ПС, енергопостачання, заправлення (заряджання) ПС рідинами і газами, відкриття і закриття воріт).

16. Командир підрозділу (батальйону, роти, вузла) зв’язку і радіотехнічного забезпечення (далі – РТЗ) польотів відповідає за підтримання надійного і безперервного зв’язку з пунктами управління (далі – ПУ) ІАС, стоянками підрозділів, укриттями АТ та іншими аеродромними спорудами.

ІІ. Організація роботи, планування та документація інженерно-авіаційної служби державної авіації

1. Організація роботи інженерно-авіаційної служби державної авіації

1. Управління ІАС полягає в діяльності керівного складу ІАС (посадових осіб ІАС від начальника ТЕЧ авіаційної ланки (загону),

начальника групи (обслуги обслуговування) і вище), спрямованій на своєчасне і якісне виконання завдань підлеглим ІТС суб'єктів державної авіації. Управління ІАС проводиться в загальній системі управління з'єднань та частин Збройних Сил та підрозділів інших СДА і включає:

отримання і з'ясування завдання керівним складом ІАС;

оцінювання обстановки;

розроблення пропозицій з організації ІАЗ;

ухвалення рішення;

планування ІАЗ;

доведення завдань до підлеглих;

організацію функціонування системи управління;

керівництво підлеглими в процесі виконання завдань ІАЗ;

здійснення контролю;

оцінку ефективності роботи ІАС.

2. Для управління ІАС створюється система управління, що включає: органи управління, засоби зв'язку і автоматизовані системи управління (далі – АСУ), об'єкти управління.

3. До органів управління ІАС належать:

уповноважений підрозділ Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України;

структурні підрозділи головних інженерів (далі – ГІ) ОУА ЦОВВ та ЗСУ;

підрозділи ІАС, які організовують виконання заходів ІАЗ, контролюють дотримання встановлених правил і норм експлуатації та ремонту АТ в СДА та не підпорядковані безпосередньо ОУА ЗСУ (далі – підрозділи з організації виконання заходів ІАЗ);

органи управління ІАЗ СДА.

4. Управління ІАС здійснюється через стаціонарні або пересувні ПУ з'єднань і частин. На командних пунктах (далі – КП) з'єднань і авіаційних частин виділяються робочі місця старшим посадовим особам ІАС. ПУ ІАЗ частини є складовою частиною КП авіаційної частини.

ПУ ІАЗ призначений для керівництва ІТС частини під час підготовки АТ до застосування в мирний і воєнний час, у процесі польотів, у дні роботи на АТ, для своєчасного інформування командира (штабу) про стан АТ і хід її підготовки, надання допомоги керівнику польотів (за його запитом) у керівництві діями льотного складу в особливих випадках у польоті, пов'язаних з відмовами АТ, а також для організації взаємодії з підрозділами забезпечення.

Оснащення ПУ ІАЗ частини засобами зв'язку відповідно до табеля до штату відповідного підрозділу зв'язку та РТЗ польотів і утримання засобів зв'язку в справному стані покладаються на керівника зазначеного підрозділу. Засоби радіозв'язку ПУ ІАЗ частини працюють на частотах, передбачених загальною схемою зв'язку частини. На ПУ ІАЗ частини перебувають: під час польотів – старший інженер польотів, у дні роботи на АТ – черговий інженер.

ПУ ІАЗ авіаційної частини укомплектовується такою апаратурою:

засоби радіозв'язку для прослуховування інформації про обстановку в повітрі і перевірки зв'язку з ПС під час передпольотної підготовки;

засоби проводового телефонного та (або) радіо- (транкінгового) зв'язку з керівником польотів, ае, ТЕЧ АТ, ТППР (спеціальною інженерною службою (далі – СІС)), технічними позиціями підготовки ПС і АЗУ, групою контрольно-записувальної апаратури (далі – КЗА) і обробки інформації, черговим аеродромно-технічного забезпечення і технічними постами контролю перед вирулюванням на злітно-посадкову смугу (далі – ЗПС) та після її звільнення, перед руліннням у зону розосередження (якщо

проводилися польоти на бойове застосування), групою гальмівних парашутів, старшим команди технічної допомоги;

засоби гучномовного зв'язку з керівником польотів та ТЕЧ АТ;

засоби сигналізації для передачі команд на технічні позиції та стоянки (укриття) ПС.

На ПУ ІАЗ авіаційної частини повинна бути така документація:

схема розміщення авіаційної техніки на аеродромі;

технологічні графіки підготовок АТ до польотів (у тому числі і за тривогою);

копія планової таблиці польотів;

витяги з радіоданих, таблиці, схеми та інструкції щодо організації та забезпечення зв'язку;

перелік заборонених АЗУ та тих, що мають обмеження в застосуванні;

інструкції старшому інженеру польотів, черговому інженеру, черговому аеродромно-технічного забезпечення, черговому стоянки авіаційної частини та черговому стоянки підрозділу, технічним постам і командам технічної допомоги;

виписки з керівництва (інструкції) з льотної експлуатації, що визначають дії екіпажу в особливих випадках у польоті;

інструкція щодо запобігання несанкціонованого зльоту;

журнал старшого інженера польотів;

журнал чергового інженера;

журнал обліку ПС, які перелітають;

журнал обліку сигналів та розпоряджень про режими використання авіаційної техніки, що вводяться;

ці Правила, Правила виконання польотів державної авіації України затверджені наказом Міністерства оборони України від 05 січня 2015 року, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 26 січня 2015 року за № 82/26527;

обов'язки посадових осіб ІТС з протидії іноземній технічній розвідці.

Пункт управління ТЕЧ АТ частини призначений для забезпечення безперервного керівництва технологічними процесами регламентних і ремонтних робіт та робіт за бюлетенями промисловості.

Пункт управління ТППР (СІС) призначений для забезпечення безперервного керівництва технологічними процесами підготовки ракет, регламентних, ремонтних робіт і робіт за бюлетенями, які виконуються на ракетах. Під час роботи спеціалістів ТЕЧ АТ частини (ТППР (СІС)) на ПУ ТЕЧ АТ (ТППР (СІС)) перебуває диспетчер, якщо він передбачений штатним розписом, або виділений черговий з персоналу ТЕЧ АТ (ТППР (СІС)). ПУ ТЕЧ АТ, ТППР (СІС) обладнується телефонним зв'язком з ПУ ІАЗ частини та, як правило, двостороннім селекторним зв'язком з підрозділами ТЕЧ АТ, ТППР (СІС).

5. Об'єктами управління ІАС є підпорядковані відповідним органам управління ІАС з'єднань, частин та їх підрозділів.

2. Планування роботи інженерно-авіаційної служби

1. Планування ІАЗ та організацію роботи ІАС здійснюють керівники САД. Зазначені посадові особи організовують розробку річного плану роботи ІАС з'єднання і частини відповідно до додатка 1 до цих Правил.

2. На підставі річного плану і аналізу роботи ІАС здійснюються щомісячне та щоденне планування роботи посадовими особами ІАС, форми яких наведено в додатках 2 та 3 до цих Правил. Перелік планів, які розробляються посадовими особами інженерно-авіаційної служби, наведено в додатку 4 до цих Правил.

3. Вихідними даними для розробки планів ІАС є:

для Збройних Сил – організаційно-методичні вказівки з підготовки Збройних Сил на новий навчальний рік, для авіації інших СДА – відповідні вказівки керівників ОУА ЦОВВ;

основні завдання бойової підготовки;

нормативні документи, які визначають порядок планування;

вимоги з бойової готовності, забезпечення безпеки польотів, організації роботи ІАС і правил експлуатації АТ;

умови базування;

наявність і стан АТ, засобів її експлуатації та ремонту;

імовірність направлення АТ у ремонт і можливість її відновлення;

надходження АТ і засобів її експлуатації, що планується;

укомплектованість ІТС, його навченість, передбачувані строки і порядок доукомплектування.

4. Під час планування та в процесі виконання завдань бойової підготовки керівний ІТС проводить розрахунки:

на перебазування ІТС та технічного майна (спільно зі штабом частини);

необхідних засобів експлуатації та ремонту АТ (спільно зі службами та підрозділами забезпечення);

можливостей ІАС з підготовки керованих авіаційних засобів ураження (далі – КАЗУ) та інших АЗУ;

можливостей ІАС з відновлення АТ;

необхідного часу та кількості ІТС на підготовку до польотів ПС у різних умовах і варіантах бойового спорядження;

можливостей виконання регламентних робіт на АТ;

можливостей ІАС з підготовки ПС під час переведення у вищі ступені бойової готовності;

інші необхідні розрахунки.

Керівний ІТС також бере участь у проведенні інженерно-штурманських розрахунків (далі – ІШР).

3. Документація інженерно-авіаційної служби

1. Документація, якою керується ІАС, поділяється на:

статутну (документи, що регламентують діяльність ІТС і утримання АТ, засобів експлуатації та ремонту, – статути, бойові статути, правила, керівництва, інструкції, настанови тощо);

нормативну (накази, директиви, розпорядження, стандарти, загальні технічні вимоги, бюлетені промисловості та авіаційних ремонтних підприємств (далі – АРП), рішення виробника та розробника АТ, методичні вказівки, технічні завдання, технічні записки, технічні розпорядження, вказівки головного інженера авіації, а також старших посадових осіб ІАС СДА);

експлуатаційну (керівництво з льотної експлуатації, інструкція з розрахунку дальності і тривалості польоту, керівництво з технічної експлуатації, до якого входять: технічний опис, інструкції з експлуатації, технологічні карти та інструкції з протидії технічним засобам розвідки (далі – ПД ТЗР), перелік несправностей, з якими ПС допускається до польоту, керівництво з військового ремонту, регламент технічного обслуговування, керівництво з завантаження і центрування, альбом електричних схем, відомості ЗЧМ (експлуатаційні), норми розходу запасних частин на 100 годин експлуатації, норми розходу матеріальних засобів на 100 годин нальоту, відомість експлуатаційних документів);

ремонтну (керівництво з середнього ремонту, керівництво з капітального ремонту, технічні умови на капітальний та (чи) середній ремонт, альбом основних з’єднань и ремонтних допусків, креслення ремонтні, керівництво з ремонту АТ при бойових пошкодженнях, каталог деталей і складальних одиниць (комплектувальних виробів або компонентів), відомості ЗЧМ (ремонтні), норми витрат запасних частин на капітальний та (чи) середній ремонт, норми витрат матеріалів на капітальний та (чи)

середній ремонт, технічна документація на нестандартне технологічне обладнання, прилади та інструменти, відомість групового комплекту запасних частин і матеріалів для забезпечення військового ремонту в особливий період, відомість ремонтного комплекту запасних частин для забезпечення капітального ремонту в особливий період, відомість ремонтної документації);

пономерну (формуляри (з формулярними схемами), паспорти, етикетки тощо);

облікову та звітну.

Номенклатура облікової і звітної документації встановлюється відповідними наказами Міністерства оборони України та керівників центральних органів виконавчої влади, які експлуатують ПС.

2. Пономерна документація додається до кожного виробу АТ і є обов'язковою її приналежністю. Порядок ведення, зберігання та відновлення формулярів (паспортів) на АТ такий:

1) формуляри (паспорти) ведуть авіаційний технік (старший авіаційний технік, борт-технік) ПС, начальники обслуг обслуговування (груп), старші техніки (техніки) обслуг обслуговування (груп) з відповідної спеціальності;

2) записи у формулярі оформлюють:

про виконання регламентних робіт – начальник технічно-експлуатаційної частини авіаційної техніки (цеху, начальник ІАС льотно-випробувальної станції (далі – ЛВС) АРП), начальники груп регламенту та ремонту у відповідних частинах формуляра;

про виконання періодичних робіт за бюлетенями, що виконують представники промисловості, – представник промисловості та посадова особа військової частини (установи), яка здійснювала поопераційний контроль даних робіт;

про виконання робіт за бюлетенями, що виконують представники промисловості, – представник промисловості та старший інженер (інженер) військової частини (представник установи) з відповідної спеціальності;

про виконання ремонту – начальник (директор) АРП;

про контроль технічного стану АТ – посадові особи ІТС від заступника командира ае (загону) з ІАС (начальника ТЕЧ АТ, старшого інженера (інженера) військової частини (установи) зі спеціальності) та вище;

про виконання цільових оглядів та перевірок за вказівками вищих посадових осіб ІАС – авіаційний технік (борт-технік, механік) ПС, начальники (старші техніки) обслуг обслуговування (груп) зі спеціальності;

3) за своєчасне та правильне занесення даних до формулярів і стан формулярів є відповідальними авіаційний технік (борт-технік, механік) ПС і начальники обслуг обслуговування (груп) зі спеціальності. Правильність ведення формулярів перевіряє заступник командира ае з ІАС не рідше одного разу на три місяці, вищі посадові особи ІАС під час контрольних оглядів ПС. Усі записи у формулярі (паспорті) виконують чорнилом (кульковою ручкою) чорного або синього (фіолетового) кольору акуратно, без виправлень і підчищень. Не допускаються записи олівцем, чорнилом (кульковою ручкою) іншого кольору;

4) паспорт додається до кожного компонента та обладнання ПС, двигуна, які мають заводський номер. У ньому робляться відмітки про рух виробу під час експлуатації, про проведені ремонти та роботи за бюлетенями промисловості, про виконані регулювальні роботи, контрольні параметри і напрацювання. До зведеного паспорта на комплекс обладнання вносяться також дані про зміни в комплектації комплексу. Записи у паспортах робляться на підставі даних формуляра ПС під час знімання агрегату з ПС та ремонту;

5) виправлені записи у формулярах (паспортах) завіряються підписами начальника ІАС військової частини (установи) або заступника командира ае (загону) з ІАС, інженера частини з відповідної спеціальності та скріплюються печаткою військової частини (установи). Незавірені виправлення не допускаються;

6) під час відправки ПС, їх компонентів та обладнання, зокрема авіаційних двигунів (далі – АД), допоміжних силових установок (далі – ДСУ), головних редукторів, коробок літакових агрегатів, виносних коробок агрегатів та повітряних гвинтів до ремонту, передачі до іншої частини в їх формулярах (паспортах) вносяться підсумкові дані про напрацювання, перевіряється відповідність номерів агрегатів і блоків номерам, що вказані у формулярах (паспортах). Внесені підсумкові дані завіряються підписом заступника командира військової частини з ІАС (установи, АРП) та скріплюються печаткою військової частини (установи, АРП);

7) у разі повного заповнення формуляра (паспорта) заводиться новий формуляр (паспорт). На титульному аркуші нового формуляра (паспорта) робиться запис про те, що він є продовженням, а на титульному аркуші старого – про те, що заведений новий формуляр, і вказується дата. Усі підсумкові дані про напрацювання переносяться із використаного основного формуляра (паспорта) до нового формуляра (паспорта). Написи на титульних аркушах у новому та старому формулярах (паспортах), підсумкові дані про напрацювання завіряються підписом заступника командира військової частини з ІАС (установи, АРП) та скріплюються печаткою військової частини (установи, АРП). Новий та старий формуляри (паспорти) зберігаються разом;

8) формуляри (паспорти) на АТ зберігаються в спеціальному приміщенні підрозділу, в обладнаних для цього шафах. За організацію їх зберігання відповідальним є командир (начальник) підрозділу. Авіаційний технік ПС відповідає за зберігання і стан формулярів (паспортів) закріпленого за ним ПС. З метою забезпечення збереження формулярів ПС, який виконує завдання у відриві від базового аеродрому (більше 1 місяця), замість формулярів використовують бортову картку;

9) паспорти на засоби вимірювальної техніки (далі – ЗВТ) зберігаються в підрозділах, за якими вони закріплені. Паспорти на авіаційні керовані засоби ураження зберігаються в ТППР (СІС);

10) у випадку втрати формуляра (паспорта) на АТ, придатну до експлуатації, на підставі даних, які обліковуються у військовій частині (установі, АРП), заводиться дублікат формуляра (паспорта). При цьому заступник командира частини з ІАС (заступник начальника АРП, установи) зобов’язаний вжити всіх заходів щодо відновлення даних. Дублікат формуляра (паспорта) підписується заступником командира частини з ІАС (начальника АРП, установи) та скріплюється печаткою військової частини (АРП, установи). Якщо основні технічні дані агрегату (блока, приладу) не можна відновити в умовах військової частини (установи), то він направляється до АРП із супроводжувальною документацією, в якій вказується напрацювання з початку експлуатації, після останнього ремонту, заводський номер ПС, на якому був встановлений агрегат (блок, прилад);

11) у випадку втрати формуляра (паспорта) на АТ заступник командира частини з ІАС (начальника АРП, установи) повинен встановити причину втрати, винуватців і доповісти про це командиру військової частини (начальнику АРП, установи);

12) формуляри (паспорти), які мають гриф обмеження доступу, зберігаються (передаються, пересилаються), а в разі їх втрати відновлюються відповідно до чинних наказів із секретного діловодства.

3. Необхідні зміни та доповнення до експлуатаційної, пономерної та ремонтної документації доводяться до СДА бюлетенями і вказівками ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

4. В авіації Збройних Сил, ОУА ЦОВВ, у з'єднанні, кожній авіаційній частині ведеться еталонний примірник документації (крім пономерної, облікової і звітної), до якого вносяться всі зміни та доповнення з експлуатації та ремонту АТ. За повноту і якість заповнення еталонних примірників, їх збереження, своєчасне вивчення з персоналом усіх змін і доповнень, які вносяться, відповідають головні (старші) інженери з'єднання зі спеціальності та старші інженери (інженери) авіаційної частини зі спеціальності.

Зазначені посадові особи повинні забезпечити своєчасне внесення до документації змін (доповнень) і не менше одного разу на рік перевіряти наявність і стан еталонних примірників документації із записом про це на вклеєному спеціально для цього аркуші.

За своєчасне внесення змін і доповнень у робочі примірники документації та їх звірку раз на півроку з еталонним примірником із записом про це на вклеєному спеціально для цього аркуші відповідають начальники ТЕЧ ланок, начальники обслуг обслуговування, начальники груп.

5. Облік і звітність ІАС ведуться згідно з формами та в строки, установлені цими Правилами та іншими документами Міністерства оборони України та ЦОВВ, яким підпорядковані СДА.

4. Контроль за виконанням в з’єднаннях і авіаційних частинах вимог службових документів з інженерно-авіаційної служби

1. Контроль за виконанням у з’єднаннях і авіаційних частинах вимог службових документів з ІАС (наказів, директив, вказівок) здійснюють відповідні керівники ІАС вищих рівнів.

Облік зазначених документів ведеться у журналі обліку і контролю виконання наказів, директив, вказівок і розпоряджень з експлуатації авіаційної техніки в органі управління авіацією (додаток 5).

2. Облік виконання робіт за бюлетенями на АТ ведеться в авіаційних частинах у журналі обліку і контролю виконання наказів, директив, вказівок і розпоряджень з експлуатації авіаційної техніки в частині (установі) (додаток 6).

III. Готовність інженерно-авіаційної служби та авіаційної техніки до виконання завдань за призначенням

1. Основні критерії та визначення готовності інженерно-авіаційної служби та авіаційної техніки до виконання завдань за призначенням

1. Готовність ІАС до виконання завдань за призначенням визначається укомплектованістю і рівнем професійної підготовки ІТС, наявністю та готовністю засобів експлуатації та ремонту АТ до використання за призначенням.

За укомплектованість ІТС засобами експлуатації та ремонту відповідають командир та керівники відповідних служб забезпечення авіаційної частини. За інженерно-технічну підготовку ІТС, готовність засобів

експлуатації та ремонту до використання за призначенням – керівний ІТС авіаційної частини.

2. Готовність АТ до виконання завдань за призначенням визначається справністю (працездатністю) АТ і часом, необхідним на її підготовку до виконання бойових завдань.

3. Справним вважається ПС, стан якого відповідає всім вимогам нормативної та (або) конструкторської документації.

Справне ПС, його компоненти і обладнання повинні мати залишки встановлених ресурсів та строків служби не менше потрібних для виконання польоту на максимальну дальність.

4. Працездатним вважається ПС, здатне виконувати всі польотні завдання, які передбачені керівництвом з льотної експлуатації.

5. Боєготовим вважається працездатне ПС, яке має необхідний запас ресурсу (строку служби), приведене у вихідне, встановлене ЕД положення чи стан, і підготовлене до виконання поставленого бойового завдання на використання за призначенням.

6. Виріб АТ (агрегат, пристрій, система, комплекс, двигун, планер ПС) експлуатують до досягнення граничного стану, встановленого нормативною та (чи) конструкторською документацією.

Граничний стан може бути заданий або встановленими показниками (ресурсом та/чи строком служби), або областю непрацездатних станів, або областю передвідмовних станів.

АТ нормативною документацією встановлюють такі ресурси (строки служби):

ресурс до першого ремонту – сумарне напрацювання від уведення виробу АТ в експлуатацію до його направлення в перший ремонт;

міжремонтний ресурс – сумарне напрацювання виробу АТ між двома послідовними ремонтами;

призначений ресурс – сумарне напрацювання, при досягненні якого експлуатацію виробу належить припинити незалежно від його технічного стану;

строк служби до першого ремонту – календарна тривалість експлуатації від уведення виробу АТ в експлуатацію до його направлення в перший ремонт;

міжремонтний строк служби – календарна тривалість експлуатації виробу АТ між двома послідовними ремонтами;

призначений строк служби – календарна тривалість експлуатації, в разі досягнення якої експлуатацію виробу належить припинити незалежно від його технічного стану.

Початком відліку призначеного ресурсу (строку служби), ресурсу (строку служби) до першого ремонту та міжремонтного ресурсу (строку служби) виробу АТ є дата запису в його пономерній документації про випуск (закінчення ремонту) керівником підприємства (для виробу АТ іноземного виробництва – уповноваженим персоналом).

Для виробу АТ, виготовленого до введення в дію цих Правил, початком відліку ресурсних показників (ресурсів, строків служби) є дата запису про приймання виробу АТ представником замовника (військовим представництвом) (для виробів АТ іноземного виробництва – уповноваженим персоналом).

АТ можуть встановлюватися гарантійний ресурс та (або) гарантійний строк служби (напрацювання та (або) календарна тривалість експлуатації), протягом яких виробник або АРП гарантує і забезпечує виконання встановлених вимог до АТ за умови додержання у підрозділах СДА правил експлуатації, зберігання і транспортування. Початком відліку гарантійних зобов’язань є запис про приймання АТ представником замовника (військовим представництвом).

Ресурси, строки служби виробам АТ встановлюються бюлетенями промисловості (в окремих випадках рішеннями промисловості), введеними в дію ГІ авіації Повітряних Сил ЗСУ (ГІ авіації ЦОВВ або виду ЗСУ, якщо АТ експлуатується лише в цьому ЦОВВ або виді ЗСУ) чи вказівками ГІ авіації Повітряних Сил ЗСУ (ГІ авіації ЦОВВ або виду ЗСУ, якщо АТ експлуатується лише в цьому ЦОВВ або виді ЗСУ).

Своєчасне визначення моменту досягнення граничного стану під час експлуатації за ресурсом здійснюють шляхом контролю напрацювання (строку служби) виробу АТ.

7. Середній залишок призначеного до першого ремонту (міжремонтного) ресурсу всіх ПС і АД у частині повинен бути не менше 5 %. Виробіток ресурсу має бути ступеневим.

8. Комплектувальні вироби, ресурси (строки служби) яким не встановлено в бюлетені про ресурс основного виробу, експлуатуються в межах ресурсу (строку служби) того типу основного виробу, на якому вони встановлені.

9. До витрати ресурсу літака зараховується 100 % роботи в повітрі, вертольота – 100 % роботи в повітрі та 20 % роботи несучої системи на землі.

До витрати ресурсу двигунів і повітряних гвинтів зараховується 100 % їх роботи в повітрі та 20 % роботи на землі.

До витрати ресурсу літака та двигуна безпілотного апарата зараховується 100 % роботи в повітрі та на землі.

Для АТ іноземного виробництва витрати ресурсів літаків, вертольотів, двигунів, повітряних гвинтів на землі та в повітрі рахуються відповідно до вимог заводу-виробника.

10. Для компонентів та обладнання, ресурс яким встановлено в годинах, напрацювання обліковується за нальотом ПС або згідно з показаннями лічильника напрацювання, якщо він установлений.

2. Підготовка інженерно-технічного складу до виконання завдань за призначенням

1. Під час експлуатації АТ ІТС проводить заходи щодо підтримання заданого рівня справності, надійності АТ і запасу її ресурсу, надає допомогу в організації виконання промисловістю робіт за бюлетенями з метою підвищення бойових можливостей і покращення експлуатаційних характеристик, утримує АТ в стані, який забезпечує її переведення в боєздатний стан у мінімально можливі строки.

2. З метою підготовки ІТС до виконання завдань за призначенням плануються і проводяться командно-штабні, льотно-тактичні, тактико-спеціальні навчання (тренування), льотно-методичні збори та інші заходи, на яких ІТС здобуває та вдосконалює навики в організації і здійсненні ІАЗ виконання завдань за призначенням.

Для досягнення та підтримки постійної готовності СДА до роботи в умовах бойової обстановки за планами командування на навчаннях (тренуваннях) відпрацьовуються:

організація ІАЗ дій за призначенням СДА;

переведення СДА у різні ступені бойової готовності;

підготовка ПС до вильоту за тривогою (сигналом) (виведення з-під удару);

підготовка ПС до польоту зі зміною варіантів озброєння і знімного обладнання;

підготовка ПС до польоту зі зміною даних і ключів, які вводять у комплекси та системи;

підготовка ПС до польоту в умовах застосування противником зброї масового ураження (далі – ЗМУ);

підготовка АЗУ другого і наступних бойових комплектів;

організація виконання регламентних і ремонтних робіт під час цілодобової роботи ІТС;

перебазування ІТС і технічного майна структурних підрозділів авіаційних частин з їх розгортанням і виконанням завдань у польових умовах;

організація та проведення дезактивації, дегазації АТ в умовах радіоактивного, хімічного та біологічного (бактеріологічного) зараження;

управління підрозділами під час маневру;

організація евакуації ПС із місць вимушеної посадки.

3. Бойові можливості АТ, досягнуті строки її підготовки до бойових польотів у різних варіантах озброєння (обладнання), можливості ІТС щодо забезпечення бойових дій (виконання завдань за призначенням) систематизуються і використовуються як довідкові матеріали з боєготовності АТ і ІТС.

3. Забезпечення бойового чергування (чергування)

1. На бойове чергування призначаються:

ІТС, допущений до експлуатації ПС даного типу;

боєготові ПС, які мають запас ресурсу, що забезпечує не менше трьох вильотів з максимальною тривалістю польоту;

АЗУ, піротехнічні засоби (далі – ПТЗ), знімне обладнання, підготовлені відповідно до інструкції з їх експлуатації та мають запас ресурсу в межах тривалості чергування.

2. Персонал, АТ, ЗАТО ПС, ЗНО СЗ, призначені на бойове чергування, складають сили і засоби чергового підрозділу. Склад, кількість спеціалістів авіаційного підрозділу та підрозділів забезпечення, кількість ПС, АЗУ, ЗАТО ПС, ЗНО СЗ, які призначаються на бойове чергування, визначаються наказом командира авіаційної частини.

Використовувати черговий підрозділ для рішення завдань, не пов’язаних з несенням бойового чергування, забороняється.

3. Черговий підрозділ розташовується на спеціально відведених стоянках, які укомплектовуються засобами технічного обслуговування, засобами зв’язку, витратними матеріалами, документацією, необхідними для несення чергування, згідно з переліком, затвердженим заступником командира авіаційної частини з ІАС.

Крім того, у кожній частині, яка залучається до чергування, виділяються ПС підсилення. Їх кількість і строк підготовки до бойового вильоту встановлюються рішенням командира вищого ОУА, ураховуючи стан справності АТ, конкретної авіаційної частини та поставлених перед нею завдань. На ПС посилення повинні бути виконані всі передбачені регламентом технічного обслуговування (експлуатації) (далі – РТО) роботи з підготовки до бойового польоту. Порядок і строки їх виконання визначаються рішенням командира авіаційної частини.

4. На кожне ПС чергового підрозділу та посилення виділяються не менше двох підготовлених до застосування боєкомплектів. Перший боєкомплект установлюється на ПС. Другий боєкомплект і наступні боєкомплекти знаходяться в місцях, визначених командиром авіаційної частини. Порядок зберігання та передачі АЗУ встановлюється командиром авіаційної частини.

5. На ПС, які знаходяться на бойовому чергуванні, щодобово у встановлений командиром авіаційної частини час виконується передпольотна підготовка без зняття підвішених вантажів і АЗУ з оформленням контрольного листа підготовки ПС до польоту. При цьому електроланцюги (системи) управління скиданням вантажів і вогнем вмикати забороняється, на агрегатах авіаційного озброєння (далі – АОз) повинні бути встановлені запобіжні чеки та пристосування, які запобігають їх несанкціонованому спрацьовуванню.

На період виконання всіх видів робіт, визначених керівництвом з технічної експлуатації (далі – КЕ), РТО (крім передпольотної підготовки, підготовки до повторного польоту та післяпольотної підготовки), а також у разі необхідності усунення несправностей ПС знімається з чергування і підміняється іншим (підготовленим до несення бойового чергування). Роботи з підготовки ПС до бойового чергування виконуються ІТС підрозділу, від якого виділено ПС.

Допуск ПС до бойового чергування після їх підготовки всіма спеціалістами здійснює заступник командира ае з ІАС, від якої виділяються ПС. Він відповідає за повноту, якість підготовки ІТС та ПС до несення бойового чергування.

За повноту, якість і своєчасність виконання робіт на ПС під час чергування відповідає старший технічної обслуги чергового підрозділу.

Протиугонні пристрої (далі – ПУП) ПС, які знаходяться на бойовому чергуванні (чергуванні), знімаються з ручок управління двигунами (далі – РУД) під час переведення чергових сил у готовність № 1. Ключі від ПУП зберігаються в приміщенні чергового підрозділу в умовах, які унеможливлюють несанкціонований доступ до них.

6. Заступник командира авіаційної частини з ІАС, інженери авіаційної частини зі спеціальності здійснюють контроль за несенням бойового

чергування ІТС чергового підрозділу згідно з графіком, затвердженим командиром авіаційної частини.

4. Інженерно-авіаційне забезпечення навчань

1. Основною метою ІАЗ навчань є забезпечення льотно-тактичної підготовки льотного складу та вдосконалення практичних навичок ІТС щодо виконання завдань ІАЗ бойових дій СДА.

2. У кожній авіаційній частині розробляється типовий план підготовки ІАС до навчання. Заступник командира авіаційної частини з ІАС на основі типового плану відпрацьовує спільно з ОУ СДА (штабом) та структурними підрозділами забезпечення план на кожне навчання.

3. У плані підготовки до навчання передбачаються:

заходи щодо організації робіт на АТ в умовах розосередження, маскування та застосування противником ЗМУ;

відпрацьовування переліку робіт, які необхідно виконати на АТ з урахуванням особливостей майбутніх навчань;

цільові огляди ПС, які беруть участь у навчаннях;

уточнення типових розрахунків на ІАЗ стосовно майбутнього навчання;

перевірка готовності до перебазування ІТС і технічного майна частини;

подача заявок у підрозділи забезпечення на агрегати, ресурс яких не може бути продовжений, на випадок необхідності їх оперативної заміни під час навчань;

перевірка готовності ІАС структурних підрозділів СДА до навчання;

проведення занять і тренувань з льотним та ІТС з особливостей підготовки АТ до польотів і заходів безпеки щодо завдань та умов майбутніх навчань;

участь у рекогносцировці оперативних аеродромів, аеродромів розосередження;

заходи щодо відновлення ресурсу ПС під час навчань;

відпрацьовування питань взаємодії ІАС з іншими службами та підрозділами забезпечення авіаційної частини;

організація збору матеріалів, необхідних для узагальнення досвіду роботи ІАС під час навчань і відпрацювання звіту.

4. Про готовність ПС до навчання та виконаних на них роботах заступником командира ае з ІАС робиться запис у формулярі ПС.

5. Під час навчань ІАС відпрацьовуються такі елементи:

форми та методи управління ІТС в умовах прихованого управління військами;

розрахунки сил і засобів ІАС та підрозділів забезпечення, необхідні для підготовки ПС до польотів із заданою інтенсивністю та в задані строки, для відновлення АТ і виконання робіт в умовах маневру;

навички складання доповідей-довідок командиру авіаційної частини, планів, донесень, розпоряджень та вказівок;

питання взаємодії ІАС з іншими службами та структурними підрозділами забезпечення авіаційної частини;

практичні навички підготовки АТ до польотів в умовах, максимально наближених до бойових (ПС розосереджуються, їх підготовка до польотів проводиться в укриттях (зонах розосередження), відпрацьовуються практичні навички підготовки ПС до польотів в умовах застосування противником ЗМУ, проводяться тренування з відновлення справності АТ у польових умовах).

6. З метою узагальнення і поширення досвіду отримані під час навчань відомості про роботу ІАС і працездатності АТ накопичуються та

систематизуються. Вони використовуються під час підготовки звіту про роботу ІАС під час навчань.

Звіт повинен містити відомості про:

заходи ІАС щодо підготовки до навчання;

завдання, які вирішувала ІАС під час навчань;

нововведення в організації роботи ІАС під час навчань;

результати виконання поставлених завдань та недоліки під час навчань, які мали вплив на виконання завдань;

тривалість підготовки АТ, варіанти озброєння, кількість залучених сил та засобів, трудовитрати на виконання підготовок АТ до польотів, регламентних і ремонтних робіт;

перебазування;

організацію підготовки АТ та робіт з її відновлення на основному та оперативному аеродромах;

висновки щодо роботи ІАС під час навчань.

Затверджені відповідними командирами звіти про роботу ІАС під час навчань подаються після закінчення навчань: авіаційною частиною – в ОУА вищого рівня не пізніше ніж через 15 днів, ОУА вищого рівня – в ОУА ЦОВВ і ЗСУ не пізніше ніж через 20 днів.

5. Забезпечення перебазування авіаційної частини

1. ІТС та засоби експлуатації і ремонту повинні бути постійно готові до перебазування, особливості якого наведено в додатку 7 до цих Правил. Для цього засоби експлуатації і ремонту, необхідні для роботи на оперативному аеродромі, повинні бути підготовлені до пакетування та контейнеризації. Пакети та контейнери повинні бути пристосовані до транспортування будь-яким видом транспорту. Агрегати (блоки, деталі), які знаходяться в технічних аптечках, повинні бути справними. Характеристики основних видів транспортних засобів наведені в додатку 8 до цих Правил.

2. Перебазуванню ІТС, засобів експлуатації і ремонту передують завчасна підготовка та безпосередня підготовка. Під час завчасної підготовки, яка здійснюється під час підготовки до дій за призначенням, проводяться:

типові розрахунки на перебазування різними видами транспорту;

відпрацьовування заявок у підрозділи та служби забезпечення на кріпильний та пакувальний матеріал і засоби навантаження;

підготовка комплекту необхідних запасних частин та витратних матеріалів;

підготовка пакетів, контейнерів для розміщення засобів експлуатації і ремонту;

тренування льотного складу із самостійної підготовки ПС до польоту;

тренажі ІТС із завантаження та вивантаження технічного майна.

3. Безпосередня підготовка починається з отримання розпорядження на перебазування авіаційної частини. Вона має на меті підготувати ІТС, АТ і засоби експлуатації та ремонту до конкретного перебазування. Для цього під керівництвом заступника командира авіаційної частини з ІАС розробляється план перебазування, що є складовою частиною плану перебазування авіаційної частини та передбачає виконання таких заходів:

проведення контейнеризації та пакетування засобів експлуатації і ремонту, потрібних для виконання всіх видів підготовки ПС до польотів і проведення військового ремонту;

відпрацювання переліку обов’язкових робіт, які необхідно виконати на АТ до перебазування;

проведення занять із вивчення особливостей підготовки ПС на оперативних аеродромах;

участь керівного ІТС у проведенні ІШР;

участь керівного складу ІТС у проведенні рекогносцировки оперативних аеродромів, майданчиків, ділянок автострад, на які буде здійснюватись посадка ПС;

підготовка до здачі в підрозділи та служби забезпечення засобів експлуатації та ремонту, навчально-тренувальної бази, які не підлягають перевезенню на оперативні аеродроми.

За постійну готовність сил і засобів ІТС та технічного майна до перебазування є відповідальними заступники командирів ае з ІАС, начальники ТЕЧ АТ, ТППР(СІС).

4. Контейнеризація та пакетування засобів експлуатації і ремонту здійснює ІТС підрозділів авіаційної частини. Необхідний кріпильний та пакувальний матеріал, засоби навантаження завчасно готуються і доставляються підрозділами та службами забезпечення за попередніми заявками.

5. За своєчасне та повне забезпечення транспортними засобами згідно із заявками є відповідальними начальники відповідних штабів.

6. Обов’язки посадових осіб ІАС авіаційної частини, які беруть участь у перебазуванні, повинні бути завчасно відпрацьовані та доведені заступником командира авіаційної частини з ІАС. Заступник командира авіаційної частини з ІАС особисто проводить інструктаж старших команд і груп.

7. Старші команд (груп) ІАС авіаційної частини повинні мати:

технічну документацію згідно з переліком, затвердженим заступником командира авіаційної частини з ІАС;

поіменний список команди (групи);

копії планових таблиць на перельоти (польоти);

схеми розосередження та організації охорони ПС на оперативних аеродромах;

витяг з даними для перестроювання радіостанцій і навігаційних систем та даними на маршрут, який завірений штурманом і начальником зв'язку авіаційної частини;

опис технічного майна команди (групи) зі вказаними об'ємом і вагою майна;

описи вантажів та оформлені ОУ авіаційної частини перепустки на перевезення вантажів через кордон (за потреби);

витяг із керівництва з льотної експлуатації (далі – КЛЕ) щодо дій льотного екіпажу під час виникнення особливих випадків у польоті;

атестати (довіреності, талони) на отримання АЗУ, ПММ, авіаційно-технічного майна (далі – АТМ).

8. У разі перебазування авіаційної частини на інший аеродром без підрозділів забезпечення старший команди (групи) повинен мати при собі атестат на озброєння та майно, яке перевозиться у складі команди (групи), талони і чеки на отримання ПММ, атестати (талони) на забезпечення харчуванням на шляху прямування.

9. Кожен спеціаліст ІТС, який бере участь у перебазуванні, повинен знати свої обов'язки щодо перебазування і вміти грамотно та швидко їх виконувати. Доведення обов'язків до кожного спеціаліста ІТС та контроль готовності його до роботи в умовах перебазування покладаються на безпосереднього начальника.

10. Для забезпечення перебазування створюються передова команда та команда випуску. Передова команда призначена для зустрічі ПС на оперативному аеродромі та підготовки їх до польоту згідно з поставленим завданням. Команда випуску призначена для випуску ПС із базового

аеродрому та нарощування сил під час підготовки ПС на оперативному аеродромі. Вона вибуває з базового аеродрому після випуску ПС.

11. За своєчасне надання допомоги передовій команді в підготовці перелітаючих ПС і організацію матеріального забезпечення та АТЗ є відповідальним старший авіаційний начальник оперативного аеродрому (аеродрому маневру). У разі базування на аеродромі декількох авіаційних частин він встановлює черговість підготовки перелітаючих ПС між ними і здійснює контроль за наданням допомоги передовій команді. У разі відсутності передової команди підготовка ПС здійснюється льотними екіпажами перелітаючих ПС із залученням за потреби ІТС авіаційних частин, які базуються на аеродромі маневру. При цьому за необхідності введення ключової інформації в апаратуру впізнавання здійснюється згідно із заявками льотних екіпажів через оперативного чергового командного пункту аеродрому маневру в установленому порядку.

12. Льотні екіпажі повинні бути навчені самостійному виконанню підготовки ПС в обсязі: передпольотної підготовки, підготовки до повторного польоту, післяпольотної підготовки та бути готовими до їх проведення згідно із заздалегідь відпрацьованими технологічними картами підготовки АТ, які повинні зберігатися на борту ПС.

13. Після підготовки ПС на аеродромах маневру складом льотних екіпажів командиром екіпажу робиться запис про виконання підготовки в бортовій картці.

14. Під час підготовки перелітаючих ПС дозволяється оформляти один примірник бортової картки на кожне ПС, при цьому відомості про підготовку та заправлення ПС вносяться також і до журналу підготовки ПС, який

зберігається в старшого команди (групи). Для кожного ПС в журналі відводиться окремий аркуш.

15. Порядок та особливості перебазування ІТС і технічного майна повітряним, автомобільним, залізничним та водним транспортом встановлюються відповідними нормативними документами.

16. На оперативних аеродромах дешифрування даних об'єктивного контролю (далі – ОК) виконується у випадках відмов АТ, якщо для виявлення їх причин потрібні дані ОК.

17. У разі посадки ПС на аеродроми, на яких відсутні передові команди авіаційних частин, що перелітають, ПУП на РУД встановлюють командири екіпажів. Ключі здаються разом із польотною документацією на зберігання в режимно-секретний орган авіаційної частини (у неробочий час – оперативному черговому).

6. Дослідні перевірки готовності до дій за призначенням

1. З метою пошуку резервів підвищення готовності авіаційних частин до дій за призначенням плануються та проводяться ОУА ЦОВВ і ЗСУ (СДА) дослідні перевірки. Дослідні перевірки розділяються на часткові і комплексні.

План і тематика дослідних перевірок розробляються щороку ОУА ЦОВВ і ЗСУ (СДА) та затверджуються відповідними командирами.

2. Часткові дослідні перевірки проводяться з метою відпрацювання заходів, які найбільш суттєво впливають на боєздатність авіаційної частини, та визначення часу на їх виконання. Такі перевірки, як правило, передують комплексним.

3. Комплексні дослідні перевірки проводяться з метою відпрацювання взаємодії всіх служб і структурних підрозділів авіаційних частин в умовах, максимально наближених до бойових.

4. Результати дослідних перевірок узагальнюються та доводяться до персоналу авіаційних частин. Звіт про ці перевірки відпрацьовується та подається згідно з пунктом 6 глави 4 цього розділу.

За результатами дослідних перевірок в авіаційних частинах розробляються та проводяться заходи, спрямовані на раціональний розподіл сил та засобів і організацію виконання робіт з метою скорочення строків підготовки АТ.

IV. Технічна експлуатація авіаційної техніки державної авіації

1. Загальні принципи організації роботи інженерно-технічного складу та технічної експлуатації авіаційної техніки

1. Організація роботи ІТС та правила технічної експлуатації АТ встановлюються цими Правилами, керівництвами з технічної експлуатації, регламентами технічного обслуговування, вказівками головного інженера авіації Військово-Повітряних Сил, технічними розпорядженнями начальника озброєння Військово-Повітряних Сил, вказівками головного інженера авіації Повітряних Сил Збройних Сил України стосовно АТ, експлуатантом якої є Повітряні Сили Збройних Сил України.

Якщо АТ експлуатується лише в одному ОУА ЦОВВ або ЗСУ, правила технічної експлуатації АТ встановлюються вказівками старшої посадової особи ІАС цього ОУА. У решті випадків старшу посадову особу ІАС щодо встановлення правил технічної експлуатації АТ визначає Уповноважений підрозділ Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України.

Також Уповноваженим підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації видаються директиви льотної придатності, обов'язкові для виконання на ПС, для поновлення прийнятного рівня безпеки, коли є підстави вважати, що рівень безпеки цього ПС може опинитися під загрозою у разі невиконання таких дій.

Технічна експлуатація ПС, які також використовуються в цивільній авіації, може здійснюватись за експлуатаційною, ремонтною документацією, введеною в дію (схваленою) Державною авіаційною службою України.

ПС ДА, надані в оренду цивільним організаціям і внесені до Державного реєстру цивільних повітряних суден України як цивільні ПС, експлуатуються згідно з усіма вимогами Державної авіаційної служби України.

2. Льотна придатність ПС закладається під час проектування з урахуванням попереднього досвіду експлуатації та вимог до безпеки польотів. Після введення ПС в експлуатацію льотна придатність повинна підтримуватись шляхом дотримання правил виконання польотів, технічного обслуговування та ремонту.

Підтримання льотної придатності має комплексний, різнобічний характер і вимагає об'єднання зусиль органів управління ДА, промисловості, науково-дослідних та науково-випробувальних установ, експлуатантів ПС та підрозділів і служб забезпечення.

Кожний тип ПС проходить сертифікацію і одержує сертифікат типу.

Розробку, серійне виробництво АТ, ТО і ремонт здійснюють схвалені за правилами, затвердженими відповідними наказами Міністерства оборони України, підприємства.

3. З метою збереження АТ, засобів її експлуатації і ремонту під час розміщення їх на стоянках необхідно:

надійно укривати ПС, компоненти та обладнання справними захисними чохлами;

щільно закривати, а де передбачено, герметизувати кабіну екіпажу, експлуатаційні люки та різні вхідні й вихідні пристрої, приймачі динамічного та статичного тиску;

регулярно провітрювати ПС, просушувати запобіжні чохли;

своєчасно видаляти з ПС, наземного обладнання і АЗУ сніг, лід, бруд;

не допускати під час роботи на ПС пошкодження обшивки та лакофарбового покриття.

4. Електроагрегати, що працюють, електростанції, компресори, гідроустановки, моторні підігрівачі, що використовуються під час виконання робіт на АТ, повинні знаходитись під постійним контролем спеціалістів, за якими закріплені ці засоби, та/або осіб, які допущені до їх експлуатації під час виконання робіт на АТ.

5. Зняття, встановлення компонентів та обладнання, виконання регламентних та ремонтних робіт проводяться з дотриманням заходів, що унеможливлюють потрапляння інструменту, деталей (гвинтів, болтів, контрувального матеріалу), робочих рідин, пилу, дощу, снігу в газоповітряний тракт двигунів, ДСУ, на роз’єми та агрегати. З цією метою повинні застосовуватися запобіжні пристрої (сітки, чохли, пастки, заглушки тощо). Захисні пристрої фарбуються в червоний колір і, якщо їх декілька, з’єднуються між собою. Захисні пристрої маркуються, обліковуються та зберігаються в інструментальних коморах (контейнерах).

6. Перестановка компонентів та обладнання з одного ПС на інше допускається з дозволу керівника ІАС СДА з обов’язковим записом про це у відповідних розділах формулярів (паспортів) ПС, компонентів та обладнання та в журналах підготовки ПС.

7. Компоненти та обладнання, що надійшли зі складів і баз та зняті з інших ПС, для визначення їх справності перед встановленням на ПС обов'язково оглядаються та перевіряються на відповідність технічним вимогам основних параметрів у ТЕЧ АТ. Обсяг перевірки встановлює інженер частини зі спеціальності.

Агрегати підлягають повторній перевірці перед встановленням їх на ПС, якщо з моменту перевірки минуло більше трьох місяців.

У всіх випадках після заміни окремого компонента або комплекту апаратури в цілому на ПС проводиться повна перевірка працездатності всієї системи, до складу якої входить компонент або апаратура.

8. Компоненти та обладнання ПС розташовуються в приміщеннях на стелажах (шафах) з позначенням на бирках номера ПС, з якого вони зняті, дати останньої перевірки, залишками ресурсів та строків служби, дат останньої та чергової консервацій. Спільне зберігання справних (відремонтованих) та несправних компонентів та обладнання забороняється. Дрібні деталі (гвинти, болти, гайки) зберігаються в спеціально передбачених для цього ящиках (сумках, сортовиках), на яких вказується належність деталей до обладнання ПС та номер ПС.

Пономерна документація зберігається в окремому приміщенні в шафах на полицях (у чарунках), відведених для кожного ПС.

9. Інженери частини зі спеціальностей під керівництвом заступника командира авіаційної частини з ІАС раз на рік здійснюють комплексну перевірку ІАС ае, під час якої оцінюють додержання правил експлуатації ПС і ЗНО СЗ, їх технічний стан та законність допуску ПС до польотів. Аналогічні перевірки підрозділів ІАС авіаційної частини проводять комплексні групи ІАС посадових осіб ОУА ЦОВВ та ЗСУ. За результатами робіт складається акт.

2. Організація та виконання робіт на авіаційній техніці

1. Для виконання робіт на АТ виділяється не менше чотирьох днів на тиждень (з урахуванням днів виконання польотів). У ці дні проводяться паркові дні та дні робіт на АТ.

На АТ виконуються такі види підготовок, робіт і контролю за технічним станом:

підготовка до польотів (попередня, передпольотна, до повторного польоту, післяпольотна);

періодичні роботи;

регламентні роботи;

контрольно-відновні роботи (далі – КВР);

контрольно-технічні огляди (далі – КТО);

роботи з продовження (збільшення) встановлених показників АТ;

цільові огляди та перевірки;

сезонне обслуговування (підготовка до зимової (літньої) експлуатації);

роботи під час зберігання;

військовий ремонт;

роботи за бюлетенями;

інші роботи, передбачені регламентами технічного обслуговування ПС та розпорядженнями посадових осіб ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

2. Види робіт на АТ, їх обсяг і періодичність виконання визначаються керівництвами з технічної експлуатації, регламентами технічного обслуговування та технічними розпорядженнями начальника озброєння Військово-Повітряних Сил, вказівками ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

Роботи на АТ виконуються за технологічними картами. Типові технологічні карти підготовки ПС до польотів, регламентних робіт і складних демонтажно-монтажних робіт розробляються промисловістю та

вводяться в дію ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ. У разі відсутності таких типових технологій технологічні карти розробляються старшими інженерами (інженерами) авіаційної частини зі спеціальності за участю спеціалістів літаючої авіаційно-технічної лабораторії (далі – ЛАТЛ) і затверджуються ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ. Визначення необхідності розробки технологічних карт усунення несправностей, демонтажно-монтажних робіт, виконання цільових оглядів, робіт за бюлетенями і розробку цих технологічних карт здійснюють старші інженери (інженери) авіаційної частини зі спеціальності, затверджує їх заступник командира авіаційної частини з ІАС.

Копії (витяги) із затверджених (уведених в дію) технологічних карт, РТО, КЕ, якими користуються виконавці робіт на ПС (АТ), повинні бути завірені старшим інженерами (інженерами) авіаційної частини зі спеціальності і мати посилання на документацію, з якої зроблено копію (витяг).

3. Залежно від рівня надійності та освоєння АТ персоналом, кліматичних умов і умов базування кількість льотних змін без проведення чергової попередньої підготовки (дня роботи на АТ) у межах, які допускає РТО, у кожному конкретному випадку встановлює командир авіаційної частини на підставі доповіді заступника командира авіаційної частини з ІАС.

Зменшувати встановлений обсяг робіт, збільшувати періодичність виконання підготовки ПС до польоту та регламентних робіт, крім випадків, обумовлених цими Правилами, забороняється.

Заступник командира ае з ІАС складає та веде план-графік виконання на кожному ПС всіх видів робіт, передбачених РТО (за винятком підготовок до польотів), а також цільових оглядів і перевірок, що заплановані додатково.

4. Тривалість всіх видів підготовок до польотів і регламентних робіт, а також необхідні для цього сили та засоби визначаються на підставі директивних або типових норм часу з урахуванням умов базування,

кваліфікації та укомплектованості персоналом, наявності матеріальних засобів, встановлюються розпорядчим документом відповідної посадової особи ЦОВВ та ЗСУ для конкретних типів АТ і за необхідності уточнюються щороку до початку періоду навчання.

5. Для раціонального розподілу сил і засобів, визначення потрібного часу та кількості ЗАТО ПС заступник командира авіаційної частини з ІАС організовує розробку технологічних графіків виконання:

регламентних робіт;

контрольно-технічних оглядів;

робіт під час зберігання;

періодичних робіт;

попередньої підготовки;

передпольотної підготовки;

підготовки до повторного польоту;

післяпольотної підготовки;

підготовки за тривогою.

6. Для керівництва ІТС, контролю робіт з підготовки та перевірки стану АТ, а також для організації взаємодії з частинами забезпечення в дні виконання робіт на АТ призначається черговий інженер з числа старших інженерів (інженерів) авіаційної частини зі спеціальності. Під час виконання своїх обов’язків черговий інженер веде журнал відповідної форми (додаток 9).

7. Час для виконання робіт на АТ встановлюється відповідно до розпорядку дня авіаційної частини. У час, не передбачений розпорядком дня, роботи на окремих ПС виконуються:

в ае – під керівництвом начальника обслуги обслуговування або начальника ТЕЧ ланки (загону);

в ТЕЧ АТ – під керівництвом начальника групи.

Обсяг робіт на АТ, визначений для кожного спеціаліста на день (зміну), як правило, повинен становити технологічно завершену операцію (комплекс, операцій) та забезпечувати завершення виконання розпочатої роботи до кінця.

Доручати виконання незавершеної роботи новому виконавцю дозволяється начальнику ТЕЧ ланки (начальнику обслуги обслуговування, начальнику групи регламенту та ремонту) після особистої перевірки стану незавершеної роботи та інструктажу нового виконавця про порядок її завершення.

Під час передпольотної підготовки та підготовки до повторного польоту доручати завершення робіт, які не завершені однією особою, іншій особі забороняється. У разі крайньої потреби підготовка ПС до польоту проводиться іншим спеціалістом з повторним виконанням усіх робіт.

Перед початком робіт заступник командира ае з ІАС (начальник ТЕЧ АТ) інструктує персонал щодо заходів безпеки, уточнює порядок роботи на АТ, особливості її підготовки, черговість використання ЗАТО ПС, ЗНО СЗ.

8. Контроль за станом АТ керівним ІТС проводиться згідно з планом заступника командира авіаційної частини з ІАС. Кожне ПС має бути оглянуте керівним ІТС від заступника командира ае з ІАС і вище не рідше ніж один раз на три місяці. Періодичність та кількість оглядів і контролю готовності АТ до польотів керівним ІТС наведені в додатку 10 до цих Правил.

Обсяги передпольотного, стартового та контрольного (періодичного) оглядів визначаються РТО. Обсяг контрольного огляду ПС, який не визначений РТО, розробляється науково-дослідними установами і вводиться в дію ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ. Результати оглядів записуються в журнал підготовки ПС. Під час проведення контрольного (періодичного) огляду

керівним ІТС від заступника командира ае з ІАС і вище результати огляду записуються в журнал підготовки ПС та у відповідні частини формуляра ПС і двигуна (двигунів).

9. За повноту, якість та своєчасність виконання робіт на АТ відповідають особи, які виконували ці роботи. Записи про всі виконані роботи здійснюються у відповідну документацію ПС за підписами осіб, які виконали роботу, та осіб, які проконтролювали її виконання, із зазначенням прізвищ.

10. Усі роботи на ПС виконуються тільки з дозволу старшого авіаційного техніка (авіаційного техніка, бортового техніка) ПС та в його присутності. Про початок та закінчення робіт на ПС спеціалісти всіх спеціальностей інформують старшого авіаційного техніка (авіаційного техніка, бортового техніка) ПС. У разі тимчасової відсутності старшого авіаційного техніка (авіаційного техніка, бортового техніка) роботи виконуються тільки з дозволу заступника командира ае з ІАС під керівництвом начальника ТЕЧ ланки (загону).

Перед початком робіт старший авіаційний технік (авіаційний технік, бортовий технік) ПС перевіряє наявність та цілість пломб (відтисків печаток), стан чохлів, проводить зовнішній огляд ПС та ставить свій підпис в журналі прийому-передачі ПС.

11. У разі виявлення на ПС зовнішніх пошкоджень або порушень його пломбування старший авіаційний технік (авіаційний технік, бортовий технік) ПС повинен негайно доповісти про це по команді. Розпечатування такого ПС та його підготовка до польоту проводяться тільки з дозволу заступника командира частини з ІАС. Розслідування випадків зовнішнього пошкодження АТ або порушення пломбування здійснюється комісією, яка призначається

командиром авіаційної частини. Рішення за матеріалами розслідування приймає командир авіаційної частини.

12. Кожний спеціаліст, який виявив несправність АТ або пошкодив її під час виконання робіт, повідомляє (доповідає) про це старшому авіаційному техніку (авіаційному техніку, бортовому техніку) ПС та своєму безпосередньому начальнику. Про всі виявлені на ПС несправності (пошкодження) робиться запис у журналі підготовки ПС.

Про всі несправності, виявлені на ПС під час польоту, льотний склад повідомляє старшому авіаційному техніку (авіаційному техніку) ПС та робить запис про характер несправності в контрольному листі журналу підготовки ПС.

13. Старший авіаційний технік (авіаційний технік, бортовий технік) ПС та спеціалісти обслуг обслуговування доповідають по команді про всі несправності, які виявлені під час польоту та оглядів.

Начальники обслуг обслуговування і начальники ТЕЧ ланок (загонів) особисто оглядають ПС, на яких виявлені несправності, дають вказівки про порядок та методи їх усунення і доповідають заступнику командира ае з ІАС та старшому інженеру (інженеру) авіаційної частини зі спеціальності про стан АТ, необхідні запасні частини та потрібний час для приведення її в справний стан.

Старші інженери (інженери) авіаційної частини зі спеціальності зобов’язані провести аналіз несправностей, забезпечити їх якісне усунення та вжити заходів щодо попередження аналогічних несправностей на інших ПС.

14. Заступник командира ае з ІАС доповідає заступнику командира авіаційної частини з ІАС і старшому інженеру польотів (черговому інженеру) про виявлені несправності, які призвели до затримки вильоту та

відсторонення ПС від польотів, або несправності, які не можуть бути усунені силами ІТС ае (загону).

15. Спеціалісти технічних постів, а також спеціалісти, які здійснюють міжпольотний контроль за матеріалами ОК, про виявлені несправності та порушення правил експлуатації АТ негайно доповідають старшому інженеру польотів.

16. Старший інженер польотів, який отримав інформацію про виявлені на ПС несправності та порушення правил експлуатації АТ, доповідає заступнику командира частини з ІАС, керівнику польотів та доводить цю інформацію до заступника командира ае з ІАС, старшого інженера (інженера) частини за відповідною спеціальністю та дає вказівки про порядок і заходи щодо усунення несправностей.

Про виявлені на ПС несправності старший інженер польотів робить запис у журналі старшого інженера польотів.

Заступник командира ае з ІАС ставить завдання щодо усунення несправностей начальнику ТЕЧ ланки (загону) та начальникам обслуг обслуговування за відповідними спеціальностями.

Про всі виявлені на ПС несправності начальник ТЕЧ ІАС авіаційної (вертолітної) ескадрильї ланки (загону) (далі – начальник ТЕЧ ланки (загону)) або начальник обслуги обслуговування за відповідною спеціальністю робить запис у журналі підготовки ПС.

17. Причини пошкоджень і відмов АТ, пов’язані з недоліками АТЗ, за дорученням командира авіаційної частини з’ясовує заступник командира авіаційної частини з ІАС разом із заступником командира авіаційної частини, відповідальним за АТЗ польотів, про результати розслідування він доповідає командиру авіаційної частини і робить запис у журналі старшого інженера польотів (чергового інженера).

18. Підбиття підсумків роботи, вивчення з персоналом результатів аналізу несправностей АТ, помилок персоналу, які допускаються під час її експлуатації, вказівки щодо усунення цих помилок та їх попередження здійснюються на технічних розборах.

Технічні розбори проводяться начальниками ТЕЧ ланок (загонів) та начальниками обслуг обслуговування, груп у кінці кожного робочого дня, а заступником командира ае з ІАС, начальниками ТЕЧ АТ, ТППР (СІС) – не менше одного разу на тиждень.

Старші інженери (інженери) частини зі спеціальності проводять розбори з ІТС за своєю спеціальністю не менше одного разу на місяць.

Заступник командира авіаційної частини з ІАС проводить технічні розбори та спеціальні заняття з безпеки польотів з усім ІТС частини не менше одного разу на місяць.

Керівний ІТС, який займає посади командирів частин і підрозділів, один раз на місяць підводить підсумки роботи частини (підрозділу).

19. За збереження контейнерів, акумуляторних батарей, агрегатів знімного озброєння, десантно-транспортного обладнання (далі – ДТО) та АЗУ, які встановлені або підвішені на ПС, а також зняті з ПС на час польоту і знаходяться на стоянці, відповідає старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС.

20. Техніки (механіки), що виконують заправлення ПС паливом, маслом, спеціальними рідинами та заряджання газами, відповідають за кількість заправлених рідин та газів і надійність закриття заправних пристроїв. Перед заправленням (заряджанням) бортових систем вони зобов’язані:

перевірити наявність відмітки посадової особи ІАС про дозвіл на заправлення в контрольному талоні на паливо, мастила, спеціальні рідини;

перевірити в контрольному талоні відповідність наданих до заправки палива, масла, рідини вимогам керівництва (інструкції) з експлуатації даного типу ПС;

перевірити справність роздавальних пристроїв, заземлення, відповідність кольору (маркування) на балонах зі стисненим газом встановленим вимогам.

Кількість заправлених (заряджених) у ПС палива, масла, спеціальних рідин і газів записується в журнал підготовки ПС, у тому числі кількість палива, яке заправлене в кожну групу паливних баків.

Контроль за кількістю заправлених (заряджених) палива, масла, рідин і газів у всіх системах, а також надійності закриття заправних пристроїв здійснюють старші авіаційні техніки (авіаційні техніки) ПС (старші бортові техніки) і начальники ТЕЧ ланки (загону).

У підрозділах СДА, які мають балони, що працюють під тиском, ведеться журнал їх обліку встановленої форми (додаток 11). Правила застосування балонів для стиснених газів визначаються відповідними нормативними документами.

21. Для виведення ПС із укриття (встановлення в укриття) та його буксирування призначається старший. У кабіні ПС, що буксирується, повинен знаходитися старший авіаційний технік (авіаційний технік, бортовий технік) ПС або льотчик.

ПС буксирується зі швидкістю, яка встановлена КЕ (РТО), без ривків і крутих поворотів.

За відсутності двостороннього зв’язку між старшим авіаційним техніком (авіаційним техніком, бортовим техніком) ПС або льотчиком і водієм тягача на тягачі повинен перебувати зв’язковий, який стежить за безпекою буксирування та передає водію команди старшого авіаційного техніка (авіаційного техніка) ПС (льотчика).

За командою керівника буксирування “По місцях” льотчик (технік) сідає в кабіну ПС, механік (визначенана особа) забирає з-під коліс ПС і тягача противідкотні колодки, займає місце в кабіні тягача для передачі команд водієві від льотчика (техніка) і спостерігає за безпекою буксирування ПС.

Одержавши дозвіл на буксирування від особи, що керує буксируванням, льотчик (технік) подає команду “Вперед”. Водій, одержавши команду “Вперед”, дає звуковий сигнал і плавно починає рух.

Команди та сигнали під час запуску двигуна (двигунів), завантаження і розвантаження вантажів та для управління рухом ПС наведені в додатку 12 до цих Правил.

Під час виведення (встановлення) ПС із укриття ніхто, крім старшого по виведенню (встановленню), не має права подавати будь-які команди, за винятком команди “Стоп”, яку зобов’язаний подати будь-який спеціаліст, який помітив небезпеку травмування людей або пошкодження техніки.

22. Протиугонні пристрої, визначені технічною документацією на ПС, повинні встановлюватися відразу після виходу льотчика (екіпажу) з кабіни після польоту або після випробування двигуна на землі і зніматися безпосередньо перед польотом або випробуванням двигуна на землі.

На період охорони стоянки АТ вартою (черговим стоянок ПС частини, черговим стоянки ПС підрозділу) ключі від ПУП повинні зберігатися у спеціальних ящиках у сейфах заступника командира ае з ІАС. Другі та треті комплекти ключів від ПУП, запечатані печаткою заступника командира ае з ІАС, зберігаються відповідно у чергового частини та в режимно-секретному органі частини.

Ключі від ПУП на АРП зберігаються в спеціальних ящиках або сейфах у заступника начальника станції льотних випробувань по ІАС (один ключ) та головного інженера АРП. Ключі від ПУП видаються старшому авіаційному

техніку (авіаційному техніку) ПС під підпис заступником командира ае з ІАС.

3. Підготовка до польотів

1. Відповідно до рішення командира авіаційної частини на проведення польотів заступник командира авіаційної частини з ІАС виконує розрахунок необхідних сил, матеріальних засобів, засобів перевезення персоналу, ЗАТО ПС для підготовки ПС до польотів, складає заявку та надає її в установленому порядку до штабу та підрозділу забезпечення авіаційної частини для проведення подальшого планування забезпечення польотів. У розрахунках також визначається ІТС, який наказом командира частини призначається до забезпечення польотів.

Заступник командира авіаційної частини з ІАС проводить інструктаж керівного ІТС, що бере участь у підготовці та забезпеченні польотів, на якому доводить до нього завдання та визначає:

розпорядок льотного дня (ночі) та особливості підготовки ПС до польотів;

кількість ПС, задіяних до польотів;

керівників, виконавців та наряд ІТС на польоти;

наряд спеціалістів на технічні пости, до команди технічної допомоги, на пост огляду озброєння, підбирання гальмівних парашутів;

організацію та порядок використання за призначенням ЗАТО ПС.

До інструктажу залучається черговий АТЗ, до обов’язків якого входить керівництво (відповідно до вказівок керівника польотів і старшого інженера польотів) силами та засобами, які виділяються для забезпечення польотів від підрозділів та служб забезпечення.

2. Напередодні льотного дня (ночі) проводиться контроль готовності ПС та ІТС, що залучаються до польотів, який здійснює заступник командира авіаційної частини з ІАС за участю старших інженерів (інженерів) частини зі спеціальності і заступників командирів ае з ІАС. Про готовність ПС та ІТС до польотів заступник командира авіаційної частини з ІАС доповідає командиру авіаційної частини.

Контроль готовності проводиться шляхом отримання доповідей, опитування спеціалістів, особистої перевірки стану ПС і знань ІТС, а також перевірки правильності розрахунків на забезпечення польотів тощо.

3. Для керівництва роботою ІТС у льотну зміну не пізніше, ніж напередодні дня польотів, призначаються старший інженер польотів та старший (начальник) технічної позиції підготовки ПС.

Старшим інженером польотів можуть призначатись заступник командира авіаційної частини з ІАС, заступник начальника ІАС або старші інженери (інженери) ІАС авіаційної частини зі спеціальності.

Під час проведення польотів ПС однієї ае старшим інженером польотів може бути заступник командира ае з ІАС.

4. Допуск до виконання обов’язків старшого інженера польотів здійснюється наказом командира авіаційної частини на підставі результатів перевірки знання обов’язків старшого інженера польотів та інструкції щодо дій льотного складу в разі виникнення особливих випадків у польоті, спричинених відмовами АТ.

5. Старшим (начальником) технічної позиції підготовки ПС призначається заступник командира ае з ІАС, а в разі виконання польотів ПС однієї ае – начальник ТЕЧ ланки (загону).

6. Старший інженер польотів керує роботами з підготовки АТ, контролює своєчасність підготовки ПС до польотів відповідно до планової таблиці польотів, доповідає керівнику польотів і заступнику командира авіаційної частини з ІАС про стан ПС та вживає заходів щодо усунення затримок і недоліків, які виникають.

7. Старший інженер польотів (черговий інженер) перевіряє наявність ЗАТО ПС відповідно до розпорядження з АТЗ польотів. У разі їх невідповідності доповідає заступнику командира авіаційної частини з ІАС і керівнику польотів для вжиття заходів і прийняття рішення на подальше проведення польотів (робіт на АТ).

8. Старший (начальник) технічної позиції підготовки ПС перевіряє готовність позиції до забезпечення польотів, оснащеність її засобами пожежогасіння, стан штучного покриття. Особисто перевіряє стан засобів заправлення паливом, мастилами, гідросумішами, заряджання стисненим повітрям, азотом та організовує приймання централізованої системи електрозабезпечення та допуск їх до застосування. Решту ЗАТО ПС допускають начальники обслуг обслуговування (груп) за відповідними спеціальностями. Про допуск ЗАТО ПС, засобів та пристроїв позиції до підготовки ПС посадовими особами ІАС робиться запис у журналах обліку роботи ЗАТО ПС (формулярах).

Про готовність технічної позиції підготовки ПС до обслуговування АТ старший (начальник) технічної позиції підготовки ПС доповідає старшому інженеру польотів.

9. На час польотів із числа ІТС призначається команда технічної допомоги. Склад сил та засобів команди технічної допомоги визначається наказом командира авіаційної частини.

Старший інженер польотів проводить інструктаж команди технічної допомоги.

Команда технічної допомоги призначається для вивільнення ЗПС та руліжних доріжок (далі – РД) від несправних ПС, надання допомоги екіпажу (пасажирам) під час аварійного покидання ПС на землі та приступає до виконання цих операцій за командою керівника польотів. Порядок і місце збору команди визначається інструкцією з виконання польотів (використання повітряного простору) у районі даного аеродрому.

10. На час проведення польотів із числа ІТС призначається наряд на технічні пости. Інструктаж наряду проводить старший інженер польотів. Технічні пости на аеродромі виставляються:

у місцях перед вирулюванням ПС на ЗПС або перед вирулюванням із зони розосередження для зовнішнього огляду відповідно до інструкції та технології для даного типу ПС;

на спеціальних майданчиках для огляду зброї після польотів на бойове застосування;

у місцях скидання гальмівних парашутів.

Гальмівні парашути прибирають і доставляють до місця укладання спеціалісти групи гальмівних парашутних систем або спеціально підготовлений для цього персонал.

11. Підготовка АТ до польотів проводиться в укриттях, на стоянках і технічних позиціях підготовки ПС та організовується в ае.

ПС ае готуються до польотів технічними наземними екіпажами та технологічними обслугами спеціалістів обслуг обслуговування. Роботи на ПС виконуються паралельно-послідовним методом згідно з технологічними графіками та картами, що розробляються для кожної спеціальності.

Технічні екіпажі готують всі ПС ае паралельно, а технологічні обслуги спеціалістів обслуг обслуговування за своїми спеціальностями – послідовно.

Допускається залучення найбільш підготовлених, спеціально навчених спеціалістів обслуг обслуговування для перевірки всього обладнання під струмом у кабіні (кабінах) ПС за всіма спеціальностями за спеціально розробленими технологічними картами (для ПС, у КЕ(РТО) яких передбачена така перевірка).

Склад технічних екіпажів і технологічних обслуг спеціалістів обслуг обслуговування для забезпечення польотів призначається не пізніше як напередодні дня польотів.

Кількість технологічних обслуг визначається кількістю ПС, які готуються до польотів, наявністю спеціалістів в обслугах обслуговування, варіантом спорядження ПС, а також наявністю ЗАТО ПС та засобів контролю.

12. Склад спеціалістів у технологічній обслузі повинен бути таким, щоб забезпечити виконання повного обсягу робіт у встановлені строки з високою якістю та, як правило, залишатись постійним. Для цього призначається відповідна кількість виконавців та контролюючих.

Спеціалістів до складу технологічної обслуги призначають начальники обслуг обслуговування. Склад технологічних обслуг уточнюється в кінці кожного робочого дня.

Розпорядчим документом відповідних посадових осіб ЦОВВ та ЗСУ визначається мінімальна кількість спеціалістів обслуг обслуговування, ЗАТО ПС, засобів наземного контролю та час, необхідний для підготовки ПС до польотів, залежно від кількості ПС, що залучаються до польотів.

Виконувати підготовку АТ до польотів неукомплектованими технологічними обслугами забороняється.

Після виконання робіт начальники обслуг обслуговування зі спеціальності доповідають заступнику командира ае з ІАС (інженерам зі спеціальності) про закінчення підготовки та виявлені несправності,

організовують їх усунення та контроль якості робіт. Заступник командира ае з ІАС про результати підготовки доповідає старшому інженеру польотів.

13. За рішенням заступника командира авіаційної частини з ІАС дозволяється залучати на польоти до ае в даний льотний день (ніч) однотипні ПС з іншої ае. У такому випадку ПС залучається разом зі старшим авіаційним техніком (авіаційним техніком) ПС і механіком.

Поєднувати виконання періодичних робіт (попередньої підготовки) і передпольотної підготовки, а також виконувати їх послідовно протягом доби, за винятком підготовки ПС за тривогою (сигналом), забороняється.

14. Під час підготовки ПС до польоту за тривогою (сигналом) до технологічних обслуг можуть додатково залучатись спеціалісти інших підрозділів частини, які мають допуск до виконання робіт. Для цього вони проходять тренажі в складі технічних розрахунків не менше одного разу на квартал.

15. Підготовка спорядження та зміна варіантів озброєння, засобів радіоелектронної боротьби (далі – РЕБ), радіоелектронного обладнання (далі – РЕО), радіоелектронної розвідки (далі – РЕР), фотообладнання (далі – ФО) можуть виконуватись позаштатними, спеціально навченими обслугами, що складаються з ІТС різних спеціальностей та льотних екіпажів та допущені до виконання цих робіт відповідним наказом командира авіаційної частини.

Контроль за роботою таких спеціалістів та найбільш складні операції виконують спеціалісти, за якими закріплене дане обладнання. Склад обслуг і допуск їх до роботи визначаються наказом командира авіаційної частини.

16. Передпольотна підготовка ПС проводиться безпосередньо перед польотами відповідно до завдань льотного дня (ночі) і включає:

передпольотний огляд ПС та усунення виявлених несправностей;

перевірку відповідності заправлення (заряджання) систем ПС завданню на політ;

встановлення на ПС знімного обладнання;

дозаправлення (дозаряжання) систем ПС відповідно до завдання на політ;

введення вихідних даних (програм) у навігаційні, прицільні та інші системи;

підготовку АЗУ до застосування;

спорядження ПС АЗУ;

приймання ПС льотним складом і перевірку готовності його до виконання завдання в обсязі вимог КЛЕ.

Часом підготовки ПС до польотів є безперервний час від початку робіт з підготовки ПС до його готовності до запуску двигунів для виконання польоту.

17. Після виконання передпольотної підготовки ПС старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС і спеціалісти технічного розрахунку заповнюють журнал підготовки ПС і доповідають по команді про виконання передпольотної підготовки.

Допуск ПС до польоту оформляється після контролю готовності ПС.

Після виконання передпольотної підготовки проведення тренажів на підготовлених ПС забороняється.

18. Після прибуття командира екіпажу старший авіаційний технік (бортовий технік, авіаційний технік) ПС доповідає йому про виконання передпольотної підготовки, кількість заправленого палива та про спорядження ПС згідно із завданням на політ. Льотний склад приймає ПС і перевіряє готовність його до польоту в обсязі вимог КЛЕ, перевіряє відповідність спорядження літака та введення (встановлення) вихідних даних

(під час польотів на бойове застосування) завданню на політ. Про приймання ПС командир екіпажу робить запис у журналі підготовки ПС.

19. Підготовка ПС до повторного польоту проводиться перед кожним новим польотом у період стартового часу відповідно до завдання на майбутній політ і включає:

контроль працездатності систем і обладнання ПС та дотримання правил його експлуатації в попередньому польоті за даними засобів об'єктивного контролю (далі – ЗОК) (на ПС, де передбачений міжпольотний контроль) та доповідей льотного екіпажу;

стартовий огляд ПС;

усунення виявлених несправностей;

заправлення ПС паливом, маслом, спеціальними рідинами і заряджання газами;

введення вихідних даних (програм) у навігаційні, прицільні та інші системи;

спорядження ПС АЗУ;

встановлення на ПС знімного обладнання;

прийом ПС льотним складом (у разі зміни екіпажу) і перевірку готовності його до польоту в обсязі вимог КЛЕ.

20. Після виконання підготовки до повторного польоту старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС і спеціалісти обслуг обслуговування за відповідними спеціальностями заповнюють журнал підготовки ПС і доповідають по команді про виконання підготовки ПС до повторного польоту.

Допуск ПС до польоту оформлюється після контролю готовності ПС.

Після прибуття льотного складу старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС доповідає командиру екіпажу про виконання підготовки ПС до

повторного польоту, кількість заправленого палива та про спорядження ПС згідно із завданням на політ.

Льотний склад приймає ПС і перевіряє його готовність до польоту в обсязі вимог КЛЕ, перевіряє відповідність спорядження ПС та введення (встановлення) вихідних даних (під час польотів на бойове застосування) завданню на політ. Про приймання ПС командир екіпажу робить запис у журналі підготовки ПС.

Часом підготовки ПС до повторного польоту вважається безперервний час із моменту вимикання двигуна (двигунів) льотчиком після польоту до готовності ПС до запуску двигуна (двигунів) для виконання польоту. Час підготовки ПС до повторного польоту складається з технологічного часу підготовки ПС ІТС згідно з РТО та часу підготовки і перевірки льотним екіпажем систем і обладнання згідно з КЛЕ.

21. Післяпольотна підготовка АТ проводиться наприкінці кожного льотного дня, а також після закінчення чергування незалежно від того, відбулися польоти чи ні, та включає:

аналіз працездатності систем і обладнання ПС за доповіддю льотного екіпажу, а також дотримання правил експлуатації ПС у попередньому польоті (якщо польоти відбулись) за даними бортових ЗОК (на ПС, де передбачений такий контроль);

післяпольотний огляд ПС;

усунення несправностей, виявлених у польоті та під час огляду;

заправлення та спорядження ПС згідно з варіантом, встановленим командиром авіаційної частини.

22. Старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС та спеціалісти обслуг обслуговування (груп підготовки) після закінчення післяпольотної підготовки роблять запис у журнал підготовки ПС про виконані роботи на ПС та доповідають про його стан по команді.

Після виконання польотів і завершення післяпольотної підготовки ІТС, який бере участь у їх забезпеченні, повинно надаватися не менш 8 годин для відпочинку (сну).

23. За потреби дозволяється виконувати позмінні польоти. Під час позмінних польотів протягом двох змін льотного дня польоти можуть виконуватись на тих самих ПС, змінюється тільки ІТС. Необхідна кількість ПС на льотний день виділяється від однієї чи декількох ае.

Для здійснення позмінних польотів за кожним старшим авіаційним техніком (авіаційним техніком) ПС дозволяється закріпляти два ПС – своє та техніка-напарника або за двома техніками ПС закріплюється одне ПС. Пари ПС (техніків ПС) призначаються на початку навчального року наказом командира авіаційної частини. У разі крайньої необхідності склад пар ПС (техніків ПС) дозволяється тимчасово змінювати наказом командира авіаційної частини. Підставою для тимчасової зміни складу пар ПС (техніків ПС) є рапорт заступника командира ае з ІАС.

24. Під час складання пар ПС, а також у разі тимчасової зміни складу пар технікам ПС та спеціалістам обслуг обслуговування (якщо ПС обслуговуються різними обслугами обслуговування) надається не менше одного робочого дня для огляду ПС напарника (перехресного огляду), вивчення його особливостей та документації. Перехресні огляди ПС парними техніками проводяться в обсязі контрольного огляду, про що робиться запис у журналі підготовки ПС із зазначенням виявлених недоліків.

Контроль за повнотою та якістю проведення перехресного огляду кожного ПС пари, а також організацію усунення виявлених під час цього недоліків здійснює начальник ТЕЧ ланки (загону), до складу якої (якого) входить дане ПС.

25. У дні попередньої підготовки, дні роботи на АТ і паркові дні техніки ПС, за якими закріплені два ПС (своє ПС та ПС техніка-напарника),

виконують роботи тільки на своїх ПС. У разі закріплення за двома техніками одного ПС ці роботи можуть виконуватися обома техніками (один з них повинен бути призначений старшим), при цьому роботи повинні бути чітко розподілені з метою унеможливлення їх невиконання.

26. У дні позмінних польотів кожна зміна ІТС перед початком польотів у свою зміну вивчає стан виділених на польоти ПС за записами в журналах підготовки ПС, в журналі старшого інженера польотів (результати попередньої зміни) та виконує на ПС передпольотну підготовку.

Контроль за якістю виконання підготовок АТ до польотів здійснює керівний ІТС зміни в обсязі своїх функціональних обов'язків.

27. Після закінчення польотів кожної зміни на ПС виконується післяпольотна підготовка ІТС цієї зміни. У разі перерв між змінами польотів три години і менше дозволяється проводити передачу змін у процесі спільної підготовки до повторного польоту спеціалістами обох змін ПС. У такому випадку післяпольотна (після першої зміни) підготовка та передпольотна (перед другою зміною) підготовка на цих ПС не виконуються. Приймання ПС оформлюється спеціалістами другої зміни в контрольних аркушах журналів підготовки ПС за підготовку ПС до повторного польоту (першого польоту другої зміни) з наступною доповіддю по команді старшому інженеру польотів.

Старші авіаційні техніки (техніки) ПС другої зміни ставлять свої підписи в журналі підготовки ПС про приймання ПС у цілому.

28. ПС, які відмовили під час льотної зміни, вводяться до ладу ІТС цієї ж зміни під технічним керівництвом начальника ТЕЧ ланки (начальника обслуги обслуговування відповідної спеціальності).

Несправності, виявлені під час передачі ПС, усувають спеціалісти першої зміни.

29. Попередня підготовка ПС до польоту (якщо вона передбачена РТО) виконується в день роботи на АТ і включає:

контрольний огляд;

усунення виявлених під час огляду несправностей.

У день проведення попередньої підготовки, крім підготовки ПС, можуть виконуватися:

періодичні роботи відповідно до РТО;

цільові огляди та перевірки;

підготовка АЗУ та знімних агрегатів озброєння;

заміна агрегатів, в яких закінчився ресурс (строк служби);

роботи з утримання в справному стані інструменту та закріплених за підрозділом (ПС) ЗНО СЗ і засобів контролю;

перехресні огляди ПС для проведення позмінних польотів;

усунення несправностей;

роботи з догляду за АЗУ першого боєкомплекту та знімними агрегатами озброєння;

контрольні огляди АТ керівним ІТС;

роботи з догляду за захисними укриттями та спорудами;

тренажі з льотним складом та ІТС;

оформлення пономерної та експлуатаційної документації;

контроль готовності АТ та ІТС до польотів;

інші роботи на АТ.

30. Попередня підготовка до польотів проводиться протягом повного робочого дня.

Після виконання попередньої підготовки та перед виконанням польотів ІТС надається не менше 8 годин для відпочинку.

31. Підготовку ПС та апаратури для проведення тренажів льотного складу здійснює ІТС авіаційної частини. Тренажі льотних екіпажів

організовує та проводить керівний льотний склад. Для проведення тренажів може залучатися і ІТС.

Скорочення обсягу попередньої підготовки ПС до польоту забороняється.

4. Організація та проведення дня робіт на авіаційній техніці

1. Дні роботи на авіаційній техніці (далі – ДРАТ) проводяться на всіх типах ПС не рідше одного разу на тиждень залежно від особливостей експлуатації конкретного типу ПС.

2. У ДРАТ виконуються:

попередня підготовка (на тих типах ПС, для яких вона передбачена РТО);

періодичні роботи відповідно до РТО;

цільові огляди та перевірки;

підготовка АЗУ та знімних агрегатів озброєння;

заміна агрегатів, в яких закінчився ресурс (строк служби);

роботи з утримання в справному стані інструменту та закріплених за підрозділом ПС, ЗНО СЗ і засобів контролю;

перехресні огляди ПС для проведення позмінних польотів;

усунення несправностей;

роботи з догляду за АЗУ першого боєкомплекту та знімними агрегатами озброєння;

контрольні огляди АТ керівним ІТС;

роботи з догляду за захисними укриттями та спорудами;

тренажі з льотним складом та ІТС;

оформлення пономерної та експлуатаційної документації;

контроль готовності АТ та ІТС до польотів;

інші роботи на АТ.

3. Роботи плануються і проводяться протягом повного робочого дня. Після їх виконання, перед виконанням польотів ІТС надається не менше 8 годин для відпочинку.

4. План роботи ІТС у ДРАТ розробляється в ІАС авіаційної частини завчасно і затверджується заступником командира авіаційної частини з ІАС.

5. Періодичні роботи

1. Періодичні роботи є видом періодичного ТО ПС, компонентів та обладнання і проводяться за напрацюванням або календарними строками у міжрегламентний період.

2. Періодичні роботи виконуються ІТС ае із залученням за необхідності спеціалістів ТЕЧ АТ і окремих груп в обсязі та строки, встановлені РТО.

Польоти на ПС у день виконання на них періодичних робіт не проводяться.

6. Цільові огляди і перевірки

1. Цільові огляди і перевірки (далі – ЦОіП) проводяться з метою детальної перевірки окремих агрегатів, систем, механізмів і елементів конструкції АТ. ЦОіП є одним із елементів профілактичних заходів щодо попередження відмов ПС, його компонентів та обладнання.

Обсяг, порядок і строки проведення цільових оглядів і перевірок визначають заступник командира авіаційної частини з ІАС і керівники ІАС вищих рівнів. Особи, які віддали розпорядження на проведення ЦОіП, повинні вказати мету і порядок його проведення.

2. Усі документи, що стосуються виконання ЦОіП, адресуються заступнику командира авіаційної частини з ІАС, який з отриманням документа:

вивчає його зміст;

ставить задачу щодо виконання вимог документа, керуючись цими Правилами та іншими нормативно-технічними документами з питань експлуатації і ремонту АТ;

ставить задачу старшому інженеру (інженеру) зі спеціальності про визначення ПС, на яких будуть виконані ЦОіП (у випадку, якщо документ вимагає виконання комплексу робіт з декількох спеціальностей, то задача ставиться старшим інженерам (інженерам) відповідних спеціальностей);

призначає відповідального за виконання ЦОіП та визначає строки їх виконання.

Відповідальним за виконання призначається старший інженер (інженер) ІАС з тієї спеціальності, якої стосується документ, що надійшов. Якщо документ вимагає виконання комплексу робіт з декількох спеціальностей, то призначається відповідальний за виконання документа в цілому та відповідальні по кожній спеціальності. У такому випадку прізвище відповідального за виконання документа в цілому записується першим.

3. Після одержання документа відповідальний (відповідальні) за виконання:

вивчає (вивчають) нормативно-технічні документи та довідковий матеріал, що стосується виконання ЦОіП;

відпрацьовує (відпрацьовують) (у разі відсутності) технологію виконання ЦОіП АТ;

визначає (визначають) потрібні сили, засоби та час, необхідні для виконання ЦОіП;

відпрацьовує (відпрацьовують) аркуші (аркуш) контролю встановленої форми за кожною спеціальністю (додаток 13) виконання вказівок та

розпоряджень у кількості примірників, що відповідає кількості підрозділів, які залучаються до виконання ЦОіП;

доводить (доводять) до заступників командирів ае з ІАС, начальника ТЕЧ АТ, спеціалістам (у частині, що їх стосується) вимоги документа;

організує (організовують) інструктаж спеціалістів, які залучаються для виконання ЦОіП, з показом (за необхідності) технології виконання робіт безпосередньо на ПС, його компонентах та обладнанні.

За відпрацювання аркушів контролю є відповідальними старші інженери (інженери) ІАС авіаційної частини.

4. Аркуші контролю розробляються на всі накази, директиви, вказівки і розпорядження з питань експлуатації і ремонту АТ, які надійшли до авіаційної частини.

Аркуш контролю є технічним документом, який визначає порядок, технологію, перелік контрольних операцій, разових перевірочних робіт під час виконання ЦОіП на АТ. Він є також звітним документом, який підтверджує факт виконання та контролю якості робіт (оглядів) на ПС у визначені строки. Аркуші контролю передаються у підрозділи, що залучаються до виконання вимог документа.

5. Після отримання аркушів контролю заступники командирів ае з ІАС, начальник ТЕЧ АТ доводять їх зміст до начальників обслуг обслуговування (груп) і ТЕЧ ланок (загонів) та заповнюють відповідні журнали.

Додатково до зазначених вище облікових документів у обліково-плановому відділенні (групі) ІАС частини, в ае, ТЕЧ АТ та в окремих групах мають бути плани-графіки обліку виконання аркушів контролю.

За повноту і своєчасність заповнення зазначених планів-графіків є відповідальними:

старші інженери (інженери) ІАС зі спеціальності;

помічники начальників ІАС ае;

начальники груп.

Виконання ЦОіП на АТ в підрозділах організують заступники командирів ае з ІАС, начальник ТЕЧ АТ через начальників обслуг обслуговування (груп) і ТЕЧ ІАС ае ланок (загонів) ІАС, які:

визначають спеціалістів, які повинні виконувати ЦОіП, проводять з ними тренажі;

організовують підготовку інструменту, контрольно-перевірочної апаратури (далі – КПА) та ЗНО СЗ, необхідних для виконання робіт;

ставлять завдання щодо виконання робіт на ПС та контролюють їх виконання .

Перелік ЦОіП, що міститься в аркуші контролю, старші авіаційні техніки (бортові техніки, авіаційні техніки) ПС, старші техніки обслуг обслуговування (груп) записують у журнали підготовки ПС до польотів.

Після виконання на ПС, його компонентах та обладнанні ЦОіП безпосередні виконавці ставлять свої підписи у журналах підготовки ПС до польотів та в аркуші контролю. Начальники обслуг обслуговування (груп) і ТЕЧ ланок ІАС після контролю якості виконання ЦОіП ставлять свої підписи в журналах підготовки ПС до польотів та в аркуші контролю.

Якість виконання ЦОіП також контролюють:

старші інженери (інженери) частини зі спеціальності в кожній ае на 1–2 ПС;

заступник командира ае з ІАС у кожній авіаційній ланці відповідно до свого плану контролю;

начальник ТЕЧ АТ на ПС, що прийняті в ТЕЧ АТ.

6. Виконання цільового огляду (перевірки) оформлюється шляхом здійснення виконавцями відповідних записів у тому формулюванні, що зазначене в аркуші контролю, у журналі підготовки ПС, у аркуші контролю, а також у формулярі ПС – у разі виконання цільового огляду (перевірки) за вказівкою керівника ІАС від ОУА ІАС ЦОВВ та ЗСУ.

7. Після виконання ЦОіП на всіх ПС підрозділу заступники командирів ае з ІАС, начальник ТЕЧ АТ підписують аркуші контролю та повертають їх відповідальному за виконання.

8. Після отримання заповнених аркушів контролю відповідальний за виконання документа:

перевіряє правильність заповнення аркушів контролю;

обліковує виконання ЦОіП;

доповідає заступнику командира авіаційної частини з ІАС про виконання ЦОіП, виявлені при цьому несправності, недоліки та пропонує шляхи їх усунення;

відпрацьовує та відправляє повідомлення у вищу інстанцію про виконання ЦОіП.

9. Для обліку та контролю виконання розпоряджень з експлуатації АТ в авіаційних частинах ведеться журнал обліку аркушів контролю (додаток 14). За правильність заповнення журналу відповідають старші інженери (інженери) ІАС авіаційної частини.

Журнал зберігається в обліково-плановому відділенні (групі).

Аркуші контролю зберігаються в окремих справах (за спеціальностями), в яких повинні бути внутрішні описи. Строк зберігання аркушів контролю в частині – два роки після завершення виконання робіт за даним аркушем контролю на всіх ПС частини.

10. На АТ, яка знаходиться на зберіганні, ЦОіП, які пов’язані з опробуванням двигунів чи з перевіркою систем під струмом, не виконуються.

Під час підготовки ПС, які знаходились на зберіганні, прийнятих з інших частин або АРП, до польотів необхідно забезпечити обов’язкове виконання на них всіх робіт за обсягами аркушів контролю, які були

відпрацьовані за час перебування ПС на зберіганні, в інших частинах або в АРП.

Для цього старші інженери (інженери) зі спеціальності під керівництвом заступника начальника ІАС відпрацьовують переліки цільових оглядів та перевірок (додаток 15), які не були виконані за обсягами акушів контролю.

Переліки цільових оглядів та перевірок складаються на кожне ПС і зберігаються у формулярах ПС (частина 1) та вносяться до їх внутрішнього опису. Контроль за складанням переліків ЦОіП для таких ПС покладається на заступника командира ае з ІАС. Строк зберігання переліку цільових оглядів та перевірок – два роки після виконання всіх робіт.

7. Регламентні роботи

1. Регламентні роботи є видом періодичного ТО і проводяться з метою поглибленої перевірки технічного стану АТ та приведення її технічних характеристик у відповідність до ЕД.

2. Регламентні роботи виконуються спеціалістами ТЕЧ АТ (окремих груп) авіаційної частини в спеціальних приміщеннях або на спеціальних майданчиках.

За розпорядженням ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ регламентні роботи можуть також виконуватись на ПС, які виконують завдання у відриві від постійного місця базування, спеціальними групами ІТС із залученням екіпажу за наявності відповідної КПА та допущеного в установленому порядку персоналу.

3. Регламентні роботи на планері, силових установках, обладнанні ПС виконуються в єдині строки, визначені РТО. Відлік строку виконання перших регламентних робіт ведеться від початку експлуатації, а надалі – від дати

підсумкового запису у формулярі ПС начальником ТЕЧ АТ про виконання попередніх регламентних робіт або проведеного ремонту (на АРП чи заводі-виробнику).

Контроль за якістю виконання регламентних робіт здійснюється начальниками груп регламенту та ремонту (окремих груп) або безпосередніми начальниками виконавців згідно з переліком контрольних операцій та технологічними картами пооперaційного контролю.

4. Річний план відходу АТ до ремонту, на регламентні роботи та роботи за бюлетенями складає заступник командира авіаційної частини з ІАС та затверджує командир авіаційної частини. Агрегати групового призначення подаються у ТЕЧ АТ для виконання регламентних робіт за графіком, який складає інженер авіаційної частини зі спеціальності і затверджує заступник командира авіаційної частини з ІАС.

Планування відходу АТ до ремонту, на регламентні роботи, що виконуються на АРП, інших авіаційних частинах, здійснюється на підставі річних планів, затверджених ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

Річний план-графік відновлення справності ПС та заміни АД (для ТЕЧ АТ) та місячний виробничий план ТЕЧ АТ складаються начальником ТЕЧ АТ та затверджуються заступником командира авіаційної частини з ІАС.

Трудовитрати на виконання регламентних і ремонтних робіт на АТ повинні становити не менше 70 % річного фонду робочого часу персоналу ТЕЧ АТ.

За своєчасне надання ПС до ТЕЧ АТ для виконання регламентних робіт у встановлені строки відповідає заступник командира ае з ІАС.

Подача ПС до ТЕЧ АТ із незнятими боєкомплектами АЗУ, ПТЗ систем АОз та РЕБ забороняється. Системи і агрегати АОз, піромеханізми інших систем повинні бути розряджені.

5. З метою виявлення несправностей, визначення трудомісткості і характеру ремонтних робіт, які повинні бути проведені одночасно з виконанням регламентних робіт, на ПС, що надійшли до ТЕЧ АТ, виконуються огляд, дефектація та спеціальний контроль за інформацією попереднього польоту, зареєстрованою бортовими пристроями реєстрації (далі – БПР) загального і спеціального призначення та бортових автоматизованих засобів контролю (далі – АЗК).

Обсяг огляду під час приймання ПС встановлюється начальником ТЕЧ АТ залежно від стану ПС, але не менше обсягу контрольного огляду. Огляд проводиться спеціалістами груп регламенту та ремонту (окремих груп) під керівництвом начальників груп.

Результати дефектації записуються в журнал начальника групи технічно-експлуатаційної частини авіаційної техніки частини (групи технічної позиції підготовки ракет (спеціальної інженерної служби), групи) (додаток 16) і журнал підготовки ПС. Про виявлені на ПС грубі порушення правил технічної експлуатації, відмови, які загрожують безпеці польотів, начальник ТЕЧ АТ доповідає заступнику командира авіаційної частини з ІАС для вжиття заходів щодо усунення їх причин.

Разом із ПС до ТЕЧ АТ з ае передаються пономерна документація на нього, матеріали об’єктивного контролю крайнього польоту, а також компоненти та обладнання (агрегати, блоки і деталі), що підлягають заміні за виробітком ресурсу (строку служби). Крім того, на регламентні роботи до ТЕЧ АТ разом із ПС подаються закріплені за ним ЗНО СЗ, агрегати знімного обладнання та озброєння.

Старший авіаційний технік (авіаційний технік, бортовий технік) ПС протягом усього періоду виконання регламентних та ремонтних робіт на ПС знаходиться в ТЕЧ АТ і з питань внутрішнього розпорядку та режиму роботи підпорядковується начальнику ТЕЧ АТ.

Старший авіаційний технік (авіаційний технік, бортовий технік) ПС перевіряє повноту виконання регламентних робіт, контролює усунення

несправностей, виявлених під час приймання ПС в ТЕЧ АТ, та виконання доробок за бюлетенями, а також перевіряє відсутність на ПС залишених сторонніх предметів та пошкоджень обладнання.

6. Усі несправності, виявлені під час приймання ПС в ТЕЧ АТ, у процесі виконання регламентних робіт, передачі ПС до ае, а також під час обльоту ПС після виконання регламентних робіт усуваються спеціалістами груп регламенту та ремонту (окремих груп) і обліковуються в журналі підготовки ПС та в журналах начальників груп ТЕЧ АТ (окремих груп). Облік ремонту виробів АТ у ТЕЧ АТ ведеться у журналі обліку ремонту в технічно-експлуатаційній частині авіаційної техніки частини (додаток 17).

Значення всіх параметрів, які підлягають контролю під час регламентних робіт, заносяться до журналу обліку результатів вимірювання параметрів (додаток 18).

Про виконання регламентних робіт начальники груп регламенту та ремонту (окремих груп) роблять запис у розділі відповідної частини формуляра ПС.

Начальник ТЕЧ АТ на підставі особистої перевірки та доповідей начальників груп робить підсумковий запис про виконання регламентних робіт у формулярі ПС.

Приймання ПС з ТЕЧ АТ здійснюється начальником ТЕЧ ланки (загону) та начальниками обслуг обслуговування під керівництвом заступника командира ае з ІАС в обсязі контрольного огляду.

У день приймання ПС з ТЕЧ АТ здійснювати його обліт забороняється.

Один раз на місяць начальник ТЕЧ АТ у письмовій формі доповідає заступнику командира авіаційної частини з ІАС про виконання виробничого плану та стан ПС, що надійшли на регламентні роботи.

Старші інженери (інженери) авіаційної частини зі спеціальності здійснюють вибірковий контроль повноти та якості виконання регламентних робіт у кожній групі регламенту та ремонту ТЕЧ АТ (окремій групі). При

цьому перевіряються: знання спеціалістами конструкції АТ, правил її експлуатації та вимог безпеки; якість виконання регламентних робіт на робочих місцях; стан інструменту, засобів контролю, ЗНО СЗ. Результати контролю записуються в журнали начальників груп регламенту та ремонту. Протягом року мають бути проконтрольовані всі пункти регламентних робіт, які виконуються групами регламенту та ремонту.

Комплексна перевірка організаторської та технологічної діяльності ТЕЧ АТ (окремих груп) зі складанням акта перевірки здійснюється двічі на рік старшими інженерами (інженерами) авіаційної частини зі спеціальності під керівництвом заступника командира авіаційної частини з ІАС.

8. Роботи з продовження (збільшення) встановлених показників авіаційної техніки

1. Роботи з продовження (збільшення) встановлених показників АТ виконуються силами авіаційних частин із залученням спеціалістів науково-дослідних установ та промисловості відповідно до чинних наказів Міністерства оборони України.

9. Контрольно-відновні роботи

1. Контрольно-відновні роботи виконуються на виробі АТ ДА для переведення його на експлуатацію за технічним станом.

2. Переведення АТ на експлуатацію за технічним станом здійснюється відповідно до чинних наказів Міністерства оборони України.

10. Контрольно-технічні огляди

1. Контрольно-технічні огляди виконуються силами авіаційних частин із залученням спеціалістів науково-дослідних установ та промисловості.

2. Обсяг КТО встановлюється вказівками ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ. Керівним ІТС частини в процесі виконання КТО здійснюється контроль за технічним станом виробу АТ. У разі позитивних результатів виріб АТ допускається до подальшої експлуатації на підставі відповідної вказівки, про що робиться запис у формулярі (паспорті) виробу АТ.

3. Відновні роботи – комплекс технологічних операцій чи операція, яку виконують за результатами КТО на виробі АТ ДА, який експлуатують за технічним станом, для приведення його у справний (працездатний) стан.

11. Організація та проведення паркових днів на авіаційній техніці

1. Паркові дні проводяться через 15±3 днів, але не менше ніж два рази на місяць. Під час проведення навчань і заходів за планом вищих штабів дозволяється проводити здвоєні паркові дні (два дні підряд).

До роботи на АТ у парковий день залучається весь льотний та ІТС авіаційної частини протягом повного робочого дня. Робота спеціалістів авіаційної частини на АТ у парковий день організовується командиром авіаційної частини.

Паркові дні на ПС, які перебувають на постійному чергуванні у відриві від місць постійного базування, рішенням керівника ІАС СДА дозволяється виконувати силами екіпажу ПС із залученням за необхідності спеціалістів ІТС авіаційної частини (підрозділу) постійного базування.

2. План роботи ІТС та льотного складу в парковий день розробляється під керівництвом заступника командира авіаційної частини з ІАС завчасно на повний робочий день і затверджується командиром авіаційної частини.

Старші інженери (інженери) частини зі спеціальності складають перелік робіт, що підлягають виконанню на ПС у парковий день, який затверджує заступник командира авіаційної частини з ІАС.

3. У парковий день виконуються найбільш складні та трудомісткі роботи на АТ, цільові огляди і перевірки, роботи з догляду за бойовими комплектами, огляди АТ льотним складом, тренажі льотного складу та ІТС, роботи з догляду за контрольно-перевірочною апаратурою, ЗНО СЗ та укриттями, перевірки стану пересувних засобів військового ремонту, регламентні роботи на стендах, установках і обладнанні, ремонт наземного обладнання та пристроїв.

Після виконання робіт за планом паркового дня АТ повинна бути приведена у справний стан.

Планувати та проводити польоти, попередню підготовку АТ, господарські роботи та інші заходи, не пов’язані з роботою на АТ, у парковий день забороняється.

Якщо на деяких ПС не виконувалися роботи за переліком паркового дня, то ці роботи повинні бути виконані на цих ПС у черговий день роботи на АТ.

Після проведення паркового дня ІТС перед виконанням польотів надається не менше 8 годин для відпочинку.

На ПС, які перебувають на регламентних роботах у ТЕЧ АТ, цільові огляди та перевірки за переліком паркового дня виконуються спеціалістами ТЕЧ АТ.

Після закінчення робіт за планом паркового дня заступник командира авіаційної частини з ІАС підводить підсумки роботи в парковий день.

12. Контроль за технічним станом авіаційної техніки

1. Контроль за технічним станом АТ полягає в перевірці відповідності значень параметрів зразка АТ вимогам експлуатаційної (ремонтної) документації та визначення на цій основі технічного стану в даний момент часу.

2. Контроль за технічним станом є основним джерелом інформації для ІТС під час визначення конкретного характеру та обсягу робіт, що підлягають виконанню на АТ.

3. Види контролю технічного стану АТ, порядок їх виконання встановлюються РТО, КЕ, нормативною та методичною документацією.

4. Контроль за матеріалами наземних та бортових засобів контролю (об’єктивний контроль).

Об’єктивний контроль поділяється на міжпольотний, повний та спеціальний.

5. Міжпольотний контроль проводиться під час льотної зміни безпосередньо на аеродромі після кожного польоту за матеріалами бортових ЗОК під час підготовки до повторного польоту.

6. Міжпольотний контроль виконують спеціалісти ІТС, які пройшли навчання, здали заліки та допущені наказом командира авіаційної частини до проведення аналізу матеріалів ЗОК. Результати міжпольотного контролю доповідаються старшому інженеру польотів і записуються в журнал міжпольотного контролю.

7. Під час льотної зміни керівним складом ІАС авіаційної частини вибірково проводиться контроль за технічним станом окремих ПС в обсязі спеціального контролю.

Заступник командира авіаційної частини з ІАС визначає ПС, що підлягають контролю керівним ІТС, і посадову особу, відповідальну за контроль.

8. У разі виявлення за матеріалами наземних та бортових ЗОК несправностей АТ або порушень правил експлуатації старший інженер польотів інформує про це заступника командира ае з ІАС (старшого інженера частини зі спеціальності) і доповідає керівнику польотів.

Заступник командира ае з ІАС (старший інженер частини зі спеціальності) проводить спеціальний контроль за інформацією БПР загального призначення, робить запис про несправність у журналі підготовки і дає вказівки про порядок і методи її усунення.

Після усунення несправностей заступник командира ае з ІАС (старший інженер частини зі спеціальності) ставить свій підпис в журналі підготовки і журналі обліку результатів контролю інформації БПР, доповідає про усунення старшому інженеру польотів.

9. Повний контроль здійснюється після завершення льотної зміни з метою:

аналізу та оцінки безпосередніми керівниками (начальниками) ескадрилій (загонів) виконання польотних завдань, виявлення інцидентів і розроблення заходів щодо їх усунення;

оцінки керівним ІТС стану АТ, дотримання правил її експлуатації, а також прогнозування її працездатності;

виявлення та аналізу недоліків у керівництві польотами та вжиття заходів щодо їх усунення;

підготовки матеріалів об’єктивного контролю (далі – МОК), які висвітлюють характерні недоліки та повчальні приклади для використання під час розбору польотів.

10. Спеціальний контроль здійснюється:

за потреби поглибленого аналізу роботи АТ або виконання польотного завдання;

під час підготовки та проведення дослідницьких, спеціальних польотів і дослідно-конструкторських робіт;

після ремонту АТ на АРП (виконання випробувальних та ознайомлювальних польотів);

у разі виявлення відхилень у роботі АТ;

у разі надходження ПС у ТЕЧ АТ за даними попереднього польоту;

для оцінки повноти та якості підготовки АТ до польотів;

після опробування АД ІТС (у строки, установлені РТО ПС, після заміни двигунів, систем (агрегатів), виконання регламентних робіт, періодичних робіт);

після обльоту (ознайомлювального, контрольного польоту) ПС;

під час розслідування авіаційних подій та інцидентів.

11. Під час розслідування авіаційної події (серйозного інциденту) порядок проведення та обсяг спеціального контролю визначає голова комісії із розслідування авіаційної події (серйозного інциденту), а під час розслідування інциденту – командир авіаційної частини.

12. Спеціальний контроль здійснюється також під час проведення льотної перевірки (обльоту) радіотехнічних систем з метою перевірки справності та якості роботи бортових і наземних засобів, документування мовної та відеоінформації, встановлених на ПС, ПУ, на окремих засобах зв’язку та РТЗ.

Перелік параметрів, що контролюються під час спеціального контролю, визначає заступник керівника (начальника) СДА з ІАС разом з інженерами ІАС.

У разі відмови АТ, інциденту та за наявності зауважень льотних екіпажів щодо роботи АТ і якщо для виявлення їх причин необхідні матеріали ОК, також проводиться спеціальний контроль.

13. Посадові особи ІАС проводять контрольні (періодичні) огляди ПС в обсязі, передбаченому РТО або вказівками ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ з обов'язковим аналізом повноти та якості виконання міжпольотного контролю за матеріалами крайнього польоту.

ІТС зобов'язаний знати принцип дії та правила експлуатації наземних та бортових засобів контролю, вміти дешифрувати і аналізувати зареєстровану інформацію в обсязі своїх посадових обов'язків.

14. Дефектоскопічний контроль виконується з метою своєчасного виявлення тріщин, корозійних пошкоджень, неприпустимих змін механічних властивостей та інших дефектів матеріалу високонавантажених деталей АТ за допомогою радіографічного, ультразвукового, акустико-емісійного, вихрострумового, магнітопорошкового, візуально-оптичного, капілярного та інших методів неруйнівного контролю.

15. Організація дефектоскопічного контролю в ОУА ЦОВВ, ЗСУ покладається на старшого інженера (інженера) структурного підрозділу ОУА ЦОВВ та ЗСУ, з'єднання та авіаційної частини з експлуатації планера (літака, вертольота) та двигуна (далі – ПД).

Відповідальним за стан дефектоскопічного контролю в ТЕЧ АТ є заступник начальника ТЕЧ АТ.

16. У ТЕЧ АТ в групах регламенту та ремонту ПД створюються лабораторії дефектоскопічного контролю, в яких зосереджуються всі засоби, необхідні для дефектоскопічного контролю ПС або двигунів, переліки деталей АТ, які підлягають дефектоскопічному контролю, технологічні карти

на кожну деталь, що контролюється, методичні посібники, навчальні плакати та фільми.

У лабораторіях дефектоскопічного контролю обладнуються робочі місця для настроювання дефектоскопів, контролю деталей та тренажу спеціалістів.

17. Групи регламенту та ремонту проводять відповідно до ЕД дефектоскопічний контроль під час виконання регламентних робіт, ремонту та цільових оглядів АТ. Для цього в кожній групі регламенту та ремонту в ТЕЧ АТ повинні бути підготовлені 2–4 спеціалісти – виконавці робіт з дефектоскопії.

Допуск спеціалістів до контролю деталей АТ оформлюється наказом командира авіаційної частини.

18. Після прибуття представників промисловості для дефектоскопічного контролю за бюлетенями (вказівками) інженер авіаційної частини з ПД перевіряє наявність документа на право проведення контролю, технічної документації (бюлетеня, вказівки, інструкції, методики контролю тощо), вказаних у документації приладів, перетворювачів (датчиків), контрольних зразків, пристроїв, дефектоскопічних матеріалів, переконується в умінні представників проводити контроль, доповідає заступнику командира частини з ІАС результати перевірки для прийняття рішення про допуск їх до перевірки та заповнює журнал обліку представників промисловості (додаток 19).

19. За виділення АТ для виконання робіт з дефектоскопічного контролю за бюлетенями, вказівками ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ відповідає командир авіаційної частини. За якість і повноту виконання дефектоскопічного контролю за бюлетенями відповідають спеціалісти, які проводять цей контроль.

20. Начальник групи регламенту та ремонту ПД та старший інженер (інженер) авіаційної частини з експлуатації ПД оцінюють якість дефектоскопічного контролю за кожним бюлетенем, що виконується, у тому числі шляхом вибіркової повторної перевірки. Про результати оцінки вони доповідають заступнику командира авіаційної частини з ІАС.

21. Перевірки організації дефектоскопічного контролю та стану засобів дефектоскопії, знання ІТС апаратури і технології контролю проводяться у кожній авіаційній частині не менше одного разу на рік.

22. ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ організовують підготовку інженерів, відповідальних за організацію та стан дефектоскопічного контролю в СДА, а також осіб, які проводять дефектоскопічний контроль АТ.

13. Забезпечення вимог безпеки під час експлуатації авіаційної техніки

1. Під час виконання робіт на АТ і ЗТО персонал повинен знати та суворо дотримуватись вимог безпеки. Винні в порушенні вимог безпеки несуть відповідальність згідно з вимогами чинного законодавства.

2. Організація заходів безпеки під час виконання робіт на АТ та ЗТО в авіаційних частинах регламентується статутами Збройних Сил, наказами Міністерства оборони України, вказівками посадових осіб ОУА ЦОВВ та ЗСУ, регламентами технічного обслуговування, технологічними картами, збірниками заходів безпеки під час експлуатації та військового ремонту АТ та іншими чинними нормативно-правовими актами.

3. Відповідальними за забезпечення безпеки та норм виробничої санітарії в авіаційній частині є начальники, у підпорядкуванні яких постійно або тимчасово перебуває персонал, що виконує роботи з експлуатації,

ремонту АТ і ЗТО. Усі роботи на ПС, пов’язані з підготовкою та перевіркою системи керування зброєю до бойового застосування, заряджанням (розряджанням) і підвіскою (зняттям) АЗУ проводяться з дозволу та в присутності старшого авіаційного техніка (авіаційного техніка) ПС. Старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС не повинен дозволяти виконання робіт, не переконавшись особисто в належній організації заходів безпеки на ПС.

За дотримання заходів безпеки під час виконання робіт на АТ є відповідальним особисто кожен виконавець.

4. Робочі місця залежно від характеру робіт, що виконуються, і небезпечні зони повинні бути обладнані загальними або індивідуальними, постійними або тимчасовими інструкціями, знаками та загородженнями безпеки.

5. За своєчасне попередження всіх осіб, які знаходяться в небезпечних зонах (біля або усередині ПС, приміщення), виставлення та зняття тимчасових загороджень і знаків безпеки є відповідальним керівник робіт. Команди попередження про небезпечні дії повинні подаватися у спосіб, що гарантує їх отримання всіма спеціалістами, які знаходяться в небезпечних зонах, як усередині, так і поза ПС (приміщенням).

6. Навчання безпечним прийомам і методам роботи повинно проводитись у всіх авіаційних частинах та установах (організаціях) незалежно від характеру і ступеня небезпеки технологічного процесу, а також кваліфікації та стажу осіб, які працюють на такій посаді.

7. Перевірка знань персоналом вимог безпеки проводиться у випадках, передбачених пунктом 2 глави 14 цього розділу.

Інструктажі щодо заходів безпеки залежно від характеру, мети, місця і часу проведення поділяються на первинний, повторний та позаплановий. Про проведення зазначених інструктажів здійснюються записи в контрольному аркуші проведення інструктажу з техніки безпеки (додаток 20).

8. Перед початком робіт персонал повинен бути ознайомлений з характером та умовами виконання робіт і заходами безпеки. Інструктаж проводить начальник (старший групи), який безпосередньо керує виконанням робіт.

9. Самостійно виконувати роботи на АТ дозволяється особам, які допущені наказом командира авіаційної частини до експлуатації АТ. Допуск спеціалістів до виконання допоміжних операцій під час виконання робіт на АТ, а також до стажування на АТ здійснюється після перевірки знань ними правил безпеки.

10. Спеціаліст, що перевіряє працездатність систем озброєння, повинен особисто переконатись у тому, що бомби, ракети з пускових пристроїв зняті, а блоки та гармати розряджені.

14. Допуск персоналу до експлуатації авіаційної техніки

1. До експлуатації АТ допускається льотний та ІТС, який пройшов теоретичне навчання (перенавчання) і стажування, після перевірки засвоєння ним конструкції АТ, правил її експлуатації, вимог безпеки та практичних навичок роботи в обсязі посадових обов’язків та отримання відповідного сертифіката (допуску). ІТС у складі льотних екіпажів допускається до експлуатації ПС у польоті тільки після проходження вивізної програми і отримання допуску до самостійної експлуатації ПС.

Допуск персоналу до експлуатації АТ проводиться:

після призначення спеціалістів на посади з обслуговування АТ, за якою вони раніше в цій частині не спеціалізувались;

під час освоєння нових видів робіт на АТ за своєю та суміжними спеціальностями.

Допуск до експлуатації АТ є одним з елементів допуску до самостійного виконання обов'язків за посадою, порядок допуску до виконання обов'язків за посадою визначається окремим Положенням, введеним в дію відповідним наказом Міністерства оборони України.

2. Перевірка знань конструкції АТ та вимог безпеки під час роботи на АТ, умінь і навичок в її експлуатації льотного та ІТС у всіх випадках здійснюється керівним ІТС авіаційної частини (з'єднання, посадовими особами ОУА ЦОВВ та ЗСУ) і проводиться не менше ніж один раз на рік (під час контрольних занять), а також:

під час допуску до самостійної експлуатації кожного типу (модифікації) АТ;

під час інспекторських перевірок;

у разі грубих порушень правил експлуатації АТ;

під час проведення іспитів на підтвердження (підвищення) класної кваліфікації;

під час контрольних оглядів АТ (тільки для ІТС);

після прибуття до нового місця служби.

Перевірка може здійснюватись і в інших випадках згідно з вказівками і розпорядженнями.

Крім того, раз на півріччя керівний склад ІАС проводить заліковий тренаж з льотним складом у кабінах ПС з правил експлуатації АТ. Підсумки залікових тренажів записуються в льотні книжки.

3. Перевірку знань АТ льотним складом та ІТС проводять комісії, призначені:

начальником Генерального штабу – Головнокомандувачем Збройних Сил України (керівниками інших СДА) – під час перевірки знань керівного льотного та інженерного складу авіації Збройних Сил від командувань видів Збройних Сил України (прирівняних до них структурних підрозділів інших СДА і вище);

командувачем виду Збройних Сил України – під час перевірки знань керівного льотного складу та ІТС авіації Збройних Сил від з'єднання і вище (прирівняних до з'єднання структурних підрозділів інших СДА і вище);

командиром з'єднання – під час перевірки знань керівного льотного та ІТС підпорядкованих частин;

командиром авіаційної частини – під час перевірки знань льотного та ІТС частини від заступника командира ае та нижче.

Результати перевірки знань льотного складу записуються в льотні книжки.

Крім перерахованих комісій, перевірку знань конструкції АТ, правил її експлуатації та вимог безпеки можуть проводити прямі начальники у підлеглого льотного складу та ІТС.

4. Навички експлуатації АТ на землі та в польоті у бортових інженерів (старших бортових техніків, бортових техніків, бортових механіків) перевіряються не рідше одного разу на рік особами, допущеними до інструкторської роботи.

Результати перевірки та висновки про відповідність рівня підготовки бортових інженерів (старших бортових техніків, бортових техніків, бортових механіків) записуються в льотні книжки.

5. Допуск льотного складу та ІТС до експлуатації АТ оформлюється наказом командира авіаційної частини на підставі акта перевірки знань авіаційної техніки (додаток 21).

Щорічним наказом по авіаційній частині уточнюється обсяг робіт на АТ, до яких допущений ІТС та льотний склад частини (у разі допуску останнього до самостійного виконання видів підготовок до польотів у відриві від місць постійного базування).

6. Льотний склад та ІТС, який показав незадовільні знання АТ і слабкі практичні навички в роботі або неготовність до виконання польотного завдання, від експлуатації АТ відстороняється. Відстороняти від експлуатації АТ мають право:

ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ, їх заступники та головні інженери зі спеціальності (начальники відділів експлуатації зі спеціальності) – льотний склад авіації (крім начальника авіації та його заступників) та ІТС у межах функціональних повноважень;

начальник ІАС з'єднання, його заступник та старші інженери зі спеціальності – льотний склад та ІТС з'єднання та частин (крім командира з'єднання та його заступників);

заступник командира авіаційної частини з ІАС – льотний склад та ІТС управління та підрозділів частини (крім командира частини та його заступників);

заступник командира ае з ІАС – льотний склад та ІТС ае (крім командира ае та його заступників);

начальник ТЕЧ АТ, ТППР(СІС) – підлеглий йому ІТС.

7. Допуск до експлуатації АТ відстороненого льотного складу та ІТС здійснюється в разі позитивних результатів повторної перевірки знань і практичних навичок особами, які відсторонили їх від експлуатації АТ, або комісією заступника командира частини з ІАС за дорученням цих осіб.

15. Допуск авіаційної техніки до польотів

1. До польотів допускаються справні ПС з оформленою встановленою документацією, які підготовлені відповідно до завдання, зареєстровані у реєстрі державних повітряних суден та мають сертифікат льотної придатності (спеціальний сертифікат), що підтверджує відповідність екземпляра ПС вимогам льотної придатності.

Допускається випуск ПС у політ з несправностями окремих систем та агрегатів, перелік яких наведений у технічній документації. Рішення на випуск таких ПС у політ приймає заступник командира ае з ІАС, про що робить запис у журналі підготовки ПС за своїм підписом і підписом командира льотного екіпажу.

ПС із вичерпаними встановленими показниками та простроченими строками виконання регламентних робіт для перельоту до іншого місця базування допускаються відповідно до чинних нормативно-правових актів Міністерства оборони України.

У разі роботи екіпажу у відриві від базового аеродрому рішення приймається командиром екіпажу із обов’язковим записом до бортового журналу (бортової картки) ПС.

Переліки відмов, з якими дозволяється допуск ПС до польоту, вводяться в дію ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ, а для типів ПС, які експлуатуються тільки в окремих підрозділах СДА, – старшими посадовими особами ІАС.

ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ має право допускати до виконання польоту ПС та його комплектувальні вироби із закінченими ресурсами та строками служби за процедурою, визначеною відповідним нормативно-правовим актом Міністерства оборони України.

2. Дозвіл на допуск ПС до польотів надає заступник командира ае з ІАС (начальник ТЕЧ ланки (загону)).

Допуск підтверджується підписом у журналі підготовки ПС або бортовій картці. Дозвіл на пуск безпілотного ПС дає командир стартового підрозділу.

Право допуску ПС до польоту під час маневру авіаційної частини (несення бойового чергування) надається старшій посадовій особі ІТС передової команди (чергового підрозділу), а також командиру екіпажу, який самостійно виконує польотні завдання у відриві від аеродрому постійного базування.

3. Право відсторонити ПС від польоту в разі порушення правил його підготовки або через незадовільний технічний стан надається заступнику командира ае з ІАС (ПС своєї ае), старшому інженеру польотів, заступнику командира авіаційної частини з ІАС та посадовими особами ІАС вищих рівнів.

Право відсторонити безпілотне ПС від пуску в разі порушення правил технічної експлуатації в процесі проведення його передпольотної підготовки надається командиру стартового підрозділу, заступнику командира авіаційної частини з ІАС і посадовим особам ІАС вищих рівнів.

Після усунення виявлених недоліків ПС допускається до польоту з дозволу особи, яка відсторонила його від польоту, або заступником командира авіаційної частини з ІАС за дорученням вищої посадової особи, яка відсторонила ПС від польоту.

16. Закріплення авіаційної техніки

1. АТ, засоби її технічного обслуговування, що знаходяться в авіаційній частині, закріплюються за льотним складом та ІТС, який відповідає за зберігання, справність та постійну готовність їх до застосування.

Кожне ПС наказом командира авіаційної частини закріплюється за командиром екіпажу (льотчиком) і технічним (наземним) екіпажем відповідно до бойового розрахунку.

Крім того, спеціальне обладнання повітряних суден-лабораторій, що мають науково-дослідне обладнання і призначені для проведення досліджень аварійної АТ та тієї, що відмовила, проведення льотного контролю засобів зв'язку та РТЗ польотів і виконання спеціальних завдань, закріплюється наказом командира авіаційної частини за персоналом, відповідальним за його використання.

Безпілотні ПС закріплюються за начальником підрозділу зберігання та транспортування. Передача безпілотних ПС між підрозділами авіаційної частини в процесі підготовки їх до застосування оформляється в журналі прийому-передачі ПС та журналі підготовки до пуску безпілотного ПС.

Надлишкові ПС, оперативний облік яких передано до відповідної структури, на яку покладено функції розпорядника надлишковим майном, закріплюються за підрозділами зберігання або в разі їх відсутності за ІТС авіаційних підрозділів.

2. Оголошення наказу та вручення АТ, що вперше надійшла на озброєння до авіаційної частини, проводиться перед строєм авіаційної частини в урочистій обстановці.

3. За одним авіаційним техніком закріплюється одне ПС. Крім цього, за техніком дозволяється додатково закріпляти не більше трьох ПС, які перебувають на зберіганні в авіаційній частині.

ПС за відсутності техніка, за яким воно закріплено, випускати в політ забороняється, за винятком випадків, зазначених у пунктах 4, 5 цієї глави.

На час тимчасової відсутності техніка (відпустка, хвороба тощо) ПС для виконання на ньому робіт зі зберігання та утримання у справному стані закріплюється наказом командира авіаційної частини за авіаційним механіком, допущеним до самостійної експлуатації ПС даного типу.

4. Під час бойової тривоги ПС може бути випущене в політ начальником ТЕЧ ланки (загону), а також техніком або авіаційним механіком, за яким закріплено ПС, для тимчасового виконання на ньому робіт за відсутності старшого авіаційного техніка (авіаційного техніка).

5. На оперативних аеродромах під час перебазування (перельоту) дозволяється готувати та випускати в політ ПС технікам (механікам) ПС, за якими вони не закріплені, за розпорядженням старшого передової команди. У разі відсутності передової команди ці ПС готує до польоту під керівництвом командира екіпажу ПС ІТС тієї авіаційної частини, яка базується на аеродромі посадки, або льотні екіпажі, допущені до самостійного виконання даного виду підготовки наказом командира авіаційної частини.

6. З метою забезпечення інтенсивного використання окремих ПС дозволяється закріплювати ПС за техніками відповідно до пункту 23 глави 3 розділу IV цих Правил.

17. Обліт повітряних суден

1. Обліт, контрольний та ознайомлювальний польоти здійснюються з метою перевірки льотно-технічних характеристик, стійкості та керованості, працездатності та відповідності параметрів силової установки, систем та обладнання ПС чинній ЕД, а також визначення його пілотажних особливостей.

2. Перед допуском до експлуатації на кожному ПС (крім безпілотних ПС) виконується обліт, контрольний або ознайомлювальний політ.

Обліт проводиться після:

виконання регламентних робіт (якщо передбачено відповідною документацією);

зберігання (перерви в польотах) більше 6 місяців або у строки, встановлені в чинній ЕД;

складання ПС в авіаційній частині;

заміни АД (двигунів);

в інших випадках, які передбачені чинною ЕД.

Контрольний політ проводиться після (для):

заміни вузлів та агрегатів системи управління, пілотажних приладів (після яких не передбачається обліт згідно з типовими програмами) або усунення несправностей, що впливають на стійкість або керованість ПС;

виконання робіт за бюлетенями і встановлення обладнання, що змінює льотно-технічні характеристики ПС;

зберігання (перерви в польотах) від 3 до 6 місяців за потреби залучення ПС на польоти (або в інші строки, встановлені в чинній ЕД);

перевірки характеристик прицільно-навігаційних або розвідувальних комплексів;

в інших випадках, які передбачені чинною ЕД, або за рішенням заступника командира авіаційної частини з ІАС.

Ознайомлювальний політ проводиться під час приймання ПС від виробників, АРП, інших СДА.

Обліт, контрольний або ознайомлювальний політ ПС організовується та проводиться за відповідними програмами у встановленому порядку відповідно до КЛЕ та цих Правил.

Обльоти та польоти ПС у день приймання їх з ТЕЧ АТ після виконання регламентних робіт забороняються.

3. Типові програми обльоту та ознайомлювального польоту розробляються НДУ, узгоджуються з начальником (керівником) ОУА ЦОВВ та ЗСУ та затверджуються ГІ ОУА ЦОВВ або ЗСУ.

На підставі типової програми обльоту та ознайомлювального польоту в кожній авіаційній частині розробляється еталонна справа обльоту ПС.

Одночасно з програмами обльоту та ознайомлювального польоту відпрацьовуються схеми типових профілів польоту та ІШР цих польотів.

Програма контрольного польоту відпрацьовується заступниками командира авіаційної частини з ІАС та з льотної підготовки і затверджується командиром авіаційної частини.

4. Завдання на обліт, ознайомлювальний політ відпрацьовуються заступниками командира авіаційної частини з ІАС та з льотної підготовки спільно зі штурманом авіаційної частини на основі типових програм та затверджуються командиром авіаційної частини.

Командир авіаційної частини спільно зі своїм заступником з ІАС напередодні обльоту (контрольного польоту) проводить контроль готовності льотного складу до обльоту (контрольного польоту).

5. Перед обльотом, контрольним або ознайомлювальним польотом ПС оглядається комісією керівного ІТС від заступника командира ае з ІАС та вище в обсязі не менше контрольного огляду.

У день обльоту, контрольного або ознайомлювального польоту на ПС виконуються роботи, передбачені чинною документацією, опробування двигунів льотним складом з перевіркою працездатності систем ПС та аналізом матеріалів ЗОК, а також передпольотний огляд за планом заступника командира авіаційної частини з ІАС.

Екіпаж, що виконує обліт, контрольний чи ознайомлювальний політ проходить інструктаж у заступників командира авіаційної частини з ІАС та з льотної підготовки.

Виконувати обліт, контрольний чи ознайомлювальний політ із несправними засобами об’єктивного контролю (далі – ОК) та поєднувати його з виконанням інших польотних завдань категорично забороняється.

Дозволяється поєднувати контрольний політ з перевірки тактико-технічних характеристик прицільно-навігаційних і розвідувальних

комплексів з виконанням вправ за курсом бойової підготовки, пов’язаних із застосуванням зазначених комплексів.

6. Метеоумови для обльоту, контрольного та ознайомлювального польоту ПС визначає командир авіаційної частини з урахуванням мети, характеру завдання і рівня підготовки екіпажу. При цьому висота нижньої межі хмар і польотна видимість за типами ПС визначаються не менші, ніж наведені у відповідному нормативно-правовому акті з виконання польотів ДА. Контрольний політ після усунення несправностей пілотажно-навігаційних приладів і несправностей, які впливають на стійкість та керованість ПС, виконується тільки вдень у простих метеоумовах.

7. Обліт (контрольний політ) ПС, які знаходяться на тривалому зберіганні, проводиться в строки, визначені чинною ЕД та цими Правилами. Конкретний строк зберігання (перерв у польотах), після закінчення якого обов’язково виконується контрольний політ, та його обсяг визначаються керівником ОУА ЦОВВ або ЗСУ.

8. Після обльоту, ознайомлювального або контрольного польоту ПС допускається до подальшої експлуатації (у тому числі і в день обльоту) тільки після виконання на ньому переліку робіт з перевірки зовнішньої герметичності паливних, гідравлічних та масляних систем, а також після виконання робіт, передбачених чинною документацією, і отримання позитивних результатів аналізу матеріалів бортових ЗОК обльоту та оформлення документації, але не раніше ніж через 2 години.

Загальний опис робіт, що виконані на ПС після обльоту згідно з переліком, зазначається у журналі підготовки ПС, де виконавці робіт та особи, які здійснюють контроль за їх виконанням, ставлять свої підписи.

Аналіз результатів обльотів, контрольного та ознайомлювального польотів ПС здійснюється з метою оцінки працездатності АТ, повноти та якості виконання програми обльоту льотчиком (екіпажем) особисто, інженерами авіаційної частини зі спеціальностей та заступником командира ае з ІАС.

9. Результати обльоту (контрольного та ознайомлювального польоту) з висновком про справність ПС командир екіпажу записує у формуляр та картку обльоту (контрольного та ознайомлювального польоту).

Допуск ПС за результатами обльоту, контрольного чи ознайомлювального польоту до подальшої експлуатації проводить заступник командира авіаційної частини з ІАС, про що робить запис у формулярі і картці обльоту (контрольного, ознайомлювального польоту).

Під час виконання обльоту ПС у відриві від місць постійного базування (в іншому СДА) за організацію проведення обльоту та оформлення документації відповідають посадові особи цієї авіаційної частини (СДА).

Випускати ПС у політ без повного оформлення та затвердження відповідної документації забороняється.

10. Якщо під час підготовки ПС до обльоту, контрольного чи ознайомлювального польоту (або їх проведення) виявлені несправності, рішення про порядок їх усунення приймає заступник командира авіаційної частини з ІАС, про що доповідає командиру авіаційної частини.

Роботи з усунення несправностей виконуються ІТС ае (ТЕЧ АТ) авіаційної частини за участю начальника ТЕЧ ланки (загону), начальника обслуги обслуговування відповідної спеціальності під контролем заступника командира ае з ІАС та старшого інженера (інженера) авіаційної частини з відповідної спеціальності.

Після усунення несправностей до виконання наступного польоту (повторного обльоту, контрольного чи ознайомлювального польоту) на ПС виконується підготовка до повторного польоту за всіма спеціальностями.

Рішення про необхідність проведення повторного обльоту (контрольного чи ознайомлювального польоту) приймає заступник командира авіаційної частини з ІАС (головний інженер АРП) на підставі результатів аналізу матеріалів (даних) ЗОК і зауважень екіпажу з урахуванням ступеня впливу недоліків на безпеку польотів та можливості здійснення повної перевірки їх усунення в наземних умовах.

11. МОК, які підтверджують проведення обльоту, контрольного або ознайомлювального польоту, після їх аналізу керівним ІТС зберігаються за номерами ПС в ае в спеціальних шафах до проведення чергового однотипного обльоту, а матеріали контрольного та ознайомлювального польотів – до чергового обльоту після виконання регламентних робіт. За наявності сучасних засобів обробки польотної інформації, які дозволяють зберігати електронні версії МОК зазначених польотів, – у порядку, визначеному ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

Під час приймання ПС від виробників, АРП, з іншого СДА разом з ним приймаються циклограми параметрів, які реєструються, тарировочні характеристики (таблиці, графіки), карти реєстрації разових команд на БПР загального призначення, МОК ознайомлювального польоту і обльоту та перелік інформації, яка реєструється на БПР спеціального призначення та в бортових автоматизованих засобах контролю, електронні версії всіх польотів ПС.

У разі відсутності МОК ознайомлювального польоту (обльоту) під час приймання ПС від виробників, АРП, з іншого СДА ПС підлягає обльоту.

12. Для правильної організації та проведення обльотів у кожній авіаційній частині відпрацьовуються еталонні документи з кожного виду

обльоту, які формуються в еталонну справу обльоту. За відпрацювання еталонної справи обльоту відповідає заступник командира авіаційної частини з ІАС та старший штурман авіаційної частини.

Еталонну справу обльоту затверджує ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

Еталонна справа обльоту відпрацьовується в трьох примірниках та зберігається в ІАС авіаційної частини, у кімнаті міжпольотного аналізу групи підготовки і регламенту КЗА та обробки інформації та на ПУ ІАЗ.

До еталонної справи обльоту входять такі документи з кожного виду обльоту:

загальні положення;

програма обльоту;

схема виконання обльоту;

ІШР;

картка обльоту;

еталонні матеріали (дані) ОК;

перелік робіт, що виконуються після обльоту.

У загальних положеннях містяться витяги з посиланнями на нормативно-правові акти стосовно порядку організації та проведення обльоту, особливості виконання обльоту та оформлення його результатів на ПС цього типу.

Програма обльоту відпрацьовується аналогічно відповідній типовій програмі обльоту, де наводяться перелік та послідовність перевірок, які виконуються під час обльоту, з розподілом на етапи (руління, зліт тощо).

Скорочувати обсяг програм за видами обльоту порівняно з типовими програмами заборонено.

Схема виконання обльоту містить схематичне зображення траєкторії польоту із зазначенням номерів основних етапів польоту, режимів їх виконання, скорочений зміст перевірок та інших відомостей, що визначають порядок та особливості виконання обльоту ПС конкретного типу.

Схема повинна бути схвалена методичною радою авіаційної частини, про що робиться запис на схемі із зазначенням номера протоколу та дати засідання методичної ради. Схема підписується заступниками командира авіаційної частини з ІАС і льотної підготовки та затверджується командиром авіаційної частини.

ІШР польоту виконується відповідно до Керівництва з розрахунку дальності та тривалості польоту або відповідного розділу КЛЕ або КЕ і ІШР, наведеного в типовій програмі обльоту з урахуванням особливостей місця базування.

Гарантійний технічний запас палива (запас палива на розбіжність технічних характеристик двигунів) під час виконання ІШР для винищувачів, бомбардувальників та штурмовиків приймається рівним 7 % від наявного запасу палива, для транспортних літаків і вертольотів – 5 %.

У випадку, коли під час проведення ІШР виявиться, що запас палива на борту ПС на момент закінчення польоту менше аварійного залишку (або польотна маса ПС перевищує максимальну посадкову), необхідно збільшити (або зменшити) прийнятий під час розрахунків наявний запас палива на борту та перерахувати його для нових умов. У разі неможливості збільшити наявний запас палива за технічними характеристиками ПС необхідно внести зміни до програми обльоту.

ІШР повинен містити:

злітну масу, запас та густину палива, наявність підвісок, сумарний показник лобового опору (тільки для літаків) тощо;

профіль польоту з відображенням етапів за висотами;

таблицю характеристик.

ІШР підписується заступником командира авіаційної частини з ІАС, старшим штурманом авіаційної частини та затверджується командиром авіаційної частини.

Картка обльоту містить:

відомості про ПС та двигуни;

завдання на політ;

результати обльоту;

записи про виконання дешифрування, перевірку та аналіз матеріалів (даних) засобів ОК, висновок командира екіпажу про справність ПС та рішення заступника командира авіаційної частини з ІАС про допуск ПС до подальшої льотної експлуатації.

У підрозділі “Завдання на політ” наводяться найменування виду обльоту, кількість польотів, перелік встановлених засобів ОК, дані про політ (тривалість, злітну масу, температуру зовнішнього повітря та атмосферний тиск), профіль польоту із зазначенням часу, висоти та швидкості польоту за етапами, записи про проведення та отримання інструктажу.

У підрозділі “Результати обльоту” у вигляді таблиці наводяться перелік та послідовність перевірок систем, характеристик і параметрів, які виконуються під час обльоту, з розподілом на етапи відповідно до програми, найменування характеристик, що перевіряються, висоти та швидкості польоту (задані та за результатами дешифрування матеріалів (даних) засобів ОК), значення параметрів за даними екіпажу та за результатами дешифрування матеріалів (даних) засобів ОК, технічні умови.

Картка обльоту повинна бути повністю заповнена від руки з нанесенням червоним кольором реального профілю польоту в розділі “Завдання на політ” та зазначенням у відповідних графах розділу “Результати обльоту” конкретних значень висоти та швидкості польоту, характеристик та параметрів за матеріалами (даними) ОК і екіпажу (під час кількісного оцінювання характеристик та параметрів вказується чисельне значення арабськими цифрами, під час якісного – “норма”).

Еталонні матеріали (дані) ОК – графічні зображення зразків плівок та стрічок, зразки сигналограм, графіків параметрів (або їх графічні зображення) із відображенням усіх параметрів, що перевіряються, з розподілом за етапами польоту. Значення параметрів, що перевіряються на

кожному етапі, повинні бути нанесені на зразки та занесені до картки обльоту.

Протоколи дешифрування матеріалів ОК, що оформляються для бортових засобів ОК типів САРПП, К3-63 та К2-712, повинні містити умовні позначення параметрів з розподілом за етапами польоту, їх фактичні значення, норми за технічними вимогами, відомості про вид обльоту, тип, бортовий номер ПС та дату польоту. Вони підписуються спеціалістом, який здійснював дешифрування, та начальником групи підготовки і регламенту КЗА та обробки інформації.

Еталонні матеріали (дані) ОК підписуються старшими інженерами (інженерами) авіаційної частини зі спеціальностей та затверджуються заступником командира авіаційної частини з ІАС.

Перелік робіт, що виконуються після обльоту, складається на документації ПС для кожного виду обльоту. До переліку включаються виконання післяпольотної підготовки (за умови, якщо ПС у день обльоту до польотів не залучається), огляди агрегатів та трубопроводів систем при відкритих люках, перевірки системи керування, огляди маслофільтрів та магнітних пробок, перевірки та аналіз матеріалів (даних) ОК, оформлення технічної документації, виконання підготовки до повторного польоту (за умови залучення літака до польотів у день обльоту) тощо. Перелік оформлюється у вигляді таблиці із зазначенням найменування робіт, нормативного часу їх виконання та посад відповідальних за виконання та контроль. Перелік підписується заступником командира авіаційної частини з ІАС та затверджується керівником ІАС вищого рівня.

13. Справа обльоту літака повинна містити такі повністю оформлені документи:

картку обльоту;

матеріали (дані) ОК;

протоколи дешифрування матеріалів ОК (для САРПП, К3-63 та

К2-712);

матеріали (дані) ОК з перевірками, що виконуються під час підготовки до обльоту;

перелік робіт, виконаних на ПС після обльоту.

Обробка, аналіз та маркування отриманих під час обльоту матеріалів (даних) ОК організуються та здійснюються відповідно до чинних нормативно-правових актів та методичних рекомендацій.

18. Сезонне обслуговування авіаційної техніки та засобів її експлуатації (підготовка до зимової (літньої) експлуатації).

1. Під час підготовки до виконання сезонного обслуговування проводяться заходи з планування та організації робіт на АТ та ЗТО, а саме:

видається наказ про проведення сезонного обслуговування;

визначається технічний стан ПС, ЗТО та ЗНО СЗ;

складаються плани, плани-графіки виконання сезонного обслуговування;

визначається потреба в запасних частинах і витратних матеріалах, необхідних для проведення робіт;

складаються заявки на отримання ЗЧМ та подаються до підрозділів та служб забезпечення, організовується отримання матеріальних засобів;

визначається обсяг робіт (основних і додаткових), складаються переліки робіт;

визначається необхідна кількість персоналу, який буде залучатись до виконання робіт із сезонного обслуговування;

проводяться заняття з ІТС, який залучається до робіт із сезонного обслуговування, показові заняття.

2. Під час переходу до зимової (літньої) експлуатації проводиться підготовка персоналу, АТ та ЗТО до відповідного періоду експлуатації.

Підготовка до зимової (літньої) експлуатації включає:

проведення занять (конференції) з персоналом щодо особливостей експлуатації АТ у зимовий (літній) період;

сезонне обслуговування АТ згідно з РТО;

виконання переліків робіт та інших робіт на АТ, передбачених ЕД і вказівками ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ;

підготовку навчальної та виробничої бази та ЗНО СЗ;

тренажі на АТ;

перевірку забезпеченості ІТС зимовим (літнім) технічним обмундируванням.

3. Строки проведення підготовки всіх СДА до чергового періоду експлуатації визначає керівник ОУА ЦОВВ та ЗСУ (у ЗСУ зазначені строки визначаються на підставі розпорядження ГШ ЗСУ).

План-графік переводу авіаційних частин на експлуатацію ПС в зимовий (літній) період розробляє ОУА ЦОВВ та ЗСУ. При цьому на один підрозділ повинно бути виділено не менше 7 робочих днів. ПС на польоти від цього підрозділу в період підготовки планувати забороняється.

Як виняток допускається використання ПС, на яких виконується сезонне обслуговування, до виконання завдань за призначенням після їх приведення до справного стану та на підставі відповідного розпорядження керівника ІАС СДА.

4. Перелік робіт на АТ і ЗНО СЗ розробляється заступником командира авіаційної частини з ІАС разом зі старшими інженерами (інженерами) частини зі спеціальності і затверджується командиром авіаційної частини.

5. На ПС, які задіяні на бойове чергування, роботи з проведення сезонного обслуговування виконуються після їх заміни.

6. На ПС, які виконують завдання поза межами аеродрому базування на аеродромах авіаційних частин, де базується однотипна техніка, роботи із сезонного обслуговування виконуються із залученням ІТС, сил та засобів цієї авіаційної частини за участю авіаційного техніка (бортового техніка) ПС.

7. Допуск до експлуатації ПС у зимовий (літній) період надає заступник командира ае з ІАС після виконання контрольного огляду, про що робить запис у формулярі ПС.

8. Після виконання робіт з підготовки ПС авіаційної частини та ЗНО СЗ до експлуатації в зимовий (літній) період виділяється повний робочий день, протягом якого проводиться перевірка готовності ПС і персоналу та підбиваються підсумки підготовки. Результати перевірки визначаються наказом командира авіаційної частини.

19. Лідерна та підконтрольна експлуатація. Льотні випробування

1. Лідерна та підконтрольна експлуатація АТ проводяться відповідно до наказів керівників ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

2. Дослідна експлуатація АТ проводиться за програмами дослідної експлуатації, які розробляються відповідними науково-дослідними установами та вводяться в дію ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

3. Лідерною експлуатацією АТ є штатна експлуатація заданої кількості виробів АТ, виділених для інтенсивнішого витрачання ресурсу порівняно з рештою однотипних виробів задля одержання випереджувальної інформації щодо впливу напрацювання чи строку експлуатації на їхній технічний стан і визначення можливості та умов встановлення нових значень показників довговічності для цієї АТ.

4. Підконтрольною експлуатацією АТ є штатна експлуатація заданої кількості виробів АТ, яка супроводжується додатковим контролем і врахуванням їхнього технічного стану з метою одержання найбільш ймовірної інформації щодо змінювання якісних показників технічного стану АТ в умовах експлуатації.

5. За виконання програм лідерної, підконтрольної та дослідної експлуатації в установлені строки є відповідальним керівник ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

Безпосереднє керівництво лідерною, підконтрольною та дослідною експлуатацією здійснює комісія, яка призначається наказом відповідного керівника СДА.

Розроблення програм лідерної, підконтрольної та дослідної експлуатації, методичних вказівок щодо їх виконання, а також науково-методичне керівництво цими заходами покладається на відповідні науково-дослідні установи.

Збір та оброблення матеріалів лідерної, підконтрольної та дослідної експлуатації проводить персонал СДА, в яких здійснюються зазначені заходи.

6. Роботи за введеними в дію бюлетенями на лідерній техніці виконуються в першу чергу.

7. Перед початком лідерної та підконтрольної експлуатації наказом командира авіаційної частини визначаються основні та запасні об’єкти, екіпажі, а також призначаються особи, які відповідають за збір, підготовку та оформлення результатів.

8. За результатами лідерної, підконтрольної та дослідної експлуатації

складається акт. За матеріалами акта відпрацьовуються та впроваджуються заходи, направлені на підвищення боєготовності АТ, ефективності її бойового застосування та підвищення експлуатаційних властивостей у процесі подальшої її експлуатації.

9. Залежно від етапів життєвого циклу АТ, яка потребує льотних випробувань, проходить:

льотно-конструкторські (попередні, заводські) випробування;

державні випробування;

пред'явницькі випробування;

приймально-здавальні випробування;

контрольні випробування (під терміном "контрольні випробування" слід розуміти: кваліфікаційні, типові, періодичні, інспекційні випробування та заключну частину лідерних випробувань);

спеціальні випробування;

військові випробування;

попередні і державні випробування дослідних зразків;

випробування серійних ремонтних зразків.

20. Контроль за роботами, які виконуються на авіаційній техніці

1. Контроль за роботами, які виконуються на АТ, проводиться для попередження відмов АТ через помилки ІТС, недопущення скорочення обсягу або порушень технології під час виконання робіт на ПС.

2. Обсяг контролю визначається з урахуванням умов базування, ступеня освоєння та стану АТ, підготовленості і натренованості виконавців робіт. Він повинен забезпечувати повноту та якість виконання робіт і запобігати випуску в політ несправних і підготовлених не в повному обсязі ПС.

3. Контроль за роботами проводиться після їх виконання, якщо є технічна можливість перевірити повноту та якість виконання операцій, які підлягають контролю, після завершення роботи виконавцем, або на певному етапі виконання роботи, якщо такої можливості немає. Такий контроль проводиться керівним ІТС та безпосередніми начальниками виконавців.

Повнота та якість виконаної роботи (операції) перевіряються шляхом візуального огляду, перевірки працездатності системи, повторного вимірювання або зчитування показань приладів контролю, а також опитування виконавця. Для контролю можуть також використовуватися технічні засоби контролю, а саме: системи вбудованого контролю та попередження екіпажу, БПР тощо.

4. Переліки операцій, які підлягають контролю, технологічні карти пооперaційного контролю розробляються під керівництвом старшого інженера (інженера) частини зі спеціальності та затверджуються заступником командира авіаційної частини з ІАС. При цьому враховуються досвід експлуатації АТ у частинах, дані про помилки ІТС під час робіт на ній, складність робіт, що виконуються, та кваліфікація виконавців.

Операції, які підлягають контролю, підкреслюються в технологічних картах виконання робіт.

5. Контроль за роботами, які виконуються на АТ, організовують: в СДА – заступник керівника СДА з ІАС, в ае – заступник командира ае з ІАС, в ТЕЧ АТ, ТППР (СІС) – начальник ТЕЧ АТ, ТППР (СІС), в окремій групі (обслузі) авіаційної частини – начальник окремої групи (обслуги) авіаційної частини.

Під час підготовки ПС до польоту роботи, які виконуються старшим авіаційним техніком (техніком) ПС, контролює начальник ТЕЧ ланки (загону), роботи, які виконуються іншими спеціалістами, – старший технік (технік), начальник обслуги (групи підготовки і регламенту) зі спеціальності.

Контроль окремих операцій також може доручатись іншим посадовим особам ае.

Контроль за виконанням періодичних і регламентних робіт, цільових оглядів і перевірок, робіт з підготовки до зимової (літньої) експлуатації та під час зберігання АТ, робіт за бюлетенями заводів-виробників та військового ремонту здійснюють прямі начальники або старші за посадою особи ІАС однієї з виконавцем спеціальності. Допускається здійснювати контроль таких робіт і особам ІТС, які мають рівні з виконавцями посади, але вищу класну кваліфікацію.

Особи, які здійснюють контроль за роботами, що виконуються на ПС, записують у журнал підготовки ПС виявлені недоліки. Керівний ІТС аналізує виявлені недоліки, виявляє причини їх виникнення і вживає заходів щодо попередження помилок та порушень правил експлуатації АТ ІТС під час виконання робіт.

Проведення контролю робіт не знімає відповідальності з безпосереднього виконавця за повноту та якість виконаних ним робіт.

21. Зберігання авіаційної техніки під час експлуатації

1. Залежно від тривалості зберігання розрізняють короткочасне та тривале зберігання. Короткочасне зберігання АТ під час експлуатації – зберігання до одного року включно, тривале – понад один рік.

2. ТО під час зберігання АТ включає її технічне обслуговування під час підготовки до зберігання, безпосередньо під час зберігання, а також після закінчення зберігання.

Обсяг ТО під час зберігання штатної АТ визначається ЕД на конкретний тип АТ, а також вказівками керівника ІАС СДА.

3. В авіаційній частині на зберігання ставиться вся позаштатна АТ, а також АТ, не задіяна для забезпечення виконання завдань бойового чергування та бойової підготовки. Кількість штатної АТ, яка виводиться в авіаційній частині на зберігання, визначається згідно з нормами, встановленими відповідними керівними документами ОУА ЦОВВ та ЗСУ. Про поставлення АТ на зберігання видається наказ командира авіаційної частини.

Порядок утримання та введення до працездатного стану АТ, що знаходиться на зберіганні в авіаційні частині, визначається окремим положенням, затвердженим керівником ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

4. АТ, виведена з бойового складу, знаходиться на тривалому зберіганні в авіаційних частинах. Роботи з ТО ПС, що не входять до бойового складу, виконуються спеціалістами штатних підрозділів зберігання. За відсутності штатного підрозділу зберігання роботи щодо її утримання можуть виконуватись групою ІТС, призначеною наказом по авіаційній частині.

5. На зберігання передаються ПС, укомплектовані штатним і знімним обладнанням згідно з останніми актами приймання-здавання. Комплектація засобами наземного обслуговування, запасними частинами одиночних і групових комплектів визначається в наказі командира авіаційної частини про поставлення на зберігання.

6. Знімне обладнання, ЗНО СЗ зберігаються окремо від ПС згідно з чинною ЕД. Місце та порядок їх зберігання визначаються заступником командира авіаційної частини з ІАС.

7. Під час поставлення АТ на зберігання проводяться її огляд і консервація. Під консервацією розуміють проведення комплексу робіт, які

забезпечують запобігання виникненню корозії деталей, вузлів, механізмів і апаратури, а також їх старінню та псуванню протягом строку зберігання. Технологія робіт з ТО під час зберігання визначається керівництвами (інструкціями) з експлуатації АТ.

8. ПС, які знаходяться на зберіганні, розміщуються розосереджено у сховищах, капонірах, обвалуваннях в окремій зоні одного з підрозділів частини. Попереду кожного ПС встановлюється табличка, на якій вказуються строки консервації, переконсервації та виконання чергових робіт зі зберігання. Якщо ПС тимчасово несправне, на табличці позначається характер несправності.

22. Технічна експлуатація авіаційної техніки за станом

1. Експлуатацію АТ за технічним станом поділяють на експлуатацію до відмови і експлуатацію до передвідмовного стану.

2. Своєчасне визначення моменту досягнення граничного стану здійснюють:

під час експлуатації до відмови – шляхом контролю працездатності та оцінювання надійності виробів АТ;

під час експлуатації до передвідмовного стану – шляхом контролю, оцінювання та прогнозування технічного стану виробу АТ.

3. Переведення виробу АТ на експлуатацію за технічним станом здійснюється за бюлетенями промисловості або відповідними рішеннями головного замовника на підставі результатів проведених досліджень та робіт щодо можливості та доцільності переведення на експлуатацію за технічним станом виробів АТ певного типу, за якими не здійснюється авторський

нагляд. Порядок експлуатації ПС за технічним станом встановлюється нормативними актами Міністерства оборони України.

V. Особливості технічної експлуатації планера, двигуна та обладнання повітряних суден

1. Склад повітряного судна та розподіл відповідальності персоналу інженерно-авіаційної служби за обслуговування систем повітряного судна залежно від спеціальності

1. До складу ПС входять планер і його системи, двигун і його системи, бортове обладнання. До складу бортового обладнання ПС входять АОз, авіаційне обладнання (далі – АО), РЕО, бортові комплекси, бортові комплексні системи.

Складові частини списаної (вилученої з обліку) АТ, отримані від її розбирання (на яку формуляр (паспорт) знищений у встановленому порядку) та які використовуються як музейний експонат, пам’ятник, постамент, навчальний посібник тощо, – не належать до ПС та АТ. Їх облік здійснюється підрозділом (службою) відповідно до напряму їх належності та використання. Визначення підрозділу (служби) здійснюється командиром (керівником) частини (установи).

2. Бортове обладнання конструктивно складається з:

бортових пристроїв (функціонально закінчених складальних одиниць, що включають блоки, прилади, агрегати та реалізують часткові технічні завдання);

бортових систем (сукупність функціонально зв’язаних пристроїв, блоків, агрегатів, призначених для рішення одного або декількох часткових завдань);

бортових комплексів (функціонально зв’язаних бортових систем і пристроїв, об’єднаних загальними алгоритмами і централізованими

обчислювальними системами, призначених для рішення одного або декількох завдань різними способами).

3. Відповідальними за стан елементів, агрегатів і деталей планера та його систем, двигуна та його систем, бортових комплексів, систем і пристроїв обладнання є персонал, який здійснює технічну експлуатацію відповідних агрегатів і деталей, бортових систем і пристроїв.

4. За справність електричних ланцюгів від розподільних пристроїв (включаючи запобіжники) бортових комплексів, систем і пристроїв обладнання (у тому числі засобів рятування екіпажу) відповідає персонал, який здійснює технічну експлуатацію цього обладнання.

Усі роботи, пов’язані з військовим ремонтом бортової електричної мережі, виконуються персоналом за належністю пошкодженої ділянки під контролем персоналу з АО.

5. Перевірку електричних параметрів агрегатів і систем керування двигунами, роз’єднання та з’єднання штепсельних роз’ємів, їх контрування виконує персонал з АО.

Перевірку електроланцюгів (пуску, скидання, стрільби) виконує персонал з АОз.

6. Забороняється використовувати бортові акумуляторні батареї для перевірки та регулювання усіх видів обладнання ПС.

Дозволяється використовувати бортові акумуляторні батареї тільки для перевірки їх під навантаженням, запуску двигунів згідно з регламентом технічної експлуатації (КЛЕ) та введення (стирання) ключової інформації в апаратуру державного розпізнання.

7. Персонал з ПД виконує:

демонтаж і монтаж електричних, електропневматичних, електрогідравлічних агрегатів, датчиків, приймачів і сигналізаторів, які вбудовані в системи керування ПС та двигунами, у злітно-посадкові пристрої, у паливні, масляні, гідравлічні та пневматичні системи, системи пожежогасіння;

демонтаж і монтаж агрегатів електричних систем керування двигунами, пов'язаних з роз'єднанням та приєднанням комунікацій паливної, масляної, гідравлічної, повітряної систем і системи кисневого підживлення, а також з роз'єднанням і приєднанням елементів системи керування двигунами;

демонтаж і монтаж електричних агрегатів, розташованих на паливних, масляних і гідравлічних баках.

Від'єднання та приєднання електричних джгутів і окремих проводів до цих агрегатів виконує персонал з АО.

Регулювання та перевірку таких агрегатів виконує персонал з ПД спільно з персоналом з АО.

8. Демонтаж і монтаж датчиків, вбудованих в бортові системи та пристрої обладнання ПС, виконує персонал, який здійснює технічну експлуатацію цих систем та пристроїв.

За технічний стан і справність датчиків та ланцюгів їх підключення є відповідальним персонал за належністю датчиків.

9. Регулювання тяг, натискаючих пристроїв, що впливають на кінцеві вимикачі положення злітно-посадкових пристроїв, органів керування ПС та АД, виконує персонал з ПД.

Працездатність кінцевих вимикачів та інерційних датчиків розгальмовування після їх регулювання перевіряє персонал з ПД спільно з персоналом з АО.

10. За технічний стан і герметичність бортових систем та пристроїв планера, двигунів та бортового обладнання, в які подається повний та статичний тиск від приймачів повітряного тиску (далі – ППТ), відповідає персонал, який здійснює технічну експлуатацію бортових систем та пристроїв.

11. Про демонтаж і монтаж бортових систем та пристроїв, які підключені до ППТ і не належать до АО, відповідний персонал доповідає начальнику групи регламенту та ремонту АО або начальнику обслуги обслуговування АО, які проводять перевірку герметичності систем.

Демонтаж та монтаж трубопроводів і шлангів повного та статичного тиску до цих бортових систем і пристроїв виконує персонал з АО.

12. Регламентні роботи на аварійних кисневих системах, приладах, парашутних напівавтоматах і автоматах, які встановлюються в системах катапультування, роз’єднання та з’єднання колодок об’єднаних рознімачів комунікацій, відключення та підключення систем засобів аварійного покидання ПС (далі – ЗАППС) до системи ППТ виконує персонал з АО.

13. Демонтаж і монтаж систем та агрегатів АО, які встановлюються в системах катапультування, підготовку парашутних напівавтоматів і автоматів до роботи (взведення, встановлення значень часу та висоти спрацювання), а також їх налаштування (за потреби) виконує персонал пошуково-рятувальної і парашутно-десантної служби (далі – ПР і ПДС) спільно з персоналом групи регламенту та ремонту ЗАППС.

14. Демонтаж і монтаж парашутних приладів, напівавтоматів і автоматів, які встановлюються на парашутах, що не належать до систем катапультування, облік строків та обсяг робіт, що на них виконуються, підготовку їх до роботи та налаштування виконує персонал ПР і ПДС.

Регламентні роботи на парашутних напівавтоматах та автоматах, які встановлюються на рятувальних парашутах екіпажів ПС, які не є належністю систем катапультування, виконує персонал з АО відповідно до ЕД на ПС.

Регламентні роботи на парашутних приладах, напівавтоматах і автоматах, які належать до ПР і ПДС, на десантних, запасних, тренувальних та спортивних парашутах виконує персонал ПР і ПДС відповідно до ЕД на ці парашути, напівавтомати та автомати.

15. Відповідальними за зберігання, справність, своєчасність виконання регламентних робіт, отримання зі складу (здачу на склад) парашутних напівавтоматів і автоматів є посадові особи ПР і ПДС.

16. За кондиційність носіїв інформації, крім аерофотоплівок, їх отримання та облік, використання та заряджання відповідає персонал з експлуатації систем, в яких використовуються відповідні носії інформації.

За кондиційність аерофотоплівок, їх отримання та облік, заряджання та розряджання касет (пеналів), фотокамер, блоків реєстрації систем повітряної розвідки, АОз, АО, РЕО і бортових комплексів (далі – БК) відповідає персонал служби обробки даних повітряної розвідки (аерофотослужби), групи контрольно-записуючої апаратури та обробки інформації, обслуг обслуговування за належністю обладнання.

За правильність та якість обробки носіїв інформації відповідає персонал служби обробки даних повітряної розвідки (аерофотослужби), контрольно-записуючої апаратури та обробки інформації, об’єктивного контролю та оцінки технічного стану прицільно-навігаційних комплексів.

17. Встановлення та зняття касет (пеналів) блоків реєстрації систем повітряної розвідки, АОз, АО, РЕО і бортових комплексів, а також перевірку

працездатності цих блоків проводять спеціалісти відповідних обслуг обслуговування.

18. Передача касет фотореєстраторів, фотокамер та котушок зі стрічками запису інформації засобів РЕР та аерофоторозвідки здійснюється персоналом обслуг обслуговування особам, які доставляють їх на пункти обробки, під підпис у журналі підготовки ПС або в книзі обліку.

19. Доставку касет фотореєстраторів, фотокамер, фотообладнання, РЕО, АОз і БК від ПС у підрозділи обробки інформації та назад виконує персонал, призначений наказом командира (керівника) СДА. У авіаційних частинах, які мають підрозділи розвідки, доставку накопичувачів розвідувальної інформації до носія й назад здійснюють спеціалісти підрозділу обробки інформації.

20. Усі види регламентних, ремонтних і регулювальних робіт на пристроях АО, АОз, РЕО і БК, демонтованих із ПС, повинні виконуватись у спеціальних приміщеннях з дотриманням правил безпеки, які унеможливлюють ураження персоналу електричним струмом та електромагнітним випромінюванням, та заходів з ПД ТЗР.

21. Після закінчення робіт за приладними дошками їх закриває та пломбує персонал з АО, після чого він перевіряє працездатність аерометричних приладів та герметичність систем ППТ із записом результатів перевірки на ЗОК.

22. Чохли і заглушки ППТ повинні бути промарковані і зблоковані з іншими чохлами та заглушками ПС. Для кожного типу ПС заступником керівника СДА з ІАС встановлюється єдиний порядок блокування чохлів та заглушок, а також порядок і місце їх зберігання після зняття з ПС.

23. Регламентні та ремонтні роботи на фотореєстраторах, електричних перетворювачах, датчиках висоти і швидкості, покажчиках курсу, координат тощо, які входять до складу АОз, РЕО, БК у вигляді окремих агрегатів і блоків, виконує персонал групи регламенту та ремонту АО.

24. Регламентні та ремонтні роботи на агрегатах гідравлічних та пневматичних систем, систем рідинного охолодження, кондиціонування та наддуву, які входять до складу АОз, АО, РЕО, БК, виконує персонал за належністю систем, а демонтаж і монтаж агрегатів і трубопроводів (до розподільних пристроїв включно), підключених до загальних систем ПС, виконує персонал групи регламенту та ремонту планера та двигуна.

25. Перевірку працездатності та герметичності бортових систем і пристроїв обладнання ПС після виконання регламентних робіт і монтажу, облік їх виконання проводить персонал, відповідальний за їх експлуатацію.

26. Спорядження, підготовка до застосування та підвіска автоматичних контейнерних радіомаяків-відповідачів виконується персоналом з РЕО та АОз за належністю обладнання.

Під час виконання передпольотної підготовки, підготовки до повторного польоту забороняється зняття акумуляторних батарей із ПС, в систему державного розпізнання якого введена ключова інформація. Інформація про знімання та встановлення акумуляторних батарей заноситься в журнал підготовки ПС. Після закінчення усіх робіт на ПС перед закриттям кабіни старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС контролює вимикання всіх споживачів та акумуляторних батарей.

27. Пономерний облік секретних виробів в ІАС ае, ТЕЧ АТ, окремих групах здійснюється посадовими особами ІАС, відповідальними за експлуатацію зазначеного обладнання, в ІАС частини в обліково-плановому

відділі (далі – ОПВ) (за відсутності ОПВ – посадовою особою, яка має відповідний допуск та визначена керівником ІАС СДА). Облік секретних виробів в ІАС здійснюється у журналі пономерного обліку секретних виробів (додаток 22).

Авіаційний технік ПС повинен щодня під час виконання робіт перевіряти наявність встановлених на ПС секретних виробів.

Щотижня перевіряють наявність секретних виробів:

начальник ТЕЧ ланки (загону) на літаках ланки (загону);

начальник обслуги (групи) зі спеціальності в обслузі (групі);

визначена керівником ІАС СДА посадова особа з числа керівного складу ІАС, яка допущена до експлуатації відповідного типу секретних виробів у підпорядкованих обслугах (групах).

Заступник командира ае з ІАС, начальник ТЕЧ АТ та ТППР (СІС) авіаційної частини вказану перевірку виконують щокварталу.

Про виконання перевірки робиться запис в особистій формі встановленого зразка техніка ПС, начальника обслуги (групи), особи, відповідальної за експлуатацію (облік, зберігання) обладнання.

Звірка обліку секретних виробів підрозділів ІАС з обліком авіаційної частини проводиться щокварталу із записом у журналі пономерного обліку секретних виробів.

Особи, відповідальні за ведення обліку секретних виробів, призначаються наказом командира (керівника) СДА.

Експлуатація, облік, зберігання апаратури засекреченого зв’язку та документації до неї здійснюються згідно з відповідними документами.

2. Особливості технічної експлуатації планера і двигуна

1. Планер та його системи включають: фюзеляж (човен), гондоли двигунів (пілони), оперення, ліхтар, вікна, крила, двері, люки, стулки, систему кондиціонування; систему управління ПС; паливну систему ПС;

гідравлічну систему; систему протиобліднювання; систему попередження й ліквідації помпажу; побутове обладнання; протипожежне обладнання; шасі; пневматичну систему; систему водопостачання й очищення туалетів; бортову ДСУ; повітряні гвинти; гвинти вертольотів; гальмівну посадкову парашутну систему; систему катапультування; систему керування вхідним пристроєм (повітрозабірником).

2. Двигун та його системи включають: двигун (газотурбінний, поршневий); паливну систему двигуна; масляну систему; пристрій зміни напрямку вектора тяги; систему відбору повітря; систему керування двигуном; систему вихлопу; систему запуску; трансмісію (у вертольота).

3. Проводити запуск двигунів і перевіряти їх роботу дозволяється льотчику або техніку (старшому бортовому техніку) цього ПС та особам, допущеним до опробування двигуна ПС наказом командира авіаційної частини. Рулити на ПС дозволяється тільки льотчику.

4. Запуск та опробування двигуна старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС проводить під контролем свого безпосереднього начальника.

На вертольоті з поршневими двигунами включати трансмісію, а на вертольоті з газотурбінними двигунами запускати двигуни дозволяється тільки льотчику.

На військово-транспортних літаках запуск і опробування двигунів здійснюється за умови повного складу льотного екіпажу. За відсутності льотного екіпажу запуск і опробування тільки одного двигуна може здійснювати старший бортовий технік за умови відповідної навченості осіб технічного екіпажу.

Запуск і опробування двигунів проводяться на стоянках ПС або на спеціально обладнаних майданчиках.

5. Перевірку роботи двигунів на максимальному і форсажному режимах особам ІТС дозволяється проводити тільки на майданчиках, обладнаних кріпленнями, які передбачені КЕ ПС цього типу.

Під час проведення робіт, пов’язаних із запуском та опробуванням двигунів, спеціалісти ІАС зобов’язані використовувати штатні санітарно-гігієнічні засоби захисту (шумопоглинальні навушники тощо).

6. Перед запуском двигунів перевіряється наявність і стан засобів пожежогасіння, стан противідкотних колодок, їх встановлення під колеса та виконуються інші вимоги, обумовлені РТО ПС.

Перед запуском двигунів на вертольоті противідкотні прибираються.

7. Для передачі і приймання команд під час запуску та роботи двигунів між льотчиком (техніком), який здійснює запуск двигуна, і техніком (механіком), який забезпечує запуск на землі, встановлюється зв’язок по літаковому переговорному пристрою або візуальний зв’язок.

Технік (механік), який забезпечує запуск на землі, повинен перебувати на безпечній відстані в полі зору льотчика (техніка), який здійснює запуск і опробування двигунів, та мати засоби сигналізації.

Залишати кабіну ПС та пульти керування двигунами під час роботи двигунів забороняється.

8. У разі обледеніння ПС на землі його випуск у політ до повного очищення від льоду забороняється.

9. Після виконання польоту на ПС встановлюються чеки, заглушки, захисні екрани, чохли тощо відповідно до КЕ.

Чохли, заглушки, запобіжні чеки, захисні екрани, які підлягають зніманню перед запуском двигунів (вирулюванням ПС із стоянки) та

встановленню після зарулювання, повинні бути пофарбовані в червоний колір або мати червоні вимпели та бути зблоковані між собою. За знімання їх перед польотом і встановлення після польоту відповідає технік (старший бортовий технік) ПС.

3. Авіаційне озброєння, десантно-транспортне обладнання

1. До складу АОз входять:
авіаційні засоби ураження;
установки АОз;
авіаційна артилерійська зброя;
системи керування зброєю;
авіаційні прицільні системи;
системи постановки пасивних перешкод;
системи об’єктивного контролю АОз;
піротехнічні засоби систем АОз.

2. До складу десантно-транспортного обладнання входять:
вантажно-розвантажувальне обладнання;
швартувальне обладнання;
засоби десантування особового складу;
засоби десантування військової техніки та вантажів.

4. Порядок утримання та зберігання авіаційних засобів ураження

1. Норми комплектації, накопичення, порядок утримання та ешелонування боєкомплектів АЗУ, їх склад і ступінь готовності визначаються відповідними наказами (директивами) Міністерства оборони України.

Варіанти завантаження ПС АЗУ визначаються КЛЕ (інструкцією екіпажу) та завданнями на політ.

Склад боєкомплекту, призначеного для першого бойового вильоту ПС згідно з планом приведення авіаційної частини в бойову готовність, визначається розпорядчим документом.

Організація зберігання та забезпечення живучості АЗУ, призначених для першого бойового вильоту, визначається наказом командира авіаційної частини.

Порядок зберігання першого боєкомплекту розробляється штабом авіаційної частини з урахуванням вимог керівних документів з організації технічної експлуатації АЗУ, зберігання і накопичення АЗУ, ЕД конкретних типів АЗУ та інших чинних документів.

Умови зберігання АЗУ першого боєкомплекту повинні забезпечувати його зберігання, боєздатний стан та безпечне виконання всіх видів робіт на АТ під час бойової підготовки.

2. Заступник командира авіаційного підрозділу з ІАС відповідає за зберігання, організацію отримання, облік, утримання в установлених ступенях готовності та справність АЗУ, призначених для першого бойового вильоту.

За накопичення, зберігання, забезпечення живучості та утримання в установлених ступенях готовності аеродромних запасів АЗУ відповідає командир авіаційної частини.

3. АЗУ, призначені для першого бойового вильоту, утримуються в установленому порядку.

Керовані ракети і кореговані авіабомби зберігаються на візках по зонах розосередження ПС у спеціальних сховищах захищеного типу, а в разі їх відсутності – у сховищах ТППР (СІС, складу АЗУ служби АОз) у стані, що забезпечує негайну їх доставку до ПС.

У авіаційних частинах Військово-Морських Сил (далі – ВМС) авіаційні протичовнові торпеди та ракети, морські авіаційні міни, протичовнові кореговані авіабомби та авіаційні засоби забезпечення застосування озброєння зберігаються на базі протичовнового озброєння (далі – ПЧОз).

Керовані АЗУ (керовані авіаційні ракети, кореговані авіабомби, авіаційні протичовнові торпеди та ракети, протичовнові кореговані авіабомби) повинні бути надійно закріплені та зафіксовані на візках, а візки вкриті чохлами та обладнані червоними сигнальними прапорцями (в темні години доби – червоними ліхтарями). Кожен візок повинен мати табличку, на якій зазначаються бортовий номер ПС, за яким закріплені КАЗУ, їх тип, номери (за потреби зазначається літер), а також дані особи, за якою закріплений візок.

За технічний стан і збереження КАЗУ, що зберігаються в зональних сховищах, відповідає начальник обслуги обслуговування авіаційного озброєння.

Некеровані авіаційні ракети (далі – НАР) зберігаються біля ПС або в укриттях ПС (патернах) на стелажах або візках. НАР, призначені для застосування в блоках, можуть зберігатись із вкрученими підривниками, спорядженими в блоки або укладеними в заводську тару. При цьому тара, в якій зберігаються НАР та блоки, опечатується печаткою техніка ПС, відповідального за зберігання АЗУ.

У частинах тактичної авіації бомбардувальні АЗУ зберігаються біля ПС або в сховищах ПС (патернах) на транспортувальних візках-підіймачах або спеціальних ложементах (підставках), які забезпечують мінімальні витрати часу під час їх укладання на візки-підіймачі.

У авіаційних частинах ВМС бомбардувальні АЗУ зберігаються в зонах розосередження підрозділів в обвалуваннях на транспортувальних візках (причепах) без тари.

Підвісні вушка, пробки головних та донних вічок, різьби запальних стаканів у бомбардувального АЗУ повинні бути змащені мастилом, що не замерзає при низькій температурі.

Боєкомплект патронів споряджається в стрічки та встановлюється на ПС.

За необхідності зняття боєкомплекту патронів з ПС зберігання його повинно бути організоване в спеціально обладнаних приміщеннях авіаційних підрозділів або на складі ТППР (СІС, складу АЗУ служби АОз) в ящиках для кожного ПС окремо). Доступ сторонніх осіб до цих приміщень має бути унеможливлений.

На кожному ящику зазначаються бортовий номер ПС, тип набоїв, кількість, партія, рік виготовлення, завод-виробник, дата розкриття герметичної упаковки та дата чергової заміни. Ящики повинні бути опечатані печаткою начальника обслуги обслуговування АОз.

Комплектуючі елементи бомбардувального АЗУ, ПТЗ систем АОз, а також патрони для систем постановки пасивних перешкод зберігаються в авіаційних підрозділах (в металевих ящиках, сейфах), що унеможливлюють доступ до них сторонніх осіб.

З метою постійного оновлення боєкомплекту на бойову підготовку в першу чергу повинні бути використані АЗУ, що мають мінімальний залишок ресурсу.

4. Контроль технічного стану першого боєкомплекту здійснюють старші інженери частини з АОз під час оглядів відповідно до чинних документів.

Перевірка комплектності та технічного стану першого боєкомплекту посадовими особами здійснюється відповідно до чинних наказів керівників органів управління авіації ЦОВВ та ЗСУ.

5. За збереження АЗУ, знімних агрегатів АОз і ПТЗ систем АОз, які знаходяться на ПС або зберігаються біля нього, відповідає старший технік

(технік) ПС. Під час посадки ПС на аеродромі маневру за їх збереження відповідає старший групи технічного складу, а до його прибуття – командир екіпажу.

За утримання у встановлених ступенях готовності та збереження КАЗУ, які зберігаються у сховищах ТППР (СІС, складу АЗУ служби АОз), відповідає начальник ТППР (СІС, служби АОз).

6. У чергових підрозділах організація зберігання АЗУ визначається наказом командира авіаційної частини.

7. Порожня тара з-під АЗУ, призначених для першого бойового вильоту, здається за накладними на зберігання на склад ТППР (СІС, склад АЗУ служби АОз).

8. На АЗУ, призначених для першого бойового вильоту, начальником ТППР (СІС, служби АОз) подаються витяги з формулярів (паспортів), на КАЗУ – формуляри (паспорти), які зберігаються в начальника обслуги обслуговування АОз. Облік складу та паспортних даних АЗУ з усіх ПС, призначених для першого бойового вильоту, в авіаційному підрозділі здійснює начальник обслуги обслуговування АОз із записом у журналі обліку авіаційних засобів ураження, засобів пасивних перешкод та піротехнічних засобів (додаток 23).

Відомості про боєкомплект патронів до гармат і кулеметів, що розміщуються на ПС, записуються у формуляр ПС.

9. Старший інженер авіаційної частини з АОз веде облік всіх змін та доповнень у довіднику з гарантійних і технічних строків служби та обмежень у застосуванні АЗУ та доводить витяг із довідника за всім переліком АЗУ, що застосовуються на ПС авіаційної частини, начальникам обслуг обслуговування АОз. Начальник обслуги обслуговування АОз щокварталу

зобов’язаний проводити звірку витягів у старшого інженера авіаційної частини з АОз. Пономерний облік обмежень і заборон у застосуванні АЗУ, засобів утворення пасивних перешкод та піротехнічних засобів ведеться за встановленою формою старшим інженером авіаційної частини з АОз, начальником ТППР (СІС, служби АОз,) та начальником обслуги обслуговування АОз (додаток 24).

Використання заборонених АЗУ, засобів створення пасивних перешкод, ПТЗ, а також виробів із вичерпаними призначеними ресурсами (строками служби) категорично забороняється.

10. Видача АЗУ і ПТЗ до авіаційних підрозділів для утримання в складі боєкомплектів та на бойову підготовку здійснюється за накладними, оформленими за заявкою (додаток 25), яка надійшла завчасно. За їх одержання є відповідальним начальник обслуги обслуговування АОз.

За потреби видача некерованих АЗУ (далі – НАЗУ), засобів створення пасивних перешкод і ПТЗ систем АОз на бойову підготовку може здійснюватися в установленому порядку за книгою обліку АЗУ, виданих у тимчасове користування, з подальшим оформленням накладних.

11. Запас АЗУ, засобів створення пасивних перешкод та ПТЗ систем АОз, що вивозяться для забезпечення польотів під час підготовки до дій за призначенням, не повинен перевищувати потреби на виконання завдань поточного льотного дня (ночі) і повинен утримуватися окремо від першого боєкомплекту.

Начальник обслуги обслуговування АОз веде облік фактичного витрачання АЗУ на бойову підготовку до дій за призначенням в розділі 2 журналу обліку авіаційних засобів ураження, засобів пасивних перешкод та піротехнічних засобів, який заповнюється в кінці льотного дня, та є

відповідальним за здачу не витрачених протягом льотного дня АЗУ в ТППР (СІС, склад АЗУ служби АОз).

12. Доставка АЗУ, засобів створення пасивних перешкод та ПТЗ систем АОз на аеродром здійснюється силами та засобами ТППР (СІС, силами служби АОз та засобами відповідних служб матеріально-технічного забезпечення) відповідно до заявки. Разом з ними доставляються і витяги з формулярів (паспортів), для КАЗУ – формуляри (паспорти). Патрони артилерійської зброї при цьому повинні бути споряджені в стрічки та знаходитись у пристосованій тарі (контейнері). АЗУ доставляються на майданчики підготовки.

АЗУ, засоби створення пасивних перешкод та ПТЗ систем АОз, які доставляються, повинні мати запас призначеного строку служби (ресурсу) і не повинні мати діючих заборон на застосування. За кондиційність та своєчасність їх доставки відповідає начальник ТППР (СІС, служби АОз).

В авіації ВМС доставка до авіаційних частини підготовлених до бойового застосування КАЗУ і авіаційних засобів пошуку та виявлення підводних човнів здійснюється силами та засобами баз ПЧОз.

13. Допуск АЗУ, засобів створення пасивних перешкод та ПТЗ систем АОз на бойове застосування здійснює старший інженер авіаційної частини (начальник обслуги обслуговування) з АОз після огляду та перевірки їх кондиційності і комплектності, про що доповідає старшому інженеру польотів. Ця ж посадова особа контролює підготовку до застосування та здачу невитрачених у процесі льотного дня АЗУ, засобів створення пасивних перешкод та ПТЗ систем АОз посадовій особі ТППР (СІС, служби АОз).

Допуск АЗУ на бойове застосування за відсутності виписок із формулярів до них забороняється.

14. Після закінчення льотного дня із застосуванням АЗУ старший інженер авіаційної частини з АОз за даними начальників обслуг обслуговування АОз складає донесення про наявність і рух матеріальних засобів на витрачені АЗУ. Донесення підписується командиром авіаційної частини та його заступником з ІАС і засвідчується гербовою печаткою. Не пізніше наступного дня донесення на витрачені АЗУ надаються до ТППР (СІС, служби АОз). Дані донесення є підставою для списання з обліку витрачених АЗУ, засобів створення пасивних перешкод та ПТЗ систем АОз.

15. Невитрачені АЗУ, засоби створення пасивних перешкод і ПТЗ систем АОз здаються на склад ТППР (СІС, склад АЗУ служби АОз) під підпис у відповідному журналі. Їх доставка на склад здійснюється силами та засобами ТППР (СІС, службою АОз із залученням засобів відповідних служб матеріально-технічного забезпечення).

В авіації ВМС доставка невитраченого ПЧОз здійснюється силами та засобами бази ПЧОз.

Зберігання АЗУ та комплектуючих елементів до них на майданчиках підготовки АЗУ після закінчення польотів категорично забороняється.

16. Тип і кількість АЗУ, що споряджаються на ПС для виконання польоту з їх бойовим застосуванням, а також час уповільнення підривників зазначаються в плановій таблиці польотів і видаються старшим штурманом авіаційної частини старшому інженеру авіаційної частини з АОз у письмовому вигляді завчасно з урахуванням технологічного часу, необхідного для виконання робіт у встановлені строки.

Тип і кількість АЗУ, підривників і ПТЗ, якими споряджено ПС на майбутній політ, їх паспортні дані, час уповільнення (дистанційної дії) підривників, а також номери точок підвіски, на які підвішені АЗУ (блоки, контейнери), записуються в журнал підготовки ПС.

17. У разі підвішування на ПС установок АОз, не закріплених за ПС, в журнал підготовки ПС записується тип і номер установки АОз.

18. У разі зміни варіантів озброєння ПС система керування озброєнням та справність установок АОз перевіряються за основними та аварійними ланцюгами у варіанті спорядження ПС засобами ураження, передбаченому завданням на політ.

19. Для забезпечення максимальної готовності ПС до бойового застосування після закінчення польотів озброєння ПС, а також десантно-транспортне обладнання, автономні установки пасивних перешкод, стартові прискорювачі приводяться в стан готовності до застосування у варіанті, встановленому командиром авіаційної частини.

20. Несправне АОз, що підлягає ремонту, здається на склад ТППР (СІС, склад АЗУ служби АОз) у законсервованому вигляді з оформленими формулярами (паспортами) разом з актом технічного стану. АОз, що прийшло в непрацездатний стан у процесі експлуатації та не підлягає ремонту, приймається ТППР (СІС, службою АОз) на тимчасове зберігання з оформленим актом технічного стану.

Остаточне списання цього АОз з особистого рахунку авіаційної частини здійснюється після пред’явлення акта на списання.

21. Під час передачі ПС із частини до частини боєкомплект патронів знімається із ПС і разом з іншими АЗУ першого боєкомплекту здається на склад ТППР (СІС, служби АОз).

Під час передачі ПС усередині авіаційної частини боєкомплект може передаватися разом із ПС із відповідним переоформленням облікової документації.

22. В авіаційних частинах забороняється зберігати:

озброєння та засоби ураження, що не перебувають в експлуатації в авіаційній частині, за винятком навчальних зразків;

НАЗУ із вкрученими підривниками, крім бомб та ракет, споряджених підривниками під час виготовлення на заводах-виробниках, а також ракет, споряджених у блоки;

заборонені або несправні АЗУ і ПТЗ;

АЗУ в бойовому спорядженні в службових (житлових) приміщеннях та навчальних класах.

23. У навчальних класах дозволяється зберігати тільки навчальні зразки засобів ураження, навчальну та розрізну зброю.

Навчальні засоби ураження повинні мати:

керовані ракети та кореговані авіабомби – кільцеві чорні смуги та напис чорним кольором “НАВЧАЛЬНА”;

некеровані ракети – чорне забарвлення корпуса та напис білим кольором на корпусі “НАВЧАЛЬНА”;

авіабомби – чорне забарвлення зовнішньої поверхні та напис білим кольором на корпусі “НАВЧАЛЬНА”;

підривники та механізми далекого взведення – біле забарвлення зовнішньої поверхні, клеймо “НАВЧАЛЬНИЙ” на головній частині, отвір у детонаторному стакані або в капсульній втулці;

патрони – біле забарвлення зовнішньої поверхні снарядів (куль), отвір у гільзі та пробитий капсуль.

Користуватися навчальними засобами ураження без зазначеного маркування та конструктивних змін забороняється.

5. Особливості технічної експлуатації керованих авіаційних засобів ураження

1. КАЗУ в авіаційних частинах у складі бойових комплектів утримуються в ступенях готовності, що встановлюються відповідними документами.

2. Приведення КАЗУ в задані ступені готовності, виконання на них регламентних робіт, військового ремонту та надання допомоги підприємствам промисловості в організації виконання робіт та доробок за бюлетенями заводів-виробників здійснюються персоналом ТППР (СІС) та арсеналів (баз, складів) зберігання відповідно до ЕД, чинних керівних документів, технологій військового ремонту і отриманих бюлетенів.

Персонал ТППР (СІС) та арсеналів (баз, складів) повинен бути навчений і допущений до експлуатації КАЗУ та засобів їх обслуговування.

Усі технічні засоби ТППР (СІС) та арсеналів (баз, складів) повинні бути перевірені і перебувати в стані постійної готовності до застосування.

3. Підготовка КАЗУ до застосування здійснюється на ТППР (СІС) і організовується в один або кілька потоків, для чого створюються штатні та позаштатні спеціально навчені розрахунки, до яких можуть залучатися спеціалісти з ТЕЧ АТ частини та обслуг обслуговування. Склад і розподіл обов’язків у розрахунках оголошуються наказом командира авіаційної частини та постійно уточнюються з урахуванням наявних спеціалістів.

За повноту і якість підготовки КАЗУ для бойового застосування є відповідальним начальник ТППР (СІС).

4. Після закінчення встановлених міжрегламентних строків зберігання, кількості польотів, підвісок, часу нальоту під носієм, напрацювання апаратури та необхідності виконання промисловістю робіт за бюлетенями на КАЗУ виконуються регламентні роботи, періодичність і обсяг яких встановлюються ЕД, бюлетенями заводів-виробників, вказівками ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

Відповідальними за своєчасне виконання регламентних робіт на КАЗУ, що входять до складу першого боєкомплекту, є: за календарними строками знаходження у відповідних ступенях готовності – начальник ТППР (СІС); за кількістю польотів, підвісок, часу нальоту під носієм – начальник обслуги обслуговування АОз.

Відповідальним за своєчасність, повноту та якість виконання регламентних робіт на всіх КАЗУ військового запасу є начальник ТППР (СІС). Доробки, що впливають на ефективність та безпеку застосування КАЗУ за прямим призначенням, виконуються невідкладно. При цьому в першу чергу доопрацьовуються КАЗУ, які перебувають на бойовому чергуванні в черговому підрозділі та входять до складу першого боєкомплекту.

За організацію та контроль виконання доробок за бюлетенями заводів-виробників на всіх КАЗУ військового запасу є відповідальним старший інженер авіаційної частини з АОз.

За повноту та якість виконання доробок КАЗУ за бюлетенями заводів-виробників є відповідальним начальник ТППР (СІС) та арсеналу (бази, складу).

5. Справним вважається КАЗУ, що відповідає всім вимогам ЕД, на якому виконані регламентні роботи, операції з технічного обслуговування та директивні вказівки, усунуті всі відмови і пошкодження, та який має запас призначених строків служби (зберігання), що забезпечують політ ПС на виконання бойового завдання.

Усунення відмов та пошкоджень КАЗУ, які перебувають за межами гарантійних строків служби (зберігання), здійснюється на ТППР (СІС) та арсеналах (базах, складах) з використанням групових комплектів ЗЧМ. Крім того, відновлення несправних КАЗУ здійснюється за наявності відповідних рішень і вказівок методом заміни несправних агрегатів (вузлів, блоків) справними, які мають запас встановленого строку служби (зберігання),

знятими з КАЗУ, що підлягають списанню. При цьому технологія заміни таких агрегатів (вузлів, блоків) повинна бути викладена в ЕД на КАЗУ або керівництві (інструкції) з військового ремонту цього типу КАЗУ. За відсутності таких технологій використовувати агрегати (вузли, блоки) з інших КАЗУ цього типу для відновлення несправних КАЗУ забороняється.

6. Відхід КАЗУ на регламентні роботи і виконання робіт за бюлетенями повинен плануватись із розрахунку збереження бойової готовності авіаційної частини. Замість КАЗУ, які відійшли на виконання робіт, до складу боєкомплекту, призначеного для першого бойового вильоту, уводяться КАЗУ зі складу військових запасів. Під час виконання робіт на КАЗУ, що зберігаються в ТППР (СІС, на складі АЗУ служби АОз), на підготовку повинні подаватися КАЗУ в кількості, що не перевищує добову продуктивність ТППР (СІС).

Результати перевірок КАЗУ під час виконання регламентних робіт заносяться у формуляри (паспорти) на КАЗУ та журнал обліку результатів вимірів параметрів. Усі перфокарти (стрічки з циклограмами контролю) зберігаються у формулярі (паспорті) на КАЗУ.

7. Переведення КАЗУ з одного ступеня готовності в інший з метою раціонального витрачання призначеного строку служби (ресурсу) здійснюється за рішенням старшого інженера частини з АОз (начальника ТППР (СІС, служби АОз)) на підставі наказу командира авіаційної частини відповідно до чинних керівних документів.

Контроль за своєчасним переведенням КАЗУ із одного ступеня готовності в інший з метою раціонального витрачання призначеного (гарантійного) строку служби (зберігання) здійснює старший інженер частини з АОз (начальник ТППР (СІС)).

8. Після закінчення встановлених строків служби (зберігання), числа зльотів-посадок, після грубої посадки ПС, а також у разі потреби виконання робіт за бюлетенями промисловості КАЗУ передаються до ТППР (СІС). Передачу КАЗУ здійснює начальник обслуги обслуговування АОз з оформленням відповідної документації.

Рішення про позачергові перевірки керованих АЗУ в міжрегламентні строки із застосуванням контрольно-перевірочної апаратури приймає старший інженер частини з АОз (начальник ТППР (СІС)).

За виконання повного обсягу робіт з контролю за станом КАЗУ на ПС за наявності на ньому вмонтованої системи контролю відповідає спеціаліст (оператор), що виконує роботу з комплексної перевірки бортового обладнання та КАЗУ.

9. Під час транспортування КАЗУ на стоянки ПС на візках (тягачах) удень повинні бути встановлені червоні прапорці, а вночі – червоні ліхтарі, що сигналізують про перевезення вибухонебезпечного вантажу. Візки з керованими АЗУ, у тому числі навчальними (навчально-діючими), повинні транспортуватися з відповідним розташуванням зчіплюючого приладу, що унеможливлює пошкодження елементів КАЗУ водилом візка під час руху та маневрів тягача. Під час транспортування КАЗУ виділяється супроводжуючий, який забезпечує безпечний рух і доставку КАЗУ.

Роботи з підтримання в боєготовому стані КАЗУ, що знаходяться в підрозділі, всі види оглядів КАЗУ перед і після польотів проводяться спеціалістами обслуг обслуговування АОз.

Несправні КАЗУ зі складу боєкомплектів вилучаються і здаються до ТППР (СІС) для ремонту.

10. У процесі технічної експлуатації КАЗУ в їх формулярах (паспортах) ведеться облік витрати ресурсу за кількістю польотів, підвісок, часу нальоту

під носієм, напрацювання апаратури, а також необхідністю виконання промисловістю робіт за бюлетенями. Ці дані використовуються під час планування витрат КАЗУ і прогнозування своєчасного переведення КАЗУ із одного ступеня готовності в інший. Облік КАЗУ ведеться у Журналі обліку керованих засобів ураження (додаток 26).

Загальні строки служби (ресурс) експлуатації і умови зберігання КАЗУ в різних ступенях готовності визначаються ЕД на КАЗУ, бюлетенями промисловості та вказівками ГІ авіації Повітряних Сил ЗСУ.

11. Пономерна документація КАЗУ, витрачених за планом бойової підготовки, знищується після списання їх з обліку в установленому порядку.

6. Особливості технічної експлуатації некерованих авіаційних засобів ураження

1. Для підготовки бомбардувальних АЗУ і НАР до застосування в кожній зоні розосередження ПС повинні бути обладнані спеціальні майданчики з ложементами, необхідними засобами механізації, методичною документацією про правила підготовки засобів ураження та інструкцією із заходів безпеки.

2. Підготовка НАЗУ до застосування на майданчиках підготовки здійснюється розрахунками, які очолюють спеціалісти з АОз. Контроль за правильністю набивання патронних стрічок, їх технічним станом та виконанням вимог з комплектації здійснюють під час огляду і допуску патронних стрічок до застосування спеціалісти з АОз.

3. Бомбардувальне АЗУ та НАР споряджаються підривниками та комплектуючими елементами, як правило, після підвішування на ПС.

З метою скорочення часу підготовки ПС до польоту дозволяється в окремих випадках підвішувати бомбардувальне АЗУ та НАР із вкрученими підривниками (спорядженими в блоки), якщо це не заборонено ЕД на АЗУ.

Огляд та підготовка підривників здійснюються в спеціально відведених місцях на відстані не менше 25 м від місць розміщення ПС, АЗУ та персоналу. Місце підготовки підривників позначається червоним прапорцем (червоним ліхтарем).

4. Герметична упаковка підривників і ПТЗ систем АОз розкривається безпосередньо перед спорядженням ними бомбардувального АЗУ, НАР та пристроїв АОз, при цьому в першу чергу використовуються підривники та ПТЗ систем АОз із раніше розкритої герметичної упаковки з мінімальним залишком строку служби (зберігання).

У кожну розкриту герметичну упаковку з виробами повинна бути вкладена бирка (ярлик) із зазначенням заводу, партії, року випуску, дати розкриття герметичної упаковки та кількості виробів, що знаходяться в ній.

5. Патрони з однотипними снарядами в боєкомплекті артилерійських установок повинні бути одного заводу, одного року виготовлення та однієї партії. Як виняток дозволяється мати в боєкомплекті патрони з однотипними снарядами двох партій. Блоки некерованих ракет споряджаються ракетами однієї партії.

6. До застосування не допускаються патрони, що мають такі дефекти:

вільне обертання чи повздовжнє хитання снарядів (куль) у гільзах;

вм’ятини на гільзах;

тріщини на дульцях гільз, які видно неозброєним оком;

пошкодження чи обертання мембран підривачів;

корозія підривачів у місці запресовки (завальцовки) мембран;

корозія капсюлів-запалювачів або невірна їх посадка;

хитання балістичних наконечників.

До застосування не допускаються патронні стрічки, що мають люфт патронів у лапках ланки чи тріщини та розтягнутість ланок по кроку.

Патрони та ланки, що мають зазначені дефекти, а також патрони, які пройшли крізь автоматику гармат (кулеметів, гранатометів), з боєкомплектів вилучаються і здаються в ТППР (СІС, на склад АЗУ служби АОз) для подальшого знищення.

Ремонт НАЗУ (крім випадків, обумовлених інструкціями) в авіаційних частинах забороняється.

7. Особливості технічної експлуатації авіаційної артилерійської зброї та установок

1. Періодичність чищення, змащування авіаційної артилерійської зброї та їх установок, пускових пристроїв і блоків НАР, а також види чищення встановлюються керівництвом з технічної експлуатації конкретного зразка зброї чи установки та РТО ПС, на якому вони встановлені.

2. Заряджання (розряджання, чищення, змащування) зброї рухомих та нерухомих артилерійських установок, а також чищення та змащування боєкомплекту до них, поповнення боєкомплекту на багатомісних ПС військово-транспортної авіації (далі – ВТА), ВМС і транспортно-бойових вертольотах виконують члени льотного екіпажу. На ПС тактичної авіації чищення артилерійської зброї після виконання польотів, пов’язаних з її застосуванням, повинно виконуватися після закінчення льотного дня (зміни). Для забезпечення своєчасного чищення артилерійської зброї залучається необхідна кількість персоналу підрозділів іншої спеціальності. Виконання зазначених робіт контролюють спеціалісти з АОз.

3. Канали стволів авіаційної артилерійської зброї на ПС з метою захисту від корозії повинні бути змащені тонким шаром мастила. Під час польотів на навчальні стрільби стволи необхідно протирати. По тривозі дозволяється випускати ПС у політ без видалення мастила зі стволів зброї.

Перед протиранням стволів необхідно переконатися в тому, що зброя розряджена та в каналі ствола немає патронів.

4. Для попередження корозії патронних стрічок у боєкомплектах артилерійської зброї патрони та ланки необхідно змащувати тонким шаром мастила, яке застосовується для цього типу зброї.

5. На ПС, підготовлених до польоту із застосуванням артилерійської зброї, вона повинна бути готова до стрільби після одного перезаряджання у польоті. Зброя, перезаряджання якої у повітрі не передбачено, заряджається на землі “під постріл”.

6. Облік настрілів авіаційної артилерійської зброї ведеться після кожного льотного дня (ночі) з бойовим застосуванням і заноситься до графіка чищення авіаційної артилерійської зброї, а підсумковий настріл за місяць – у формуляр авіаційного озброєння ПС.

7. Графік чищення авіаційної артилерійської зброї, в якому також передбачений облік ресурсу, настрілу і профілактичної заміни деталей з настрілу, ведеться в підрозділі начальником обслуги обслуговування АОз.

8. У паспорти авіаційної артилерійської зброї підсумкові відомості про настріл заносяться в разі:

відмови авіаційної артилерійської зброї;

заміни деталей авіаційної артилерійської зброї з настрілу;

зняття авіаційної артилерійської зброї з експлуатації;

передачі авіаційної артилерійської зброї з однієї частини в іншу.

9. ЗЧМ авіаційної артилерійської зброї зберігається в підрозділах. Один раз на рік, як правило в кінці року, комісією, яку очолює заступник командира авіаційної частини з ІАС, проводиться інвентаризація ЗЧМ зі складанням акта.

8. Особливості технічної експлуатації додаткового озброєння

1. Експлуатація додаткового озброєння здійснюється штатними і позаштатними розрахунками. Склад розрахунків після їх навчання, тренування та прийняття заліків віддається наказом командира авіаційної частини.

2. Перевірка стану систем додаткового озброєння ПС, що входять до бойового розрахунку авіаційної частини, проводиться під час виконання всіх видів підготовки до польотів в обсязі вимог РТО складом розрахунків.

На ПС, що не входять до бойового розрахунку авіаційної частини, перевірка систем проводиться не менше одного разу на 6 місяців із встановленням на ПС знімних агрегатів додаткового озброєння. Результати перевірки записуються в журнал підготовки ПС. У процесі експлуатації ведеться графік обліку виконання перевірок для кожного ПС.

3. Регламентні роботи на додатковому озброєнні виконуються в єдині календарні строки, встановлені для конкретного типу АТ, силами груп ТППР (СІС) і груп регламенту та ремонту АОз ТЕЧ АТ частини.

4. Усі наявні агрегати додаткового озброєння та ті, що надходять до авіаційної частини, підлягають пономерному обліку.

Знімні агрегати додаткового озброєння, що надходять до авіаційної частини разом із ПС, заносяться до книги пономерного обліку на підставі наказу командира авіаційної частини про зарахування на облік ПС. Під час передачі ПС до іншої авіаційної частини разом з ним передаються агрегати додаткового озброєння. Підставою для зняття їх з обліку є приймально-здавальний акт.

5. Зберігання агрегатів додаткового озброєння організовується в зонах розосередження або в підрозділі забезпечення. Вагові макети вантажів зберігаються у своїй тарі або на транспортувальних візках.

Стан вагових макетів перевіряється не менше одного разу на місяць особами, відповідальними за їх зберігання.

9. Пристрілювання та юстирування авіаційного озброєння

1. Пристрілювання АОз ПС полягає в узгодженні напрямків осі зброї, установок АОз і пристроїв вимірювання координат цілі (оптичних візирних пристроїв, теплопеленгаторів, антен радіолокаційних станцій тощо) з будівельною віссю ПС відповідно до необхідної точності.

Юстирування ПС полягає в узгодженні механічних, електричних та оптичних пристроїв і датчиків у системі координат ПС.

2. Пристрілювання озброєння ПС проводиться спеціалістами з АОз групи регламенту та ремонту і обслуг обслуговування за участю осіб льотного складу відповідно до ЕД. Пристрілювання АОз виконується, як правило, одночасно з юстируванням (узгодженням) систем озброєння і прицільно-навігаційних комплексів (систем).

3. Пристрілювання, юстирування (узгодження) систем озброєння здійснюються в строки, передбачені РТО ПС, а також у таких випадках:

після прибуття ПС до авіаційної частини;

після заміни бронескла кабіни, візирних та індикаторних пристроїв;

після заміни агрегатів, що входять до складу систем озброєння та впливають на точність їх роботи;

після заміни (ремонту) установок, вузлів деталей, що впливають на положення зброї;

після заміни в прицільних системах блоків та елементів, що впливають на точність роботи цих систем;

у разі виникнення сумнівів у точності пристрілювання.

4. За своєчасність виконання пристрілювання озброєння ПС є відповідальним командир авіаційного підрозділу. Контроль за якістю виконання пристрілювання покладається на старшого інженера авіаційної частини з АОз та осіб льотного складу, які беруть участь у виконанні пристрілювання.

ПС, на яких закінчились строки пристрілювання і юстирування озброєння, вважаються несправними.

5. Пристрілювання артилерійської зброї нерухомих установок здійснюється холодним і гарячим, якщо це передбачено ЕД, способами.

Холодний спосіб здійснюється за допомогою кутомірних пристосувань, гарячий – стрільбою в спеціально обладнаному тирі.

Рухомі артилерійські установки, ракетні установки та фотоконтрольні прилади пристрілюються за допомогою оптичних кутомірних пристроїв. Координати точок наведення зброї записуються в картку пристрілювання ПС, яка зберігається в його формулярі.

6. Про кожне пристрілювання озброєння, юстирування (узгодження) прицільних систем робиться запис у формулярі ПС за підписом спеціаліста, який виконував пристрілювання, юстирування (узгодження), і члена льотного екіпажу, який брав участь у виконанні цих робіт.

10. Особливості технічної експлуатації піротехнічних засобів

1. До ПТЗ належать: піропатрони, пірозапали, піторізаки, електрокапсюлі, запалювачі тощо, що використовуються в різних системах ПС та АЗУ. Отримання ПТЗ із підрозділів забезпечення здійснюють начальники груп обслуговування, регламенту та ремонту, ТППР (СІС).

2. Спорядження (розспорядження) пристроїв ПС ПТЗ, їх експлуатацію, контроль за своєчасною заміною та наявністю цих засобів у системах здійснюють спеціалісти за належністю систем.

3. Контроль зовнішнього стану ПТЗ, наявність запасу строку їх служби, облік номенклатури та паспортних даних, відпрацьовування узагальнених періодичних заявок на ПТЗ здійснюють начальники груп обслуговування, регламенту та ремонту за належністю систем.

4. Облік номенклатури і паспортних даних ПТЗ ведеться в журналах обліку (додаток 27).

Крім того, кількість і паспортні дані ПТЗ, які встановлюються у передпольотну підготовку, записуються в журнал підготовки ПС. Кількість і паспортні дані ПТЗ, що знаходяться на борту ПС, записуються у формуляр ПС.

5. ПТЗ у підрозділах частини повинні зберігатися в металевих ящиках (шафах), що зачиняються на замок і опечатуються. Перенесення цих засобів повинне здійснюватися в спеціальній металевій тарі, обладнаній гніздами, що унеможливлюють взаємне зіткнення засобів і наколювання їх капсулів, або в заводській упаковці.

6. Під час поводження з ПТЗ повинні вживатися заходи, що унеможливлюють проходження через них електростатичних розрядів.

11. Склад та особливості технічної експлуатації авіаційного обладнання повітряних суден

1. До складу АО ПС входять:

електрообладнання;

електронні і електричні системи управління силовими установками;

електронна автоматика авіаційного обладнання;

приладне обладнання;

кисневе обладнання;

захисне спорядження льотчика (далі – ЗСЛ);

фотографічні і теплові засоби розвідки та пошуку;

спеціальні (не радіотехнічні) засоби пошуку підводних човнів;

бортові АЗК;

бортові ЗОК загального призначення.

2. Особливості технічної експлуатації електрообладнання

Експлуатація авіаційних акумуляторних батарей здійснюється спеціалістами ІАС та підрозділів забезпечення у суворій відповідності з вимогами РТО й КЕ на батареї з урахуванням вимог РТО й КЕ ПС, на який встановлюються авіаційні акумуляторні батареї, та вказівками ГІ авіації.

Відповідальним за організацію експлуатації акумуляторних батарей визначається старший інженер ІАС частини за спеціальністю АО (начальник відповідної служби авіаційної частини).

Обслуги обслуговування авіаційних джерел живлення підпорядковуються начальнику ТЕЧ АТ (керівнику підрозділу забезпечення).

За обслуговування зарядних пристроїв, дотримання періодичності їх калібрування (повірки), забезпечення обслуг обслуговування та ремонту

авіаційних акумуляторних батарей необхідним інструментом, матеріалами та обладнанням є відповідальними служби забезпечення авіаційної частини.

Бортові акумуляторні батареї та знімні контейнери закріплюються за ПС. На акумуляторних батареях та знімних контейнерах повинен бути нанесений напис із зазначенням бортового номера ПС і належності їх до підрозділу. За потреби дозволяється встановлювати на ПС запасні акумуляторні батареї. Дозвіл на встановлення на ПС акумуляторних батарей, закріплених за іншим ПС, дає старший інженер (інженер) частини з АО із записом у журналі підготовки ПС.

Факт встановлення (знімання) акумуляторних батарей повинен реєструватися в журналі підготовки ПС (із зазначенням прізвищ і підписів спеціаліста групи обслуговування АО та техніка ПС. Під час зберігання акумуляторних батарей на ПС люки ніш (відсіків) установки акумуляторних батарей повинні пломбуватися старшим авіаційним техніком (авіаційним техніком) ПС.

Зняті з ПС акумуляторні батареї повинні зберігатися на зарядних акумуляторних станціях або в приміщеннях, що опалюються (за умови забезпечення збереження).

Спільне зберігання кислотних і лужних акумуляторних батарей забороняється.

Для зберігання срібно-цинкових акумуляторних батарей поблизу ПС можуть використовуватися наземні контейнери, які закріплюються за старшим авіаційним техніком (авіаційним техніком) ПС. Він відповідає за їх зберігання, справність та експлуатацію наземних контейнерів. Контроль за дотриманням температурних режимів у контейнерах покладається на спеціалістів з АО.

Залишати акумуляторні батареї на ПС забороняється в таких випадках:

у разі їх відмов і несправностей;

під час знаходження ПС на зберіганні;

під час тривалого знаходження ПС в умовах температур нижче нуля, якщо це не передбачено КЕ (РТО) батареї або вказівками ГІ авіації;

під час виконання на ПС регламентних (ремонтних) робіт в ТЕЧ АТ авіаційної частини та ремонту на АРП, якщо це не передбачено КЕ акумуляторних батарей або вказівками ГІ авіації.

У разі нерегулярного виконання польотів з метою більш повного використання ресурсного потенціалу авіаційних нікель-кадмієвих акумуляторних батарей дозволяється їх циклічне використання.

Порядок ТО та допуск батарей до експлуатації під час циклічного використання визначаються вказівками ГІ авіації.

Тривалість циклу та строків використання батарей у зарядженому стані визначає заступник командира частини з ІАС, ураховуючи завдання, які вирішуються частиною, і забезпеченість акумуляторними батареями.

Кількість бортових комплектів заряджених акумуляторних батарей призначається з таким розрахунком, щоб забезпечити вирішення завдань бойового чергування та інших спеціальних завдань при максимальному напрацюванні акумуляторних батарей.

Для лужних, нікель-кадмієвих батарей ведуться журнали обліку параметрів акумуляторних батарей, які заповнюються спеціалістами зарядно-акумуляторних станцій під час проведення робіт з їх ТО.

3. Особливості технічної експлуатації електричних систем і пристроїв керування силовими установками

Перевірку працездатності, регулювання електричних і електронних систем та пристроїв керування силовими установками виконують спеціалісти з ПД спільно зі спеціалістами з АО.

Перевірку і регулювання параметрів електричних агрегатів систем регулювання вхідних пристроїв, положення стулок реактивного сопла,

систем вимірювання та регулювання температури масла, температури газів та частоти обертання турбіни здійснюють спеціалісти з АО.

Перевірку працездатності електричних пристроїв запуску і управління режимами роботи силових установок при працюючих двигунах виконують спеціалісти з ПД, на ПС ВТА – старший бортовий технік (технік) і бортовий технік з авіаційного і десантного обладнання (з авіаційного обладнання).

Відповідальними за справність електричних пристроїв систем управління силовими установками є спеціалісти з АО.

4. Особливості технічної експлуатації електронної автоматики авіаційного обладнання

Роботи з визначення та компенсації девіації магнітних компасів і каналів магнітного курсу курсових та інерціальних систем, а також контрольні перевірки правильності компенсації магнітної девіації виконуються згідно з ЕД.

Девіаційні роботи виконуються штурманом ае (екіпажу) спільно зі спеціалістами з АО одночасно на всіх магнітних компасах і каналах магнітного курсу курсових та інерціальних систем ПС у строки, передбачені РТО, а також відповідною інструкцією з виконання девіайційних та радіодевіаційних робіт. За своєчасне проведення девіаційних робіт, оформлення протоколів і формуляра ПС є відповідальним штурман підрозділу. Контроль за якістю виконання девіаційних робіт покладається на старшого інженера (інженера) з АО.

Після монтажних робіт або виконання робіт за бюлетенями, пов’язаними з електричними ланцюгами живлення гіроскопічних систем, приладів, агрегатів, перевіряється правильність їх функціонування від усіх джерел електроживлення, включаючи резервні та аварійні.

Для підготовки інерціальних систем використовуються лінії розмітки стоянки ПС, а також природні або спеціально обладнані орієнтирні пункти,

які забезпечують можливість оцінки стояночного курсу під час виставлення інерціальних систем удень і вночі. Визначення істинного азимута осьової лінії та азимутів на орієнтирні пункти, а також магнітного схилення стоянок та укриттів виконують спеціалісти топогеодезичної служби. За нанесення та збереження розмітки стоянок, стан спеціально обладнаних орієнтирних пунктів на аеродромі є відповідальним керівник визначеної служби забезпечення.

5. Особливості технічної експлуатації приладного обладнання

Перевірка працездатності аерометричних приладів та герметичності систем ППТ виконується після будь-яких робіт, пов’язаних із демонтажем і монтажем приладів, агрегатів та трубопроводів, підключених до системи ППТ, після виконання робіт з усунення повного або часткового порушення герметичності або закупорення (перетиснення) трубопроводів, після закриття приладних дошок. Усі роботи, пов’язані з відкриттям, закриттям, демонтажем і монтажем приладних дошок, у тому числі в інтересах інших спеціальностей, здійснюють спеціалісти з АО. Після завершення всіх робіт приладні дошки повинні бути опломбовані із зазначенням дати та підпису спеціаліста з АО, який виконував роботи з приладними дошками.

Для забезпечення польотів на заданих ешелонах на робочих місцях льотчиків і штурманів у кабінах ПС встановлюються бортові таблиці показань висотомірів з урахуванням сумарних поправок.

Інструментальні поправки висотомірів визначаються спеціалістами з АО ТЕЧ АТ частини. Розрахунок і складання таблиць з урахуванням сумарних поправок здійснює штурман підрозділу. Встановлення таблиць на ПС покладається на спеціалістів з АО.

Для забезпечення правильності приєднання споживачів до систем статичного та повного тиску відповідні трубопроводи, шланги, штуцери приладів і блоків повинні мати кольорове маркування.

Після заміни гіродатчика або комплекту авіагоризонту на ПС, які не мають дублюючих авіагоризонтів, робота авіагоризонту повинна перевірятися під час обльоту ПС.

Перевірка стану авіаційних годинників і заведення їх механізмів здійснюється ІТС (спеціалістами з АО). Стрілки годинників на точний час встановлюють члени льотного екіпажу.

6. Особливості технічної експлуатації кисневого обладнання

Заряджання систем газоподібним медичним киснем проводиться за допомогою автомобільних киснево-зарядних станцій до повного робочого тиску, приведеного до нормальних умов. Як виняток, у разі неможливості застосування автомобільних киснево-зарядних станцій заряджання бортових систем здійснюється газоподібним медичним киснем від транспортних балонів.

Щоб уникнути вибуху в зарядних шлангах, застосовувати нерозконсервовані і незнежирені кисневі шланги забороняється. Знежирені шланги повинні мати розпізнавальне маркування у вигляді двох блакитних поперечних смуг завширшки 5 см на відстані 5 см одна від одної.

Контроль за зарядженням бортових кисневих систем, парашутних кисневих приладів і блоків кисневого обладнання, встановлених на ЗАППС, проводиться за бортовими та вбудованими манометрами.

На ПС, що знаходяться на стоянках, кисневі вентилі живлення екіпажу та підживлення силових установок повинні знаходитись у закритому стані, тиск після вентилів системи живлення членів екіпажу повинен бути знижений до атмосферного.

Заглушки зі штуцерів кисневих дихальних приладів знімаються під час виконання передпольотної підготовки і встановлюються під час виконання післяпольотної підготовки спеціалістами обслуг обслуговування. На період польотів заглушки зберігаються в чохлах в інструментальному ящику техніка ПС.

Кисневі дихальні прилади після виконання передпольотної підготовки за відсутності членів екіпажу повинні перебувати в захисних чохлах на борту в прибортованому стані. Відбортовує прилад та знімає з нього чохол безпосередньо перед польотом, надягає чохол та прибортовує прилад після польоту старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС.

Бортові кисневі балони, в яких тиск знижений до атмосферного, допускаються до наступної експлуатації тільки після дворазового промивання їх киснем та наступного заряджання до номінального тиску.

Прилади рідкого медичного кисню, які знаходились у розрядженому стані, допускаються до наступної експлуатації тільки після продування газоподібним медичним киснем або азотом магістралей аварійного скидання тиску та наступного заправлення рідким медичним киснем.

Системи рідкого медичного кисню, заправляються повністю, тобто поки не з’явиться теча рідкого медичного кисню з дренажних отворів. На ПС, де передбачені різні варіанти заправлення рідким киснем, варіант заправлення на конкретний політ встановлює командир частини.

Під час перевезення рідкого медичного кисню у транспортних резервуарах рідкого кисню (далі – ТРРК) на ПС льотні екіпажі повинні бути навчені правилам їх перевезення та заправлення. На борту ПС повинна бути інструкція з перевезення та заправлення ТРРК. Транспортування порожніх резервуарів на ПС виконується при закритих горловинах ТРРК.

Під час експлуатації кисневого обладнання не допускається:

наявність на елементах кисневого обладнання масложирових речовин;

робота в замасленому одязі;

порушення герметичності кисневих систем;

продування та промивання елементів кисневого обладнання газами та рідинами, не передбаченими інструкціями;

паяння кисневих трубопроводів не передбаченими для цього припоями;

від’єднання зарядних рукавів без попереднього зтравлювання з них тиску через вентилі скидання тиску;

скручування зарядних рукавів та трубопроводів.

У разі заряджання кисневих систем азотом (згідно з технологією обслуговування літака) на зарядному штуцері встановлюється табличка з написом червоною фарбою “Увага! Азот”.

7. Особливості технічної експлуатації захисного і висотного спорядження льотчика

Предмети ЗСЛ є особистим спорядженням льотного складу, який відповідає за його стан, експлуатацію та правильне застосування відповідно до завдання на політ.

Забезпечення льотного складу необхідними предметами захисного спорядження, облік залишків строків служби, ростовок та розмірів захисного спорядження кожного льотчика, прання і військовий ремонт тканинних оболонок та деталей захисних костюмів здійснюються речовою службою авіаційної частини.

Облік ЗСЛ, переданого льотним складом для зберігання і ТО до групи підготовки та регламенту висотного обладнання і спеціального спорядження, ведеться начальником групи в журналі встановленої форми.

Роботи з підготовки захисного спорядження до польотів покладаються на спеціалістів групи підготовки та регламенту висотного обладнання і спорядження. Про виконання робіт з підготовки захисного спорядження до польотів робиться запис у журналі підготовки ЗСЛ. Передпольотна перевірка працездатності радіогарнітур предметів захисного спорядження проводиться льотним складом самостійно. За зауваженнями льотного складу перевірку справності та ремонт радіогарнітур предметів захисного спорядження здійснюють спеціалісти РЕО відповідно до інструкції з експлуатації.

У разі коли ремонт не можливий, льотний склад отримує нові радіогарнітури на складах авіаційної частини. За санітарно-гігієнічну обробку захисного спорядження льотчика під час післяпольотної підготовки відповідає льотний склад.

Регламентні роботи на захисному спорядженні виконуються спеціалістами групи підготовки та регламенту висотного обладнання і спорядження із залученням спеціалістів ТЕЧ АТ з РЕО (для обслуговування пристроїв радіозв'язку обладнання захисного спорядження), з АОз (для обслуговування пристроїв АОз, які належать до захисного спорядження), спеціалістів ПР і ПДС (для обслуговування вуглекислотних балонів, встановлених на захисному спорядженні). Планування відходу предметів захисного спорядження на регламентні роботи та облік їх виконання здійснює начальник групи підготовки та регламенту висотного обладнання і спорядження.

Індивідуальне припасування захисного спорядження, у тому числі й на робочому місці льотчика в кабіні ПС, періодичні перевірки якості припасування та тренування льотного складу в захисному спорядженні проводять начальники медичної і парашутно-десантної служб частини.

Захисне спорядження зберігається у підготовленому до застосування стані в спеціальному приміщенні. Допуск ЗСЛ до польоту за його станом покладається на начальника групи підготовки та регламенту висотного обладнання і спорядження. Допускати до польотів спорядження, яке виробило встановлені строки служби (ресурс), а також спорядження, не передбаченого для застосування на типах ПС, що експлуатуються авіаційною частиною (установою), індивідуально не закріпленого за льотчиком, яке застосовувалося під час катапультування, а також не допущеного до польотів начальником медичної служби авіаційної частини, забороняється.

Парашутно-кисневі прилади та автомати зберігаються на парашутах (парашутних системах) у підготовленому до застосування стані. Кисневі маски, герметичні та захисні шоломи, висотні компенсаційні костюми, морські рятувальні костюми та скафандри зберігаються в підготовленому до застосування стані в спеціальних приміщеннях.

На сумках кисневих масок та на інших предметах висотного спорядження повинні бути нанесені прізвища та ініціали членів екіпажу, за яким вони закріплені.

У частинах ВТА та тих, що експлуатують вертольоти, облік кисневих масок, закріплених за ПС, ведеться в обслугах обслуговування АО, регламентні роботи на кисневих масках виконуються в строки згідно з регламентом технічного обслуговування ПС. Виконання та облік виконання регламентних робіт на кисневих масках членів екіпажу проводяться в групах регламенту та ремонту АО.

Регламентні роботи на візирних пристроях виконують спеціалісти групи регламенту та ремонту АОз.

Регламентні роботи на кисневих приладах і автоматах, встановлених на парашутах (парашутних системах), виконуються спеціалістами групи регламентних робіт з АО.

8. Особливості технічної експлуатації фотографічних та теплових засобів розвідки та пошуку.

Обладнання змінних варіантів засобів розвідки та фотоконтролю зберігається в сухих приміщеннях при температурі повітря не нижче +5 ºС. Різкі коливання температури в цих приміщеннях не допускаються.

Під час підготовки засобів повітряного фотографування та фотоконтролю до польотів спеціалістами ІАС встановлюються на них необхідні світлофільтри, експонометричні дані (світлочутливість аерофотоплівки, витримка, діафрагма), заводяться годинники та встановлюється точний час, визначається запас неекспонованої аерофотоплівки та стрічки для обробки, запас об’єму цифрового носія інформації. Дані для підготовки засобів повітряного фотографування до польоту готуються та видаються начальником відповідної служби авіаційної частини начальнику обслуги з фотообладнання (АО) авіаційної частини в письмовій формі із зазначенням часу вручення з урахуванням нормативно-

технологічного часу, необхідного для виконання робіт у встановлений строк. Порядок підготовки, доставки та передачі цих даних визначається командиром авіаційної частини.

Дозволяється не виконувати під час передпольотної підготовки роботи на фотообладнанні, використання якого не передбачено польотним завданням.

Накопичувачі розвідувальної інформації (касети з аерофотоплівкою, магнітні диски, блоки пам’яті, цифрові носії тощо), касети із стрічкою для обробки встановлюються та знімаються спеціалістами з фотообладнання. Накопичувачі замінюються безпосередньо після польоту або наприкінці льотної зміни відповідно до завдань польотів на аеророзвідку.

Заряджання (розряджання, зчитування інформації) накопичувачів виконується в спеціально обладнаних для цього приміщеннях або в перезарядних автомашинах спеціалістами з фотообладнання, а в розвідувальних частинах – спеціалістами підрозділу обробки інформації. Обробка експонованої аерофотоплівки, просочування стрічки для обробки та її термостатування здійснюються спеціалістами підрозділу обробки інформації в стаціонарних або пересувних фотолабораторіях.

Підвішування контейнерів із розвідувальним обладнанням здійснюється спеціалістами з фотообладнання (АО) разом із старшим авіаційним техніком (авіаційним техніком) ПС. За підключення електричних джгутів контейнерів до бортової мережі ПС та від’єднання від неї відповідають спеціалісти з фотообладнання (АО).

Під час експлуатації електричних імпульсних освітлювальних установок необхідно дотримуватись таких заходів безпеки:

роботи з елементами установки, які знаходяться під високою напругою, проводити не менш ніж двома спеціалістами з використанням захисних гумових рукавичок і взуття;

забезпечити надійне заземлення пульту перевірки працездатності установки;

під час виконання робіт на установці, з якої знято напругу, попередньо спеціальним пристроєм розрядити її високовольтні конденсатори.

Ізоляція розрядних пристроїв, гумові рукавички та взуття підлягають періодичній перевірці на електричну міцність згідно з чинними положеннями.

9. Спеціальні (не радіотехнічні) засоби пошуку підводних човнів

Перевірка працездатності та настроювання авіаційних магнітометричних засобів виявлення підводних човнів і гідроакустичних пристроїв повинні проводитись в умовах мінімальних магнітних та шумових перешкод. Роботи з визначення та усунення девіації приладу курсу гідроакустичного пристрою виконуються штурманом підрозділу (екіпажу) спільно зі спеціалістами з АО після встановлення станції на ПС, під час заміни блоків каналу магнітного курсу, а також у випадках, які обумовлені ЕД.

Роботи проводяться на спеціально обладнаних майданчиках.

Під час робіт на магніточутливих блоках авіаційних магнітометричних засобів виявлення підводних човнів дозволяється застосування тільки спеціального інструменту, виготовленого з неферомагнітних матеріалів.

Відповідальним за своєчасне проведення девіаційних робіт, оформлення протоколів та запису про проведення робіт у формуляр ПС є штурман підрозділу (екіпажу).

Під час експлуатації не радіотехнічних засобів пошуку підводних човнів забороняється:

розміщувати та зберігати магніточутливий блок і його запасні деталі поряд з намагніченими предметами та постійними магнітами;

тримати відкритим магніточутливий блок у процесі перевірки та налагоджування апаратури за наявності пилу та атмосферних опадів;

експлуатувати гідроакустичний пристрій із забрудненою приймальною та випромінюючою антенами.

У всіх випадках після заміни окремого агрегату чи комплекту апаратури авіаційних магнітометричних засобів виявлення підводних човнів, гідроакустичних пристроїв на ПС проводиться повна перевірка працездатності всієї системи.

10. Особливості технічної експлуатації бортових засобів об’єктивного контролю загального призначення

Відповідальними за експлуатацію бортових ЗОК загального призначення є спеціалісти з АО, а за бортові ЗОК спеціального призначення – персонал відповідних спеціальностей за належністю бортового обладнання.

Демонтаж і монтаж датчиків, встановлених у системи планера, двигуна, РЕО, АО і АОз та призначених для вимірювання параметрів, що реєструються бортовими ЗОК, здійснюють спеціалісти, які експлуатують дані системи бортового обладнання. Роз’єднання, з’єднання електричних з’єднувачів цих датчиків виконують спеціалісти з АО.

Тарування аналогових параметрів і перевірку проходження разових команд здійснюють спеціалісти групи регламенту та ремонту з АО спільно із спеціалістами з ПД, АОз і РЕО, які експлуатують системи, параметри яких реєструють бортові ЗОК загального призначення.

Відповідальними за імітацію умов формування разових команд, підключення необхідних для тарування засобів вимірювань є спеціалісти, які експлуатують ці системи.

Побудова тарувальних графіків покладається на спеціалістів групи регламенту та ремонту з АО. Відповідальним за правильність складання тарувальних графіків є начальник групи регламенту та ремонту з АО.

Перевірку тарувальних графіків здійснюють начальники груп регламенту та ремонту за належністю параметрів, що реєструються.

Під час перевірки проходження разових команд складається карта реєстрації разових команд. Відповідальним за правильність складання карти реєстрації разових команд є начальник групи регламенту та ремонту з АО.

Тарувальні плівки, тарувальні таблиці, карти реєстрації разових команд зберігаються для кожного ПС окремо в ТЕЧ АТ до чергових тарувальних робіт та перевірки проходження разових команд.

Випускати в політ ПС з несправними бортовими ЗОК загального призначення забороняється.

Вмикання бортових ЗОК загального призначення є обов'язковим під час виконання кожного польоту, а бортових ЗОК спеціального призначення – відповідно до польотного завдання. Вмикання бортових ЗОК покладається на командира екіпажу.

У разі авіаційної події необхідно вжити всіх заходів щодо збереження інформації, зареєстрованої бортовими ЗОК.

Без дозволу голови комісії, яка проводить розслідування авіаційної події, обробка зареєстрованої інформації забороняється.

Експлуатація та ремонт наземних пристроїв обробки польотної інформації здійснюється спеціалістами групи КЗА та обробки інформації бортових ЗОК.

Відповідальним за технічний стан наземних пристроїв обробки польотної інформації є інженер авіаційної частини з електронної автоматики (з АО), а за наявності окремої групи з обслуговування наземних засобів обробки інформації бортових пристроїв реєстрації спеціального призначення – інженер авіаційної частини відповідної спеціальності за належністю бортового обладнання.

Використання наземних пристроїв обробки польотної інформації для інших робіт, не пов'язаних з експлуатацією АТ, забороняється.

12. Склад та особливості технічної експлуатації радіоелектронного обладнання повітряних суден

1. До складу РЕО ПС входять комплекси і системи радіозв'язку, радіотехнічні системи навігації, літаководіння та посадки, радіоелектронні

комплекси і системи бомбометання та десантування, радіоелектронні системи керування, наведення та цілевказання, радіоелектронні комплекси і системи пошуку та виявлення повітряних, наземних цілей і підводних човнів, прицілювання та керування АОз, системи радіолокаційного впізнавання та активної відповіді, комплекси та системи радіоелектронної розвідки, комплекси та системи радіоелектронної боротьби, електронні обчислювальні засоби РЕО, радіоапаратура пошуково-рятувальних систем, розвідувально-ударних комплексів, обладнання авіаційної номенклатури комплексів повітряних пунктів управління (бортових вузлів зв'язку) і ПС-ретрансляторів, апаратури льотного контролю наземних засобів зв'язку та РТЗ польотів, бортові реєстратори та накопичувачі інформації зі складу вищезазначеного РЕО (фото-, відео-, магнітні, цифрові тощо).

2. Зміну варіантів застосування РЕО, встановлення літерів, перестроювання засобів зв'язку та радіокомпасів, уведення програм та ключової інформації в комплекси і системи РЕО виконують спеціалісти обслуг обслуговування та (або) спеціалісти груп підготовки (обслуговування) та регламенту.

3. Встановлення відповідно до завдання на політ програм, режимів роботи, частот каналів, кодів та корекції датчиків інформації радіоелектронних комплексів і систем органами керування, розташованими у кабінах ПС, виконують члени льотного екіпажу (льотчик), а органами керування, розташованими поза кабінами, – спеціалісти обслуг (груп) обслуговування (підготовки).

4. Перестроювання систем радіозв'язку та радіокомпасів, уведення програм у радіоелектронні комплекси та системи транспортних і протичовнових ПС виконують члени льотного екіпажу.

5. Уведення ключової інформації в систему державного впізнавання та апаратуру закритого зв’язку виконують спеціалісти, допущені до виконання цих робіт наказом командира авіаційної частини згідно з чинними керівними документами.

6. Дані для зміни варіантів застосування РЕО, встановлення літерів та кодів, перенастроювання засобів радіозв’язку та радіокомпасів, програм навігаційних, прицільних та інших систем і комплексів розробляють та доводять у письмовій формі в установленому порядку старшому інженеру (інженеру) ІАС авіаційної частини зі спеціальності начальники відповідних служб авіаційної частини. Він доводить дані до начальників обслуг (груп) обслуговування (підготовки) у письмовій формі із зазначенням часу вручення завчасно з урахуванням нормативно-технологічного часу, необхідного для виконання робіт у встановлені строки. Порядок підготовки, доставки та передачі цих даних, забезпечення їх зберігання визначається командиром авіаційної частини.

7. За технічний стан ланцюгів живлення схем стирання ключової інформації систем радіолокаційного впізнавання та закритого зв’язку відповідальними є спеціалісти відповідних обслуг (груп), ланцюгів автоматичного стирання ключової інформації під час аварійного покидання ПС – спеціалісти із засобів аварійного покидання ПС.

8. На бортове обладнання, до складу якого входить апаратура перспективних систем зв’язку, спостереження, навігації та (або) аварійні приводні передавачі, надається адреса ПС відповідно до чинних нормативно-правових актів Міністерства оборони України.

9. Знімні електровакуумні прилади, встановлені в бортовому РЕО, електровакуумні прилади, що входять до складу комплектів ЗЧМ,

перевіряються за технічними параметрами в ламповій лабораторії ТЕЧ АТ авіаційної частини в строки, встановлені вказівками ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ, під час виконання регламентних робіт.

Електровакуумні та напівпровідникові прилади з одиночних комплектів ЗЧМ, а також прилади, отримані зі складу підрозділу авіаційної частини, підлягають тренуванню та перевірці за технічними параметрами в ТЕЧ АТ.

Технічне керівництво роботою лампової лабораторії покладається на начальника групи регламенту та ремонту РЕО.

10. Орієнтування діаграм спрямованості (юстирування) антен, перевірка каналів цілевказання та пов’язане з цим регулювання РЕО ПС виконуються в строки, передбачені РТО, а також:

під час заміни антен і блоків, що впливають на діаграми спрямованості;

під час встановлення на ПС додаткових антен і обладнання, які можуть змінювати діаграми спрямованості;

у разі зауважень льотного складу.

Цю роботу виконують спеціалісти з РЕО, за потреби до робіт можуть залучатися інші спеціалісти та члени льотного екіпажу.

11. Оцінка тактико-технічних характеристик засобів радіолокаційної та оптико-електронної розвідки здійснюється за допомогою міряльних полів під час отримання ПС від заводів-виробників та АРП, а також за наказом командира авіаційної частини.

Накопичувачі розвідувальної інформації (касети з магнітною стрічкою, касети з аерофотоплівкою, магнітні диски, блоки пам’яті тощо) встановлюються та знімаються спеціалістами із засобів і комплексів РЕР. Накопичувачі встановлюються під час передпольотної (до повторного польоту) підготовки або наприкінці льотної зміни відповідно до завдань польотів на повітряну розвідку.

Заряджання (розряджання) накопичувачів виконується спеціалістами обслуг (груп) засобів розвідки.

Зчитування інформації з накопичувачів виконується спеціалістами підрозділів обробки інформації.

Підвішування контейнерів РЕБ (РЕР) здійснюється відповідними спеціалістами разом із старшим авіаційним техніком (авіаційним техніком) ПС. За підключення електричних джгутів контейнерів до бортової мережі носія та від'єднання від неї відповідальними є спеціалісти РЕБ (РЕР).

12. Контрольні перевірки, списання та компенсація радіодевіації на ПС проводяться відповідно до Інструкції з виконання девіайційних та радіодевіаційних робіт, а також:

під час установки на ПС додаткових антен і приладів, які можуть змінити діаграму спрямованості рамкової антени;

під час заміни покажчика курсових кутів, гоніометрів чи рамкової антени радіокомпаса;

у разі зауважень льотного складу.

Радіодевіаційні роботи виконуються штурманом підрозділу (екіпажу) за участю спеціалістів з РЕО. За своєчасність проведення робіт, оформлення протоколів і запису про проведення радіодевіаційних робіт у формуляр ПС відповідальним є штурман підрозділу (екіпажу).

13. Перевірка працездатності бортових систем радіозв'язку та радіонавігації на ПС, розміщених у захисних укриттях, проводиться під час встановлення ПС у фіксоване положення та розміщення наземного обладнання за типовою схемою.

Для проведення підготовки РЕО захисні укриття обладнуються виносними антенними пристроями та в кожному з них вказуються курсові кути привідних та широкомовних радіостанцій, які використовуються для перевірки радіокомпасів.

14. Електромагнітна сумісність бортового РЕО ПС, а також його взаємодія з радіотехнічними засобами зв'язку і забезпечення польотів на аеродромі базування та інших аеродромах оцінюються спеціалістами з РЕО.

Рівень перешкод роботі РЕО та його електромагнітна сумісність на ПС оцінюються:

під час встановлення додаткових засобів РТЗ польотів;

у разі зауважень льотного складу;

під час встановлення нового бортового РЕО;

на АРП – під час виконання ремонту (модернізації).

Усі випадки електромагнітної несумісності засобів РЕО записуються у формуляр РЕО ПС.

15. Комплексні перевірки працездатності та правильності взаємодії бортових та наземних частин систем і комплексів повітряної розвідки проводяться не менше одного разу на півріччя. Відповідальним за організацію перевірки є начальник розвідки авіаційної частини. Перевірка виконується силами спеціалістів обслуг обслуговування та відділення обробки інформації.

16. З'ясування причин погіршення роботи бортового РЕО ПС, яке працює спільно з наземними радіотехнічними засобами, проводиться в разі потреби за участю осіб, відповідальних за роботу наземних засобів.

Причини перешкод роботі бортового РЕО усувають спеціалісти, відповідальні за експлуатацію обладнання, що створює ці перешкоди.

17. Індивідуальні аварійно-рятувальні радіостанції, які розміщуються в носимих аварійних запасах (далі – НАЗ) і ранцях парашутів, зберігаються разом із засобами рятування. Радіостанції, які розміщуються в

обмундируванні льотного складу, зберігаються в приміщеннях ПР і ПДС та видаються льотному складу тільки на польоти.

18. Регламентні та ремонтні роботи на аварійно-рятувальних радіостанціях виконують спеціалісти ТЕЧ авіаційної частини з РЕО, а на балонах з вуглекислотою, що входять до їх складу, – спеціалісти із ЗАППС.

Річний план відходу аварійно-рятувальних радіостанцій на регламентні роботи складає начальник ПР і ПДС, погоджує заступник командира авіаційної частини з ІАС та затверджує командир авіаційної частини.

19. Відповідальними за зберігання, справність, своєчасність виконання регламентних робіт (робіт з продовження встановлених показників та інших робіт), перевірку (заміну), облік виробітку ресурсу, здачу на склад (отримання) індивідуальних аварійно-рятувальних радіостанцій, батарей та акумуляторів до них є посадові особи ПР і ПДС.

20. Групові аварійно-рятувальні радіостанції та радіомаяки, які зберігаються на ПС поза засобами рятування, експлуатуються спеціалістами з РЕО.

21. Обслуговування акумуляторних батарей живлення групових аварійно-рятувальних радіостанцій та радіомаяків здійснюється спеціалістами зарядно-акумуляторної станції.

22. Регламентні та ремонтні роботи на РЕО автоматичних контейнерних радіомаяків-відповідачів і наземних радіолокаційних маяків виконують спеціалісти груп регламенту та ремонту РЕО.

23. Змінні пристрої завдання режимів роботи РЕО (запам’ятовуючі пристрої, задатчики програм, касети пам’яті тощо) та носії інформації,

вбудовані в блоки РЕО (касети зі звуконосієм, з магнітними стрічками, фотоплівками тощо), зберігаються на борту ПС або в службових приміщеннях обслуги (групи) РЕО, за їх технічний стан та збереження відповідають спеціалісти РЕО, а в разі зберігання на борту ПС – технік (бортовий технік) ПС.

24. Кількість запасних варіантів (літерів) застосування РЕО, ступінь їх готовності та порядок зберігання визначаються наказом (розпорядженням) керівника СДА.

За справність і утримання запасних варіантів (літерів) РЕО у встановлених ступенях готовності відповідає начальник обслуги (групи) РЕО, за яким ці варіанти (літери) закріплені.

25. Підготовка до використання радіобуїв, радіоакустичних і радіотелеметричних буїв, споряджання їх у касетні тримачі, утримання у встановленій готовності, виконання регламентних і ремонтних робіт під час зберігання здійснюються спеціалістами з експлуатації РЕО зазначеного обладнання, на кораблях – спеціалістами відповідної бойової частини чи служби.

Доставка до ПС підготовлених до застосування радіобуїв, радіоакустичних і радіотелеметричних буїв виконується відповідними обслугами (на кораблях – відповідної бойової частини).

Контроль відповідності завданню на політ параметрів, що встановлюються, та підвіски проводить штурман або льотчик ПС.

26. Дозволяється не виконувати підготовку до польотів (передпольотну, до повторного польоту, післяпольотну) засобів РЕР, РЕБ та бортової апаратури засекреченого зв’язку, якщо їх застосування не передбачене польотним завданням.

13. Склад та особливості технічної експлуатації бортових комплексів повітряних суден

1. До бортових комплексів (бортових комплексних систем (далі – БКС)) належать: авіаційні прицільно-навігаційні комплекси; системи управління озброєнням; радіолокаційні прицільні комплекси; оптико-електронні прицільні системи; бортові комплекси оборони; типові комплекси зв'язку; бортові комплекси розвідки; пілотажно-навігаційні комплекси.

Склад і назва кожного типу БК (БКС) визначаються експлуатаційною (конструкторською) документацією, а спеціалісти, які є відповідальними за експлуатацію систем і пристроїв БК (БКС) – вказівками ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

2. Технічну експлуатацію БК здійснюють спеціалісти ІАС підрозділів авіаційної частини. Підготовку до польотів бортового комплексу, періодичні роботи, ТО під час зберігання, відновлення працездатності, роботи зі сполучення, комплексні перевірки та юстирування в міжрегламентний період здійснюють спеціалісти ІАС ае із залученням за потреби спеціалістів ТЕЧ АТ.

На ПС, льотні екіпажі яких складаються із двох і більше осіб, перевірка бортових комплексів під час проведення передпольотної підготовки та підготовки до повторного польоту може виконуватися членами льотного екіпажу.

Регламентні роботи на обладнанні, що входить до складу БК, виконують спеціалісти груп регламенту та ремонту БК (БКС) ТЕЧ АТ авіаційної частини. При цьому перевірку сумісності та юстирування пристроїв БК виконують спеціалісти групи регламенту та ремонту із залученням за потреби відповідних спеціалістів груп регламенту та ремонту АОз, АО та РЕО.

За працездатність каналів зв’язку та сполучення систем і пристроїв АОз, АО, РЕО з обчислювальною системою БК відповідальними є спеціалісти ІАС, що експлуатують відповідні системи і пристрої.

Перевірка сумісності, регулювання та пристрілювання систем і пристроїв у складі БК проводяться за умови обов’язкової прив’язки до єдиної, прийнятої для даного ПС системи координат. При цьому не допускається компенсація похибок встановлення одних систем і пристроїв за рахунок відхилення за межі допусків значень параметрів інших систем і пристроїв.

Для забезпечення експлуатації інерціальних систем, систем дальньої навігації, а також БК у цілому використовуються геодезичні відмітки та лінії розмітки місць стоянки ПС, орієнтирів, робочих місць ТЕЧ АТ авіаційної частини, юстировочних майданчиків і цілей, які забезпечують із заданою точністю визначення координат та азимуту ПС. Визначення справжнього азимуту осьових ліній, азимутів орієнтирів (цілей), магнітних схилень місць стоянок та їх географічних координат здійснюється спеціалістами топогеодезичної служби. За нанесення та збереження геодезичних відміток і ліній розмітки на аеродромі є відповідальним начальник визначеної служби забезпечення.

3. Відповідальним за організацію введення даних для програм, зміни варіантів застосування БК (БКС), літерів, частот і балістичних характеристик є старший інженер (інженер) авіаційної частини з експлуатації БК (БКС). Вказані дані на політ готуються та видаються в письмовій формі в установленому порядку старшому інженеру (інженеру) авіаційної частини з експлуатації БК (БКС) начальником відповідної служби авіаційної частини. Старший інженер (інженер) авіаційної частини з експлуатації БК (БКС) безпосередньо доводить дані начальникам обслуг обслуговування БК (БКС) у письмовому вигляді із зазначенням часу вручення та бортових номерів ПС, що підлягають перенастроюванню, завчасно з урахуванням нормативно-

технологічного часу, необхідного для виконання робіт у встановлені строки. Порядок підготовки, доставки та передачі цих даних визначається командиром авіаційної частини.

4. Уведення програм на політ у БК та перевірку правильності їх уведення в кабіні виконують спеціалісти обслуг обслуговування. Вибірковий контроль правильності введення програм здійснює старший інженер (інженер) авіаційної частини з експлуатації БК (БКС).

5. Відповідальним за боєздатність, правильну технічну експлуатацію та забезпечення заданих характеристик точності БК, підвісних контейнерів з обладнанням, що входить до складу БК ПС, є начальник обслуги обслуговування БК (БКС).

6. Аналіз стану характеристик точності БК ПС здійснюється не рідше одного разу на квартал старшим інженером (інженером) авіаційної частини з експлуатації бортових комплексів спільно зі штурманом авіаційної частини на підставі даних, отриманих від спеціалістів групи засобів об'єктивного контролю та оцінки технічного стану БК (БКС), начальників обслуг обслуговування БК з обов'язковим використанням інформації всіх пристроїв реєстрації параметрів і умов застосування, встановлених на ПС, полігонах та аеродромах.

7. За організацію експлуатації бортових ЗОК спеціального призначення та штатних наземних засобів обробки інформації, їх використання для оцінки технічного стану БК (БКС) і аналізу результатів бойового застосування, доведення матеріалів аналізу до авіаційного персоналу відповідальним є старший інженер (інженер) авіаційної частини з БК (БКС).

Технічна експлуатація штатних наземних ЗОК та демонтованих з ПС бортових ЗОК спеціального призначення здійснюється спеціалістами

групи підготовки та регламенту засобів об’єктивного контролю і оцінки технічного стану БК (БКС). В авіаційних частинах, де штатом не передбачена вказана група, технічне обслуговування (крім регламентних робіт) бортових ЗОК спеціального призначення здійснюють спеціалісти обслуг обслуговування БК (БКС), а регламентні роботи, військовий ремонт цих засобів і експлуатацію штатних наземних ЗОК – спеціалісти групи регламенту та ремонту БК (БКС) ТЕЧ АТ авіаційної частини.

Аналіз результатів бойового застосування, характеристик точності, оцінка та прогнозування технічного стану БК (БКС) на підставі контролю матеріалів бортових ЗОК спеціального призначення здійснюють спеціалісти групи підготовки та регламенту ЗОК і оцінки технічного стану БК (БКС) із залученням за потреби начальників обслуги обслуговування БК (БКС) ае та льотного складу.

Контроль матеріалів бортових ЗОК спеціального призначення поділяється на післяпольотний, повний та спеціальний.

В авіаційних частинах, які експлуатують ПС, обладнані легкознімними бортовими накопичувачами ЗОК (для яких час зняття носія інформації становить не більше трьох хвилин), післяпольотний контроль матеріалів бортових ЗОК спеціального призначення проводиться після кожного польоту з бойовим застосуванням БК (БКС), а в транспортній авіації – періодично відповідно до графіка, затвердженого командиром авіаційної частини.

Під час післяпольотного контролю матеріалів бортових ЗОК спеціального призначення оцінюються: режими використання БК (БКС); працездатність БК (БКС) і дії льотного екіпажу; дотримання заданого маршруту польоту; точність прицілювання під час бойового застосування; результати бойового застосування.

Спеціальний контроль матеріалів бортових ЗОК спеціального призначення проводиться для поглибленого аналізу роботи БК (БКС) за рішенням старшого інженера (інженера) авіаційної частини з БК (БКС).

Повний контроль матеріалів бортових ЗОК спеціального призначення проводиться після закінчення льотної зміни керівним персоналом з технічної експлуатації ПС вибірково для оцінки технічного стану БК (БКС) і перевірки дотримання правил її експлуатації в обсязі, встановленому заступником командира авіаційної частини з ІАС.

Повний контроль матеріалів бортових ЗОК спеціального призначення здійснюється обов'язково в разі: бойового застосування на спецполігонах; виконання дослідницького польоту; пошуку причин несправності БК (БКС); оцінки технічного стану та характеристик точності БК (БКС) після виконання доробок, ремонту та регламентних робіт; експлуатації АТ за технічним станом.

8. Керівний ІТС авіаційної частини, відповідальний за технічну експлуатацію БК (БКС), організує облік і аналіз характеристик точності за кожним режимом бойового застосування.

Облік і аналіз результатів бойового застосування БК (БКС) здійснюється згідно з чинними керівними документами.

Строк зберігання матеріалів бортових ЗОК спеціального призначення:

незадовільних і аномальних результатів виконання бойових і навігаційних завдань для кожного конкретного випадку – протягом усього періоду експлуатації;

контрольних польотів (обльоту, ознайомлювального польоту), у тому числі після виконання доробок, ремонту та регламентних робіт, – до чергового контрольного польоту (обльоту);

бойового застосування – протягом одного року.

Матеріали бортових ЗОК зберігаються та знищуються в установленому порядку.

9. Керівний ІТС вищих рівнів здійснює контроль за станом обліку та аналізу досягнутого рівня характеристик точності, аналізу причин незадовільних результатів бойового застосування.

14. Склад знімного обладнання та особливості його технічної експлуатації

1. До складу знімного обладнання ПС входять: знімне АОз, агрегати, блоки, модулі, контейнери, модулі-контейнери та інші пристрої, які встановлюються на ПС додатково (або замість) для забезпечення виконання конкретного польотного завдання.

Облік знімного обладнання в цілому за авіаційну частину ведеться старшими інженерами авіаційної частини за відповідною спеціальністю в журналі пономерного обліку знімного авіаційного озброєння та обладнання військової частини (установи) (додаток 28), а також у відповідних службах забезпечення.

2. Знімне АОз, ДТО, санітарне та інше обладнання, призначене для виконання бойового польотного завдання за сигналом, закріплюються за ПС і записуються в його формуляр. Знімне обладнання зберігається на ПС або в місцях, встановлених командиром авіаційної частини, що забезпечують їх зберігання і підготовку АТ у визначений строк.

3. Розподіл та порядок постановки на зберігання знімного обладнання, не встановленого на ПС, здійснюється відповідно до розпоряджень вищого ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

4. Знімне обладнання, не встановлене на ПС, зберігається в заводській тарі чи без неї – в пакетах, причепах, контейнерах. Умови зберігання повинні забезпечувати його справність та швидку доставку до ПС чи завантаження на транспортні засоби під час перебазування.

Перед передачею знімного АОз в ТППР (СІС, службу АОз) перевіряється його справність, комплектність, а також проводиться консервація відповідно до ЕД з відміткою про проведені роботи в паспортах. Контроль за своєчасним виконанням на знімному АОз регламентних робіт та оглядів здійснює інженер авіаційної частини з АОз та начальник ТППР (СІС, служби АОз).

За забезпечення умов зберігання, своєчасну доставку до ПС знімного обладнання є відповідальним заступник командира ае з ІАС та заступник командира авіаційної частини з ІАС.

5. Регламентні роботи на знімному обладнанні, що закріплено за ПС та записано до його формуляра, проводяться в ТЕЧ АТ авіаційної частини під час регламентних робіт на ПС в строки, що визначені РТО.

Регламентні, профілактичні та інші роботи на знімному обладнанні, що зберігається в авіаційній частині, проводяться персоналом груп регламенту та ремонту за відповідною спеціальністю із залученням персоналу обслуг обслуговування у встановлені ЕД строки.

Для проведення цих робіт старшими інженерами авіаційної частини з відповідної спеціальності складаються плани-графіки, які затверджуються заступником командира авіаційної частини з ІАС.

За доставку в ТЕЧ АТ авіаційної частини знімного обладнання у визначені планом-графіком строки є відповідальними заступники командирів ае з ІАС, а за повноту та якість робіт, що виконуються, – начальники груп регламенту та ремонту за спеціальністю.

Контроль за своєчасністю виконання регламентних робіт на знімному обладнанні здійснюють начальники обслуг обслуговування за спеціальністю.

6. Під час зміни на ПС варіанта озброєння чи обладнання знімні агрегати, пристрої, блоки, контейнери повинні бути оглянуті та підготовлені

відповідно до чинної ЕД. При цьому перевіряється виконання на них регламентних робіт. Після встановлення знімного обладнання на ПС проводиться перевірка його працездатності та справності електричних ланцюгів управління за допомогою засобів контролю.

15. Особливості технічної експлуатації повітряних пунктів управління, повітряних суден управління і ретрансляції, повітряних суден-ретрансляторів, повітряних суден керівного складу із засобами управління і зв'язку

1. Технічна експлуатація засобів управління і зв'язку, що входять до складу бортових вузлів зв'язку (бортових комплексів засобів ретрансляції, комплексів засобів зв'язку, вузлів зв'язку ПС) повітряних пунктів управління (далі – ПвПУ) (ПС управління і ретрансляції, ПС-ретрансляторів, ПС керівного складу із засобами управління і зв'язку), організовується та проводиться відповідно до цих Правил.

Технічну експлуатацію ПвПУ і їхніх бортових вузлів зв'язку здійснюють розрахунки (технічні групи) бортових вузлів зв'язку та штатні спеціалісти ІТС авіаційної частини.

За технічну експлуатацію бортової апаратури засекреченого зв'язку ПС є відповідальними спеціалісти ІАС авіаційних частин.

За технічну експлуатацію апаратури засекреченого зв'язку ПвПУ, у тому числі під час виконання бойових завдань і тренувань, є відповідальними спеціалісти бортових вузлів зв'язку ПвПУ.

2. На засобах управління і зв'язку (авіаційної номенклатури), що входять до складу бортових вузлів зв'язку ПвПУ, види підготовок, регламентні роботи, контроль технічного стану, а також інші види робіт з ТО проводяться в строки, передбачені РТО ПС.

3. Види підготовок до польотів засобів управління і зв’язку загальновійськової номенклатури виконуються розрахунками (технічними групами) бортових вузлів зв’язку ПвПУ, авіаційної номенклатури штатними спеціалістами обслуг (груп) ІАС авіаційної частини.

4. Періодичні види ТО (регламентні роботи, тощо) і військовий ремонт виконуються штатними групами ІАС авіаційної частини, розрахунками (технічними групами) бортових вузлів зв’язку, кожен за своєю номенклатурою, за участю спеціалістів зв’язку, РТЗ і АСУ, виділених рішенням вищого ОУА за заявками начальника зв’язку авіаційної частини (начальника ПвПУ).

При цьому всі види робіт на обладнанні засобів управління і зв’язку ПвПУ, що не підлягає демонтажу, виконуються спеціалістами бортових вузлів зв’язку.

Експлуатація обладнання бортового вузла зв’язку ПвПУ, додатково установленого за узгодженням з генеральним (головним) конструктором ПС до штатного обладнання ПвПУ, здійснюється за документацією розробника (виробника) зазначеного обладнання.

5. Відповідальним за постійну готовність засобів управління і зв’язку бортового вузла зв’язку ПвПУ до застосування є начальник бортового вузла зв’язку (начальник технічної групи).

6. За інженерно-технічну підготовку (далі – ІТП) спеціалістів бортових вузлів зв’язку є відповідальними начальник бортового вузла зв’язку (технічної групи) ПвПУ, начальник зв’язку авіаційної частини та інженер авіаційної частини зі спеціальності.

7. Уведення ключової інформації в апаратуру засекреченого зв’язку та перенастроювання засобів управління і зв’язку, що входять до складу бортових вузлів зв’язку ПвПУ, здійснюють спеціалісти бортових вузлів зв’язку.

8. Начальник зв’язку, якому підпорядкований бортовий вузол зв’язку, організує військовий ремонт і ТО (регламентні роботи) на засобах управління і зв’язку спеціального призначення і забезпечує за відповідними заявками виділення спеціалістів зв’язку та АСУ необхідного технічного обладнання і КПА.

9. Капітальний ремонт засобів зв’язку бортового вузла зв’язку ПвПУ здійснюється за нарядами довольчих органів. Перед відправленням ПвПУ в капітальний ремонт засоби управління і зв’язку демонтуються спеціалістами бортового вузла зв’язку та спеціалістами ІАС і направляються в ремонт на підприємства промисловості. На нарядах робиться напис: “Виріб експлуатується на повітряному судні”.

10. Забезпечення бортових вузлів зв’язку ПвПУ та підрозділів ІАС, що їх експлуатують, засобами управління і зв’язку спеціального призначення, запасним майном, спеціальною контрольно-вимірювальною апаратурою та обладнанням здійснюється в установленому порядку.

16. Особливості технічної експлуатації повітряних суден-тренажерів

1. Експлуатація ПС-тренажерів (літаків-тренажерів, вертольотів-тренажерів, планерів-тренажерів та інших ПС-тренажерів) в освітніх установах професійної освіти та СДА (далі – освітні установи) організовується відповідно до цих Правил, чинної ЕД, а також до вказівок і розпоряджень ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

ПС-тренажери використовуються з навчальною метою на землі в обсязі керівництв по льотній і технічній експлуатації з урахуванням конкретних завдань навчання. ПС-тренажери не підлягають внесенню до реєстру державних повітряних суден України. Польоти на ПС-тренажерах забороняються.

2. В освітніх установах дозволяється закріплювати два ПС-тренажери за одним авіаційним техніком (бортовим техніком), три ПС-тренажери – за одним інструктором практичного навчання.

3. Допуск до експлуатації ПС-тренажерів визначається наказом командира військової частини, керівника освітньої установи на підставі складеного в установленому порядку акта перевірки готовності ПС-тренажера до використання в навчальному процесі відповідно до програми навчання.

4. До експлуатації допускаються ПС-тренажери, на яких:

двигуни та обладнання перебувають у працездатному стані;

силові елементи конструкції планера забезпечують безпечну експлуатацію на землі;

шасі стопоряться у випущеному положенні додатковими стопорними елементами;

проведено центрування ПС-тренажера, що унеможливлює його перекидання, у тому числі і під час виконання на ньому робіт. У разі необхідності центрування ПС-тренажера може бути змінено установкою додаткових вантажів;

установлено пристрої, що унеможливлюють зліт, ненавмисний запуск двигунів, руління, скидання підвісок, паливних баків, ліхтарів, які можуть загрожувати безпеці персоналу та призвести до пошкодження АТ;

зняті і замінені навчальними зразками (макетами) АЗУ, стартові прискорювачі та піротехнічні засоби.

Виняток становлять ПТЗ, що забезпечують працездатність систем пожежогасіння на землі.

5. Експлуатація ПС-тренажерів, їх двигунів і обладнання проводиться за технічним станом у таких межах:

ПС-тренажери – до набуття непридатного до забезпечення безпеки експлуатації стану;

АД та повітряні гвинти – у межах установлених для них міжремонтних і призначених ресурсів. До витрат їхнього ресурсу зараховується 80 % роботи в складі ПС-тренажера;

обладнання ПС-тренажерів – балони, піропатрони, акумулятори й інше обладнання, що впливає на безпеку навчання, експлуатуються в межах установлених для них міжремонтних і призначених ресурсів та строків служби (строків заміни).

Перелік агрегатів з обмеженими ресурсом і строком служби визначається для кожного ПС-тренажера з урахуванням його цільового використання та затверджується керівником освітньої установи.

6. На кожне ПС-тренажер розробляється посібник з експлуатації, затверджений керівником освітньої установи. У ньому викладаються:

призначення ПС-тренажера;

особливості конструкції та експлуатації;

правила безпеки і протипожежні заходи;

перелік навчальних завдань, які відпрацьовуються на цьому ПС-тренажері і порядок (технологія) їх виконання.

7. Виконання робіт на ПС-тренажерах за бюлетенями заводів-виробників проводиться з урахувнням умов забезпечення безпечного і

якісного навчання персоналу. Рішення про необхідність виконання робіт за бюлетенями на ПС-тренажерах приймається керівником освітньої установи.

На двигунах, які використовуються для навчання спеціалістів процесу випробування, роботи за бюлетенями виконуються в обов'язковому порядку відповідно до умов, викладених у бюлетенях.

8. Відновлення працездатності ПС-тренажерів, контроль за технічним станом та інші роботи проводяться силами і засобами освітньої установи із залученням за потреби представників промисловості.

17. Особливості підготовки авіаційної техніки, що виконує літерні польоти

1. Виконання літерних і підконтрольних польотів ПС здійснюється відповідно до нормативно-правових актів Кабінету Міністрів України, наказів Міністерства оборони України.

2. Нормативно-правові акти з питань виконання літерних і підконтрольних польотів ПС визначають порядок:

підготовки та допуску ПС до виконання літерних і підконтрольних польотів;

обслуговування ПС на аеродромах посадки;

виділення, підготовки та перевірки ЗАТО ПС;

охорони ПС на аеродромах посадки;

формування комісій і оформлення акта перевірки стану ПС.

18. Особливості експлуатації авіаційних комплексів дальнього радіолокаційного виявлення і наведення

1. Експлуатація авіаційних комплексів дальнього радіолокаційного виявлення і наведення (далі – АвК ДРЛВН) організовується та здійснюється відповідно до цих Правил.

Технічну експлуатацію АвК ДРЛВН і його бортового радіотехнічного комплексу (далі – БРТК) здійснюють спеціалісти ІАС авіаційної частини, льотні екіпажі та розрахунки бойового управління.

2. На технічних засобах, що входять до складу БРТК, оперативні види підготовок, контрольні огляди, періодичні та регламентні роботи, а також інші види робіт з ТЕ проводяться в строки, передбачені РТО ПС.

3. На базовому аеродромі попередню підготовку, регламентні роботи, військовий ремонт виконують спеціалісти ІАС авіаційної частини.

Передпольотна підготовка, підготовка до повторного польоту, післяполітна підготовка, періодичні та цільові огляди АвК ДРЛВН на базовому аеродромі проводяться розрахунками, що складаються зі спеціалістів ІАС авіаційної частини, льотних екіпажів і розрахунків бойового управління. При цьому перевірка працездатності ПС, його систем і обладнання під струмом виконується льотним екіпажем та розрахунком бойового управління, а усунення несправностей, оглядові і інші роботи, передбачені РТО, – спеціалістами ІАС авіаційної частини.

4. На оперативному аеродромі підготовка АвК ДРЛВН до польотів за наявності передової команди авіаційної частини проводиться розрахунками, що складаються із спеціалістів ІАС передової команди, льотного екіпажу та розрахунку бойового управління, у разі відсутності передової команди всі види підготовок до польотів проводяться силами льотного екіпажу та розрахунку бойового управління.

5. Усунення несправностей БРТК із використанням бортового ЗЧМ у польоті і на оперативних аеродромах у разі відсутності передової команди проводиться членами розрахунку бойового управління, допущеними до виконання цих робіт у встановленому порядку.

6. Під час підготовки АвК ДРЛВН до польотів без використання БРТК дозволяється проводити підготовку ПС без перевірки працездатності БРТК під струмом.

7. Уведення ключової інформації в апаратуру засекреченого зв'язку, систему державного впізнавання виконують відповідні спеціалісти ІАС, допущені до виконання цих робіт наказом командира авіаційної частини.

Перестроювання радіотехнічних засобів зв'язку, що входять до складу БРТК, здійснює розрахунок бойового управління.

8. За ІТП розрахунків бойового управління є відповідальними заступник командира авіаційної частини по БРТК та інженер авіаційної частини зі спеціальності. Допуск спеціалістів розрахунків бойового управління до самостійної роботи здійснює командир авіаційної частини.

9. Дешифрування і обробка польотної інформації БРТК, збір, обробка та зберігання інформації про технічний стан БРТК проводиться групою ОК результатів застосування АвК ДРЛВН за допомогою наземних засобів дешифрування і обробки польотної інформації БРТК.

Відповідальним за організацію ОК результатів застосування АвК ДРЛВН, справність наземних технічних засобів дешифрування і обробки польотної інформації є заступник командира авіаційної частини по БРТК.

Відповідальним за проведення оцінки технічного стану апаратури БРТК за матеріалами ОК і результатами обробки інформації про технічний стан БРТК є заступник командира авіаційної частини з ІАС.

19. Технічні засоби навчання льотного та інженерно-технічного складу

1. До складу технічних засобів навчання (далі – ТЗН) входять комплексні, пілотажні і спеціалізовані (процедурні) авіаційні тренажери льотних екіпажів, що забезпечують надбання льотними екіпажами спеціальних знань та формування (підтримки) у них навичок і вмінь з техніки пілотування, літаководіння, бойового застосування АТ, дій в особливих ситуаціях, а також контролю рівня придбаних навичок і вмінь. До ТЗН належать також інші технічні засоби, що забезпечують надбання спеціальних знань і формування навичок і вмінь, необхідних для експлуатації АТ.

Авіаційні тренажери призначені для освоєння льотним складом у наземних умовах зразків АТ, підвищення кваліфікації, досліджень, тренування та підготовки до польотів. Авіаційні тренажери можуть бути комплексними, пілотажними та спеціалізованими (процедурними).

Комплексний авіаційний тренажер льотчика (екіпажу) призначений для формування і підтримки (відновлення) навичок льотних екіпажів у виконанні всього обсягу завдань з пілотування, навігації та бойового застосування ПС.

Пілотажний тренажер льотчика (екіпажу) призначений для формування і підтримання (відновлення) навичок льотних екіпажів у виконанні завдань пілотування та навігації ПС.

Спеціалізований (процедурний) тренажер льотчика (екіпажу) призначений для формування і підтримання (відновлення) навичок льотних екіпажів (окремих членів екіпажів) у застосуванні за призначенням окремих або декількох систем (комплексів) ПС, його бортового обладнання та озброєння.

До складу авіаційних тренажерів входять макет (фрагменти) кабіни ПС, імітатори окремих систем (комплексів) бортового обладнання і озброєння, імітатор візуальної обстановки, пульти інструктора, цифрові та аналогові обчислювачі і агрегати електроживлення.

До складу інших ТЗН входять комп’ютерні класи, спеціалізовані (процедурні) тренажери ІТС, автоматизовані робочі місця, аудіовізуальні засоби, електронні, електричні, телевізійні, пневмогідравлічні пристрої, системи імітації, цифрові і аналогові обчислювальні машини та пристрої, виконані у вигляді макетів агрегатів, пристроїв, стендів тощо.

2. Комплексні, пілотажні і спеціалізовані (процедурні) тренажери встановлюються в спеціальних будівлях, побудованих за типовими проектами, або інших будівлях і приміщеннях, що забезпечують виконання вимог ЕД на тренажер. Посадові особи, відповідальні за оцінку придатності, підготовку будинків до розміщення в них тренажерів, а також за обладнання будівель відповідно до нормативної та ЕД, визначаються наказом командира авіаційної частини.

3. Розпакування, розконсервація, розміщення, монтаж тренажерів, проведення пусконалагоджувальних і регулювальних робіт проводяться бригадами промисловості за участю та під контролем спеціалістів ІАС.

4. Приймання тренажера в експлуатацію проводить комісія, до складу якої входять спеціалісти ІАС, а також льотний склад, що має досвід льотної роботи на ПС, для якого призначений тренажер.

У процесі приймання тренажера перевіряється його комплектність, оцінюється працездатність всіх систем і обладнання, відповідність технічним умовам характеристик тренажера, викладених у протоколі перевірочних випробувань.

Тренажер вважається прийнятим в експлуатацію після затвердження акта роботи відповідної комісії.

5. Технічна експлуатація комплексних, пілотажних, спеціалізованих (процедурних) тренажерів та інших ТЗН здійснюється персоналом відповідного підрозділу авіаційної частини (освітньої установи).

6. Відповідальними за технічний стан і організацію експлуатації пілотажних та комплексних тренажерів льотчиків (екіпажів) є старший інженер (інженер) авіаційної частини (освітньої установи) з експлуатації АО і начальники відповідних служб авіаційної частини (підрозділів освітньої установи).

7. Відповідальними за технічний стан і організацію експлуатації спеціалізованих тренажерів льотних екіпажів (окремих членів льотних екіпажів) є старші інженери (інженери) авіаційної частини (освітньої установи) зі спеціальності, до якої належить система, яка імітується цими тренажерами, і начальники відповідних служб авіаційної частини (підрозділів освітньої установи).

8. Експлуатація тренажерів льотним складом дозволяється в плановому порядку і тільки під керівництвом інструкторів з осіб льотного складу, визначених наказом командира авіаційної частини.

Підготовка тренажера до “польотів” здійснюється тільки за наявності планової таблиці тренування льотного складу.

9. Будь-які заняття і роботи на тренажері (тренажерному комплексі) проводяться тільки в присутності персоналу комплексного (пілотажного, спеціалізованого) тренажера (тренажерного комплексу).

Навчання та самонавчання техніці пілотування і літаководіння на тренажерах авіаційному персоналу, крім льотного складу, забороняються.

10. Після виконання найбільших за обсягом регламентних (періодичних) робіт, централізованого технічного обслуговування або середнього ремонту характеристики тренажера перевіряються на відповідність технічним умовам в обсязі та за методикою, наведених в протоколі перевірочних випробувань.

Контрольні вправи і обльоти при цьому виконуються членами льотного екіпажу.

11. Витрата ресурсу тренажера обліковується за загальним лічильником напрацювання тренажера, а витрата ресурсу систем (імітаторів) – за індивідуальними лічильниками. Відлік витрати ресурсу тренажера в експлуатації починається з моменту закінчення його приймання СДА від виробника.

Для систем, що не мають індивідуальних лічильників напрацювання, до витрат ресурсу зараховується весь час роботи тренажера після включення його електроживлення.

12. З метою забезпечення обліку технічного стану, наявності і руху авіаційних тренажерів, оцінки надійності та ефективності їх використання в ОУА, авіаційних частинах і освітніх установах один раз на півріччя (станом на 01 січня і на 01 липня кожного року) відпрацьовуються звіти про пономерну наявність, стан і використання пілотажних та комплексних тренажерів льотчика.

20. Повітряні судна-лабораторії з апаратурою льотного контролю наземних засобів зв’язку та радіотехнічного забезпечення польотів, особливості технічної експлуатації

1. Транспортний літак, обладнаний апаратурою льотного контролю наземних засобів зв’язку та радіотехнічного забезпечення польотів, належить

до спеціальних літаків і називається літаючою лабораторією (літаком-лабораторією).

Технічна експлуатація апаратури льотного контролю організовується і здійснюється відповідно до цих Правил.

2. Підготовка до польотів, регламентні роботи, контроль за технічним станом, а також інші види робіт з ТО апаратури льотного контролю проводяться в строки, передбачені РТО апаратури льотного контролю.

3. Усі види підготовки апаратури льотного контролю до польотів виконуються спеціалістами ІАС літака-лабораторії із залученням (за необхідності) спеціалістів обслуг обслуговування авіаційної частини.

4. Періодичні види робіт з ТО (регламентні роботи тощо) і військовий ремонт виконуються спеціалістами ІАС літаючої лабораторії із залученням (за необхідності) спеціалістів ТЕЧ АТ авіаційної частини.

5. Відповідальним за постійну готовність апаратури льотного контролю до застосування є начальник літаючої лабораторії.

6. За технічну підготовку і спеціальну підготовку ІТС літаючої лабораторії та проведення тренажів відповідає начальник літаючої лабораторії.

7. Періодична метрологічна атестація (еталонування, калібрування) апаратури льотного контролю проводиться раз на рік.

8. Капітально-відновлювальний ремонт апаратури льотного контролю проводиться разом із капітальним ремонтом ПС.

VI. Особливості інженерно-авіаційного забезпечення авіації центральних органів виконавчої влади та видів авіації Збройних Сил України

1. Особливості інженерно-авіаційного забезпечення авіації Військово-Морських Сил

1. Залежно від місця базування авіацію ВМС поділяють на авіацію корабельного базування (корабельна авіація) та авіацію наземного базування (базова авіація).

2. Експлуатацію ПС на кораблі організовують і здійснюють згідно з цими Правилами та іншими керівними документами. Завдання та порядок експлуатації ПС на кораблі, взаємодію бойових частин корабля відображають у бойових розкладах та бойових інструкціях.

3. Технічну експлуатацію АТ на кораблях здійснює льотний та ІТС авіаційних частин, ПС яких базуються на кораблі. Під час базування на кораблі ІТС наказом командира авіаційної частини призначається старший ІТС авіаційної групи.

4. Особливістю роботи авіації ВМС є організація польотів окремих ПС з корабля. Льотні екіпажі ПС повинні бути підготовлені до тривалої автономної роботи у відриві від місця постійного базування та самостійно виконувати всі види підготовок до польотів в обсязі РТО. При цьому розподіл робіт між членами екіпажу здійснюється під керівництвом заступника командира авіаційної частини з ІАС та затверджується командиром авіаційної частини. Допуск льотних екіпажів до самостійного виконання всіх видів підготовок до польотів у відриві від місця постійного базування (на кораблі) виконується на підставі наказу командира авіаційної частини після здачі залікового тренажу з практичного виконання видів підготовок комісії, призначеній наказом командира авіаційної частини.

5. Тренажі членів льотного екіпажу з практичного виконання робіт в умовах автономного базування проводять не рідше ніж один раз на квартал під керівництвом командира екіпажу й під контролем заступника командира ае з ІАС (визначеної старшої посадової особи ІАС).

6. Перелік документації та майна, що знаходяться на борту ПС, а також схему розміщення майна затверджує заступник командира частини з ІАС.

7. Склад технічних аптечок, ЗНО СЗ, засобів контролю, інструменту та документації для тривалої автономної роботи окремих ПС на кораблі визначається залежно від задач і затверджується заступником командира авіаційної частини з ІАС.

8. За правильність завантаження та спорядження ПС, розрахунок злітної маси та центрування відповідальним є командир екіпажу. За підготовку спеціального бортового обладнання є відповідальними спеціалісти зі складу екіпажу.

9. Дозволяється переліт ПС з корабля на береговий аеродром (аеродром постійного базування) з пошкодженнями та відмовами, передбаченими спеціальним переліком КЛЕ. Рішення про виліт ПС з пошкодженнями та відмовами, що наведені в спеціальному переліку, приймає командир екіпажу після аналізу існуючих і очікуваних умов на маршруті польоту (метеоумов, обладнання аеродрому засобами для зльоту та посадки тощо).

Після прийняття командиром екіпажу рішення про зліт ПС з пошкодженнями та відмовами льотний екіпаж ПС повинен ізолювати (вимкнути) несправне обладнання, виконати роботи, передбачені переліком для забезпечення безпеки польоту, та виконати записи в журналі (бортовому

журналі) підготовки ПС за підписом командира екіпажу та бортового техніка (старшого групи ІТС) про характер пошкодження (відмови), виконані роботи, прийняте рішення.

10. Під час базування на кораблі контроль та допуск до заправлення ПС паливом, маслом, спеціальними рідинами та газами виконують бортові техніки (командири екіпажів), а також старша посадова особа ІТС чи особа, нею призначена.

Цільові огляди, роботи за планом паркового дня виконуються після повернення ПС на аеродром постійного базування, але не пізніше місяця чи не більше ніж через 50 годин нальоту.

Під час базування на кораблі авіаційної групи паркові дні, цільові огляди виконуються в строки, визначені цими Правилами.

11. Взаємодія з бойовими частинами (далі – БЧ) (службами) корабля здійснюється старшими посадовими особами ІТС, старшим техніком (бортовим техніком) ПС.

На кораблі роботу ІТС під час польотів у повному обсязі організує командир екіпажу або старша посадова особа ІТС авіаційної групи.

12. У період підготовки до посадки на корабель на АТ виконується перелік робіт, які забезпечують виконання поставлених завдань: регламентні роботи, роботи за бюлетенями промисловості, що підвищують безпеку польотів, огляди АТ керівним ІТС.

13. Спеціалісти БЧ (служб) корабля, на яких покладено обов’язки зі зберігання та підготовки АЗУ й засобів пошуку, що скидаються, повинні не рідше одного разу на рік проходити стажування в авіаційній частині та на базі ПЧОз, здавати заліки на допуск до самостійного обслуговування.

Спеціалісти, які здали заліки, на підставі залікової відомості наказом командира корабля допускаються до самостійної роботи на АТ.

14. ІТС авіаційних частин морської авіації повинен постійно бути готовий до перебазування на корабель у встановлений строк. Після отримання відповідного розпорядження в авіаційній частині виконується план заходів з підготовки персоналу і АТ до перебазування (перельоту) та польотів на кораблі.

15. Підготовка ІТС до роботи на АТ в умовах корабля включає вивчення авіаційно-технічних засобів корабля (далі – АТЗК) (засобів управління та забезпечення польотів, засобів технічного обслуговування та забезпечення базування ПС, систем зберігання, підготовки та подачі АОз), організації служби на кораблі, умов технічної експлуатації та дотримання правил безпеки за спеціальною програмою, узгодженою з командиром з'єднання кораблів і затвердженою ГІ авіації виду.

16. Перед посадкою ПС на корабель посадовими особами БЧ (служб) корабля та ІТС авіаційних частин перевіряється наявність, комплектність, стан авіаційного ЗІП, що обліковується на кораблі, а також готовність і технічний стан АТЗК.

Системи та обладнання авіаційного призначення, які впливають на безпеку польотів ПС, за потреби перевіряються в контрольному польоті. За результатами перевірки оформлюється акт, який затверджує командир корабля.

17. Отримання, зберігання та підготовку до застосування АЗУ та засобів пошуку, що скидаються, а також експлуатацію та ремонт корабельних систем авіаційного призначення (АТЗК) виконують спеціалісти відповідних БЧ і служб корабля.

18. Командир БЧ (служби) корабля відповідає за підготовку систем авіаційного призначення (АТЗК) до забезпечення польотів, своєчасну подачу матеріальних засобів (АЗУ, засобів пошуку, що скидаються, засобів рятування тощо) на позицію підготовки ПС згідно із заявкою старшого ІТС авіаційної групи (командира екіпажу, бортового техніка), за якість та кондиційність матеріальних засобів, що подаються, засобів ураження та рятування, ПММ, спеціальних рідин, газів і за відповідність ЕД параметрів електроенергії, що подається на ПС.

19. Паливо, масло, спеціальні рідини та гази повинні відповідати державному стандарту і подаватись на корабель разом із оформленими паспортами. Під час приймання палива та масла на корабель повинна бути виконана перевірка їх кондиційності лабораторією ПММ.

20. Інструмент загального користування зберігається на кораблі постійно і закріплюється за персоналом БЧ та служб корабля.

Інструмент індивідуального користування, закріплений за ІТС авіаційної групи, надходить на корабель разом із авіаційною групою й зберігається в інструментальній коморі.

21. Протипожежний захист ПС та приміщень, призначених для виконання робіт, зберігання боєкомплектів, обладнання, ПММ, спеціальних рідин та газів, організовується силами та засобами БЧ (служб) корабля.

Спеціалісти авіаційної групи зобов’язані знати розміщення, улаштування і правила використання корабельних систем і засобів пожежогасіння.

22. На час польотів зі складу авіаційної групи та бойових частин корабля призначається аварійна команда для ліквідації наслідків аварій і

надання допомоги екіпажу під час покидання ПС, що зазнало аварії. Склад аварійної команди та її місцезнаходження визначаються корабельним розкладом. Аварійна команда перебуває в розпорядженні старшого ІТС авіаційної групи (керівника польотів).

23. Під час базування на кораблі ПС пришвартовується до палуби спеціальними пристроями для швартування. Швартування знімається безпосередньо перед транспортуванням ПС чи перед вильотом.

Транспортування ПС на палубі здійснюється під час бокової бовтанки не більше 12º і кільової – не більше 3º.

24. На злітно-посадковій палубі (далі – ЗПП) корабля та в ангарі лопаті несучого гвинта вертольота повинні бути складені та зашвартовані. Розшвартування лопатей здійснюється тільки на час технічного обслуговування та перед запуском двигунів.

25. За наявності розкачування корабля для унеможливлювання проковзування та перекидання вертольота запуск двигунів перед зльотом і їх вимкнення після посадки здійснюються при неглухому швартуванні вертольота, визначаючи слабину швартування за умови відсутності її навантаження під час хитання вертольота без зсуву коліс відносно ЗПП.

26. Після зупинення двигунів несучі гвинти вертольота повинні бути зашвартовані негайно під час бовтанки корабля понад 7º.

27. На кораблі ПС розміщуються в спеціально обладнаних ангарах і на польотній палубі.

У разі розміщення в ангарі відстань між ПС і елементами конструкції корабля повинна забезпечувати безпечне переміщення ПС і вантажу за

маршрутом транспортування в процесі постановки в ангар і виведення на польотну палубу.

28. Запуск та опробування двигунів ПС виконуються тільки на ЗПП з дозволу стартового КП або головного КП льотним екіпажем за умови справних і готових до роботи систем пожежогасіння та обмивання палуби.

Заправлення ПС паливом здійснюється тільки на польотній палубі за умови справних і готових до роботи систем пожежогасіння та обмивання палуби.

29. Під час розміщення вертольота в ангарі та на ЗПП, а також проведення технічного обслуговування вертольота засоби технічного обслуговування та вертоліт повинні бути надійно заземлені.

30. На кораблі під час проведення днів роботи на АТ, паркових днів і польотів на всі пости корабельних систем авіаційного призначення виділяють спеціалістів відповідної БЧ (служби) корабля, які підпорядковуються старшому ІТС авіаційної групи (бортовому техніку, командиру екіпажу).

31. Охорона ПС на кораблі організовується посадовими особами корабля згідно із статутами, вказівками посадових осіб ОУ ВМС і ОУА ВМС.

32. Забезпечення корабля АЗУ, засобами пошуку, що скидаються, засобами рятування і матеріальними засобами здійснюється за заявками командира корабля, узгодженими з відповідними центральними органами забезпечення. Поповнення, утримання та зберігання цих засобів виконуються відповідними БЧ (службами) корабля.

Під час посадки на корабель ПС атестат на їхнє авіаційно-технічне постачання не виписується. Зарахування (виключення) прибуваючих на

корабель вертольотів на матеріально-технічне постачання оформлюється наказом командира корабля.

Приймання запасного технічного майна здійснюється на підставі прибутково-витратних документів.

2. Особливості інженерно-авіаційного забезпечення військово-транспортної авіації

1. Особливості технічної експлуатації ПС ВТА поширюються на транспортні та спеціальні літаки на базі транспортних, що експлуатуються в ДА.

2. Льотні екіпажі літаків ВТА повинні бути підготовлені до тривалої роботи у відриві від місць постійного базування, самостійно виконувати всі види підготовок ПС до польотів, передбачених регламентом технічного обслуговування, розрахунки щодо центрування літака, інженерно-штурманські розрахунки і усунення несправностей.

Розподіл робіт між членами льотного екіпажу встановлюється переліком, який затверджує командир (керівник) СДА.

Тренажі членів льотного екіпажу з практичного виконання робіт згідно з переліком проводяться не рідше одного разу на квартал під керівництвом командира екіпажу та під контролем заступника командира ае (підрозділу) з ІАС.

Організація підготовок ПС до польотів і контролю за якістю виконаних робіт на оперативному аеродромі здійснюється командиром екіпажу. Запис про виконання підготовок ПС виконують члени льотного екіпажу в журналі підготовки ПС (бортовому журналі підготовки ПС, бортовій картці).

3. Під час масових перевезень військ, бойової техніки та вантажів групами ПС ВТА з багаторазовою посадкою на одних і тих самих аеродромах

підготовка ПС до польотів, як правило, виконується передовими командами (оперативними групами) ІТС, які виділяються на аеродроми посадки.

На ІТС передових команд (оперативних груп) покладаються завдання з підготовки ПС до польотів незалежно від їх належності авіаційним частинам.

4. Для підтримання справності та забезпечення автономності роботи на оперативних аеродромах ПС оснащуються технічною аптечкою, інструментом, ЗНО СЗ, ЕД та запасом спеціальних мастил та рідин.

На кожному ПС повинна знаходитись експлуатаційна та обліково-звітна документація, що дозволяє проводити силами льотного екіпажу всі види підготовок ПС до польоту, а також підготовку ПС до застосування з оперативного аеродрому.

Перелік такої документації для кожного типу ПС визначає заступник командира СДА з ІАС.

Технічна аптечка для кожного типу ПС комплектується запасними частинами, витратними матеріалами та інструментом на підставі досвіду експлуатації і характеру завдань, що виконуються.

Технічна аптечка, ЗНО СЗ і інструмент завантажуються в ПС і розміщуються згідно зі схемою, що розробляється в СДА для кожного типу ПС і затверджується заступником командира СДА з ІАС, їх розміщення не повинно перешкоджати завантаженню ПС у варіантах бойового застосування, що плануються.

5. Дозволяється допускати ПС до польоту з оперативного аеродрому для завершення польотного завдання з поверненням на аеродром постійного базування чи для повернення на аеродром постійного базування без завершення польотного завдання з пошкодженнями та відмовами, які передбачені спеціальним переліком в КЛЕ та іншими нормативно-технічними документами.

Рішення про виліт ПС з пошкодженнями та відмовами, вказаними в спеціальному переліку, приймає командир екіпажу після аналізу існуючих і очікуваних умов на маршруті польоту (метеоумови, обладнання аеродрому засобами для зльоту та посадки тощо).

Після прийняття командиром екіпажу рішення про виліт ПС з несправностями льотний екіпаж літака повинен ізолювати (вимкнути) обладнання, що відмовило (несправне), виконати роботи, передбачені переліком для забезпечення безпеки польотів, та зробити записи в бортовому журналі підготовки ПС (бортовій картці) за підписами командира екіпажу та старшого бортового техніка (бортового інженера) про характер пошкодження (відмови), виконані роботи й прийняте рішення.

6. Цільові огляди та перевірки на ПС, що знаходяться на завданні, виконуються після прибуття його на аеродром постійного базування.

7. Оперативну заправку ПС під час післяпольотної підготовки встановлює командир ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

8. Комплекти десантно-транспортного та санітарного обладнання повинні знаходитись на ПС чи на стоянці ПС в контейнерах (на стелажах під чохлами). Дозволяється частину такого обладнання зберігати на складі АТМ в укомплектованому та справному стані.

За комплектність і справність десантно-транспортного та санітарного обладнання, яке зберігається на стоянці ПС, відповідає старший технік літака.

За зберігання і своєчасну доставку десантно-транспортного та санітарного обладнання, зданого для зберігання на склад авіаційної частини, відповідають начальники відповідних служб забезпечення.

Зберігання і справність комплектів десантно-транспортного та санітарного обладнання перевіряються керівним ІТС за вказівками

заступника командира СДА з ІАС з періодичністю не рідше одного разу на півріччя.

9. Десантно-транспортне та санітарне обладнання готується до застосування льотним і технічним екіпажем ПС. За потреби для підготовки десантно-транспортного та санітарного обладнання в частині можуть утворюватися спеціальні обслуги.

За своєчасність підготовки десантно-транспортного та санітарного обладнання до застосування відповідальним є командир екіпажу, а за повноту та якість підготовки – бортовий технік з авіаційного та десантного обладнання.

10. Порядок зберігання групових засобів рятування, які встановлюються на ПС, визначає командир (керівник) СДА.

За справність систем керування викидом групових засобів рятування є відповідальними спеціалісти з авіаційного озброєння та десантного обладнання.

За стан і справність групових засобів рятування, їх спорядження та доставку на ПС є відповідальними спеціалісти ПР і ПДС.

За своєчасність отримання групових засобів рятування й встановлення їх на ПС є відповідальним командир екіпажу.

11. Організація підготовки ПС, завантаження і розвантаження під час перевезення небезпечних вантажів здійснюється згідно з правилами повітряних перевезень небезпечних вантажів.

До перевезення небезпечних вантажів залучаються ПС, що сертифіковані на перевезення небезпечних вантажів відповідно до нормативно-правових актів Міністерства оборони України.

12. До парашутного десантування вантажів допускаються парашутні платформи з такими варіантами завантаження, що пройшли льотні

випробування, за результатами яких визначено діапазони можливих польотних мас і швидкостей десантування, розроблено інструкції льотному екіпажу щодо контролю за підготовкою вказаних систем до застосування, навантаження в ПС і десантування.

13. Для своєчасної та якісної підготовки ПС до польотів штабом авіаційної частини доводяться до керівного ІТС відомості щодо вантажу та бойової техніки, які підлягають перевезенню, із зазначенням їх маси, габаритних розмірів і типів шасі.

3. Особливості інженерно-авіаційного забезпечення армійської авіації Сухопутних військ

1. Особливістю роботи армійської авіації є організація польотів одиночних або малих груп (до ланки) вертольотів у відриві від місць постійного базування. Льотні екіпажі вертольотів повинні бути підготовлені до тривалої автономної роботи у відриві від місць постійного базування і самостійно виконувати всі види підготовок до польотів в обсязі, передбаченому РТО. При цьому розподіл робіт між членами льотного екіпажу встановлюється переліком, який затверджується командиром авіаційної частини.

Технічна експлуатація АТ здійснюється відповідно до цих Правил і в нормативні строки, визначені ГІ армійської авіації, з урахуванням умов базування та досвіду експлуатації АТ.

2. Особливості технічної експлуатації АТ військово-транспортної авіації поширюються на ПС, що експлуатуються в армійські авіації, якщо інше не вказано в цій главі.

3. Склад технічних аптечок, ЗНО СЗ, засобів контролю й технічної документації для тривалої автономної роботи одиночних або малих груп (до ланки) вертольотів визначається залежно від поставлених завдань і затверджується заступником командира авіаційної частини з ІАС.

4. Тренажі членів льотного екіпажу з практичного виконання видів підготовок в умовах автономного базування проводяться не менше одного разу на квартал під керівництвом командира екіпажу і під контролем заступника командира ае з ІАС.

5. Перелік документації та майна, що знаходиться на борту вертольота, а також схема розміщення майна затверджуються заступником командира авіаційної частини з ІАС.

6. За правильність навантаження та спорядження вертольотів, розрахунок злітної маси та центрування відповідає командир екіпажу. За підготовку спеціального бортового обладнання (вузла зв'язку ВзПУ, засобів РЕБ тощо) відповідають спеціалісти зі складу екіпажу.

7. Особливості технічної експлуатації поширюються на вертольоти, що експлуатуються в ДА України.

8. Під час одиночного базування ведеться бортовий журнал підготовки ПС, який оформляється льотним екіпажем. Журнал підготовки ПС у такому випадку зберігається в авіаційній частині на аеродромі постійного базування.

Дозвіл на допуск вертольота до польоту під час одиночного базування дає командир екіпажу.

9. Під час одиночного базування на оперативному аеродромі дозволяється бортовому техніку (командиру екіпажу), а під час групового

базування – старшій посадовій особі ІТС або особі, яку вона призначила, здійснювати контроль і допуск до заправлення вертольотів паливом, мастилом, спеціальними рідинами та газами.

Цільові огляди, роботи за планом паркового дня виконуються після повернення вертольота на аеродром постійного базування.

10. У разі базування ланки вертольотів і більше у відриві від основного аеродрому підготовка вертольотів здійснюється технологічними обслугами із залученням членів льотного екіпажу. Кожна технологічна обслуга повинна мати комплект інструментів, пристроїв, КПА, запасних частин, витратних матеріалів з усіх спеціальностей, а також технологічну документацію, що забезпечує виконання підготовок до польотів і періодичних робіт та усунення несправностей у відриві від основного аеродрому.

11. Регламентні та ремонтні роботи на вертольотах, що знаходяться у відриві від аеродромів основного базування, можуть виконуватися пересувними (аеромобільними) ТЕЧ АТ із залученням екіпажу за розпорядженнями ГІ виду за наявності відповідної КПА та допущеного персоналу.

12. Порядок розміщення, підготовки до застосування десантно-транспортного обладнання, а також дії членів екіпажу вертольотів під час виконання завдань із перевезень персоналу та вантажів визначаються главою 2 цього розділу.

4. Особливості інженерно-авіаційного забезпечення авіації Національної гвардії України

1. Особливістю роботи авіації Національної гвардії України (далі – НГУ) є забезпечення мобільності спеціальних підрозділів військових частин

спеціального призначення для їх оперативного реагування на дії злочинних угрупувань.

Повітряні судна авіації НГУ можуть базуватися як на своїх аеродромах, так і на аеродромах інших відомств.

2. Особливості технічної експлуатації АТ військово-транспортної авіації та армійської авіації поширюються на вертольоти та транспортні літаки, що експлуатуються в авіації НГУ, якщо інше не вказано в цій главі.

3. Встановлення порядку зберігання, охорони, списання, оброблення, протипожежного захисту ПС, обліку та звітності проводиться згідно з цими Правилами та нормативно-правовими актами Міністерства оборони України та Національної гвардії України

4. ГІ авіації НГУ має право допускати до виконання польоту ПС та його комплектувальні вироби із закінченими ресурсами та строками служби у порядку, визначеному наказами Міністерства оборони України з цих питань.

5. Порядок розміщення чергових сил, АТ, засобів наземного забезпечення польотів на аеродромі (вертолітному майданчику) визначається керівництвом авіації НГУ залежно від місцевих умов і з урахуванням забезпечення вильоту ПС для виконання завдання у встановлений строк.

5. Особливості інженерно-авіаційного забезпечення авіації Державної прикордонної служби України

1. Особливістю роботи авіації Державної прикордонної служби є виконання завдань з охорони державного кордону і виключної (морської) економічної зони України самостійно та у взаємодії з іншими органами

охорони державного кордону, у тому числі у відриві від місць постійного базування.

ПС авіації Державної прикордонної служби можуть базуватися на аеродромах інших СДА або майданчиках прикордонних загонів (підрозділів), а також на авіанесучих кораблях.

Усі особливості армійської авіації, авіації ВМС та ВТА поширюються на ПС Державної прикордонної служби, якщо інше не вказано в цій главі.

2. Технічна експлуатація АТ здійснюється згідно з цими Правилами та в нормативні строки, визначені начальником (керівником) авіації Державної прикордонної служби з урахуванням умов базування та досвіду експлуатації АТ.

3. Дозволяється допускати ПС до польоту з оперативного аеродрому для завершення польотного завдання з поверненням на аеродром постійного базування чи для повернення на аеродром постійного базування без завершення польотного завдання з пошкодженнями та відмовами, які передбачені спеціальним переліком в КЛЕ чи затверджені ГІ авіації Державної прикордонної служби України.

4. Встановлення порядку зберігання, охорони, списання, оброблення, протипожежного захисту ПС, обліку та звітності здійснюється згідно з цими Правилами, нормативно-правовими актами Міністерства оборони України та Державної прикордонної служби України.

6. Особливості інженерно-авіаційного забезпечення авіації Державної служби України з надзвичайних ситуацій

1. Особливістю роботи авіації Державної служби України з надзвичайних ситуацій (далі – ДСНС) є забезпечення ефективності та

оперативності виконання завдань щодо запобігання та локалізації надзвичайних ситуацій природного і техногенного характеру, екстреної евакуації громадян, що зазнали лиха, до місць надання невідкладної допомоги та евакуації постраждалого населення із районів (об'єктів) надзвичайних ситуацій, повітряних перевезень вантажів та гуманітарної допомоги, а також виконання чергування екіпажів літаків та вертольотів для проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування.

ПС авіації ДСНС під час виконання завдань за призначенням можуть базуватися на аеродромах (аеропортах) та майданчиках (спеціально підготовлених вертолітних майданчиках) ДСНС та інших СДА.

Технічна експлуатація АТ здійснюється відповідно до цих Правил з дотриманням нормативних строків, визначених начальником (керівником) органу управління авіації ДСНС з урахуванням умов базування, технічного стану АТ та досвіду її експлуатації.

Особливості технічної експлуатації АТ армійської авіації та ВТА поширюються на вертольоти та транспортні і спеціальні літаки на базі транспортних, що експлуатуються в авіації ДСНС України, якщо інше не вказано в главі 6 цього розділу.

Строки та порядок проведення підготовки авіаційних підрозділів ДСНС до чергового періоду експлуатації визначає начальник (керівник) органу управління авіації ДСНС. При цьому на одне ПС повинно бути виділено не менше 5 робочих днів.

ПС, на яких виконуються роботи із сезонного обслуговування, на польоти планувати забороняється.

В окремих випадках допускається використання ПС, на яких виконується підготовка до сезонної експлуатації, до виконання завдань за призначенням після їх приведення до справного стану та на підставі відповідного розпорядження ГІ авіації ДСНС.

2. Організація інженерно-авіаційного забезпечення чергування пошуково-рятувальних сил і засобів:

1) на чергування з авіаційного забезпечення виконання завдань авіацією ДСНС призначаються:

екіпажі ПС, допущені до самостійного виконання всіх видів підготовок до польотів в обсязі, передбаченому РТО цього типу ПС;

справні ПС, які мають запас ресурсу, що забезпечує не менше десяти вильотів вертольотів і п’яти вильотів літаків з максимальною тривалістю польоту;

ІТС, допущений до експлуатації ПС цього типу;

спеціальне обладнання, підготовлене відповідно до інструкції з його експлуатації та має запас ресурсу в межах тривалості чергування;

2) кожне пошуково-рятувальне ПС, що залучається до чергування в єдиній системі проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування, обладнується відповідно до нормативно-правових актів з організації авіаційного пошуку і рятування та укладених договорів та додатковим обладнанням відповідно до покладених завдань у разі виконання інших завдань за призначенням;

3) за рішенням начальника ОУА ДСНС окремі пошуково-рятувальні ПС повинні мати відповідне десантне обладнання для скидання предметів та засобів життєзабезпечення потерпілим;

4) для чергових сил і засобів, що залучаються до авіаційного пошуку та рятування, встановлюються три ступені готовності: “готовність № 3”, “готовність № 2”, “готовність № 1”.

Час вильоту ПС з різних ступенів готовності та строк чергування ПС у різних ступенях готовності визначається нормативно-правовими актами з авіаційного пошуку і рятування;

5) персонал, АТ, засоби наземного обслуговування, призначені на чергування, складають сили і засоби чергового підрозділу. Склад, кількість спеціалістів авіаційного підрозділу та підрозділів забезпечення, кількість ПС, ЗАТО ПС, ЗНО СЗ, які призначаються на чергування, визначаються наказом командира авіаційної частини.

Використовувати черговий підрозділ для рішення завдань, не пов’язаних з несенням чергування, забороняється;

6) черговий підрозділ розташовується на спеціально відведених стоянках, які укомплектовуються ЗТО, засобами зв’язку, витратними матеріалами, документацією, необхідними для несення чергування, згідно з переліком, затвердженим заступником командира авіаційної частини з ІАС;

7) строки підготовки до польоту на застосування за призначенням встановлюються рішенням начальника Управління авіації та авіаційного пошуку і рятування ДСНС, ураховуючи умови базування конкретних чергових сил;

8) на кожне ПС чергового підрозділу виділяється комплект пошуково-рятувального та/або іншого майна (відповідно до завдання на чергування). Склад, розміщення, порядок зберігання майна визначається наказами командира авіаційної частини ДСНС;

9) на ПС, які знаходяться на чергуванні, щодоби у встановлений командиром авіаційної частини час виконується передпольотна підготовка з оформленням контрольного листа підготовки ПС до польоту.

На період виконання всіх видів робіт (крім передпольотної підготовки, підготовки до повторного польоту та післяпольотної підготовки), а також за потреби усунення несправностей, ПС знімається з чергування і підміняється іншим (підготовленим до несення чергування) або переводиться у нижчий ступінь готовності. Роботи з підготовки ПС до чергування виконуються ІТС підрозділу, від якого виділено ПС. Дозволяється у разі необхідності до виконання робіт залучати ІТС інших підрозділів, якщо він допущений до експлуатації АТ цього типу;

10) на ПС, задіяних до несення чергування на позабазовому аеродромі, дні роботи на АТ (попередня підготовка) виконуються не менше одного разу на тиждень;

11) допуск ПС до чергування після їх підготовки всіма спеціалістами здійснює заступник командира ае з ІАС (старша посадова особа ІАС підрозділу), від якого виділяються ПС. Він відповідає за повноту, якість підготовки ІТС та ПС до несення чергування;

12) попередня, передпольотна, післяпольотна підготовки та підготовка до повторного польоту під час несення чергування на позабазовому аеродромі (в аеропорту) виконуються черговим екіпажем ПС.

За повноту, якість і своєчасність виконання робіт з передпольотної підготовки, підготовки до повторного польоту та післяпольотної підготовки на ПС під час чергування на позабазовому аеродромі (в аеропорту) відповідає командир екіпажу ПС;

13) ПУП з ручок управління двигунами ПС, які знаходяться на чергуванні, знімаються під час переведення чергових сил у готовність № 1. Ключі від ПУП зберігаються в приміщенні чергового підрозділу в умовах, які унеможливлюють несанкціонований доступ до них.

Охорона ПС авіації ДСНС, об’єктів, розташованих на аеродромі постійного базування, здійснюється відповідно до цих Правил та відповідних наказів Міністерства оборони України, ДСНС.

Охорона ПС авіації ДСНС, які знаходяться на чергуванні та розташовані в аеропортах, здійснюється охороною аеропорту відповідно до укладених договорів.

3. Особливості ІАЗ виконання спеціальних завдань авіацією ДСНС

1) до цього переліку завдань належать:

попередження і ліквідація наслідків надзвичайних ситуацій природного, техногенного і соціального характеру, перевезення мобільних оперативних груп та матеріально-технічних ресурсів ДСНС України до місць надзвичайних ситуацій;

спеціальні авіаційні роботи – гасіння лісових пожеж і об’єктів з повітря;

екстрена медична евакуація громадян, що зазнали лиха, до місць надання медичної допомоги та постраждалого населення із районів (об’єктів) надзвичайних ситуацій;

повітряні перевезення вантажів та гуманітарної допомоги як на території України, так і за її межами;

2) під час виконання аварійно-рятувальних робіт з тимчасових вертолітних майданчиків, ці майданчики мають бути вільними від наземної техніки та вантажів;

3) під час отримання завдання, виконання якого буде здійснюватися у відриві від основного аеродрому базування, заступником командира ае з ІАС здійснюються заходи щодо всебічного забезпечення ПС та екіпажу на період автономної роботи;

4) до ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, пов’язаних із гасінням лісових пожеж, залучаються ПС, оснащені спеціальним протипожежним обладнанням. До спеціального протипожежного обладнання належать зовнішні навісні водозливні пристрої та м’які водозливні пристрої типу ВСУ-5А;

5) за умови регулярного використання вертольота (більше 10 % від діючого міжремонтного ресурсу) на роботах, які відрізняються від робіт, зазначених в КЛЕ, перевезення вантажів на зовнішній підвісці, монтажні роботи, робота з водозливними пристроями під час гасіння пожеж, які характеризуються малою тривалістю польотів і високою повторюваністю перехідних режимів, у формулярі вертольота ведеться облік напрацювання для таких видів робіт;

6) екстрена медична евакуація постраждалих, доставка їх до лікувальних закладів здійснюються із залученням ПС, обладнаних комплектами спеціального медичного та аварійно-рятувального обладнання.

За готовність спеціального медичного обладнання до застосування, його зберігання, виконання відповідних робіт з технічного обслуговування та їх облік є відповідальною медична служба авіаційного підрозділу. Використання спеціального медичного обладнання здійснюється спеціально підготовленим медичним працівником.

Для виконання повітряних перевезень постраждалих і хворих залучаються ПС, підготовлені в санітарному варіанті.

Порядок експлуатації, розміщення, підготовки до застосування санітарного обладнання, а також обов’язки посадових осіб здійснюється відповідно до цих Правил.

7. Особливості технічної експлуатації безпілотних повітряних суден

1. На безпілотних ПС, які надійшли до авіаційної частини, виконується вхідний контроль в обсязі, визначеному відповідною вказівкою ГІ авіації ОУА ЦОВВ або ЗСУ.

2. Обліт безпілотних ПС в авіаційних частинах проводиться за розпорядженням командира вищого ОУА.

3. Зберігання безпілотних ПС може бути тривалим або короткочасним. Тривале зберігання здійснюється в герметичному чохлі (у контейнері, на транспортно-заряджаючих, транспортних, технологічних машинах, транспортувальних і технологічних візках) або в герметичних контейнерах, а також в інших умовах, передбачених ЕД.

Короткочасне зберігання здійснюється поза герметичними чохлами з періодичним виконанням робіт, передбачених ЕД. Начальник групи зберігання і транспортування АТ веде журнал обліку, зберігання і консервації безпілотних повітряних суден (додаток 29).

4. Залежно від обсягу виконаних робіт безпілотні ПС можуть знаходитись в таких ступенях технічної готовності:

технічна готовність № 1 – на ПС, яке має запас ресурсу, виконані чергові регламентні роботи, попередня підготовка або підготовка до повторного застосування та передпольотна підготовка в обсязі до плану пуску. ПС знаходиться на пусковій установці;

технічна готовність № 2 – на ПС, яке має запас ресурсу, виконані чергові регламентні роботи, попередня підготовка або підготовка до повторного застосування. ПС знаходиться на пусковій установці, транспортно-заряджаючій, транспортній або технологічній машині, технологічному візку чи транспортувальній рамі;

технічна готовність № 3 – на ПС, яке має запас ресурсу, виконані чергові регламентні роботи, ПС розконсервовано або поставлено на

короткострокове зберігання і знаходиться на установці, транспортно-заряджаючому, транспортному, технологічному візку, у транспортувальній рамі або в контейнері.

5. Тривалість перебування ПС у ступенях технічної готовності визначається ЕД.

6. Боєготовим вважається безпілотне ПС, яке перебуває у ступені технічної готовності № 1.

7. У процесі підготовки до застосування на безпілотних ПС виконується попередня, передпольотна, післяпольотна підготовки та підготовка до повторного застосування. Обсяг і тривалість дії кожного виду підготовки визначається РТО. Про виконання всіх видів робіт робиться відповідний запис у журнал підготовки до пуску повітряного судна (для безпілотних повітряних суден) (додаток 30).

8. Попередня підготовка виконується під час підготовки безпілотних ПС до застосування зі стану зберігання. Дозволяється поєднувати виконання попередньої підготовки з виконанням регламентних робіт, при цьому роботи, які повторюються, виконуються один раз.

9. Після закінчення строку дії попередньої підготовки, якщо безпілотне ПС не переводилось на зберігання, на ньому виконується повторна попередня підготовка.

10. Попередня підготовка виконується на технічній або очікувальній позиції з використанням контрольно-перевірочного комплексу, наземних автоматизованих засобів контролю чи КПА стартових засобів.

11. Передпольотна підготовка виконується перед кожним пуском безпілотного ПС та складається з двох етапів: перший етап – роботи, які виконуються на очікувальній або стартовій позиції; другий етап – роботи, які виконуються на стартовій позиції безпосередньо перед пуском з використанням КПА стартових засобів (передстартова підготовка). Дозволяється завчасне виконання робіт за планом пуску в обсязі до запуску маршового двигуна.

12. Післяпольотна підготовка виконується після польоту безпілотного ПС, якщо не планується його повторне застосування. Безпілотне ПС, на якому виконана післяпольотна підготовка, переводиться на зберігання.

13. Підготовка до повторного застосування виконується після польоту безпілотного ПС, якщо планується його повторне застосування або переведення до технічної готовності № 1. Виконується вона на технічній або очікувальній позиції з використанням контрольно-перевірочного комплексу, наземних автоматизованих засобів контролю або КПА стартових засобів.

14. Після закінчення строку дії підготовки до повторного застосування, якщо безпілотне ПС не переводилось на зберігання, на ньому виконується повторна підготовка до повторного застосування.

15. Тривалість роботи спеціалістів на АТ, витрати на навчання і втрати робочого часу, облік виконання вправ під час відпрацювання бойових злагоджень тощо обліковуються в журналі командира стартового підрозділу (для безпілотних повітряних суден) (додаток 31).

16. Решта особливостей технічної експлуатації безпілотних ПС залежать від їх класу та визначаються окремими правилами.

VII. Особливості ремонту авіаційної техніки

1. Розподіл видів ремонту за місцем проведення та обсягом

1. За місцем виконання ремонт АТ поділяється на військовий і заводський.

За обсягом ремонт АТ поділяється на поточний, середній, капітальний та ремонт АТ за технічним станом.

2. Поточний, середній і капітальний ремонти для відновлення справності чи працездатності АТ розрізняють за трудовитратами. Найменшим за обсягом ремонту АТ є поточний ремонт. Поточний ремонт АТ за місцем виконання може бути військовим або заводським.

3. Після поточного ремонту АТ допускається до подальшої експлуатації в межах залишку раніше встановленого їй ресурсу (строку служби).

4. Середній, капітальний та ремонт АТ за технічним станом виконуються підприємствами авіаційної галузі (розробниками, виробниками та АРП).

2. Призначення та особливості військового ремонту

1. Військовий ремонт АТ виконується для забезпечення або відновлення справності та/або працездатності АТ і полягає в заміні та/або відновленні її окремих складових частин.

Військовий ремонт АТ виконується в місцях розміщення чи базування авіаційних військових частин/установ або розташування несправної АТ

силами і засобами авіаційних військових частин/установ із можливим залученням виїзних ремонтних бригад підприємств авіаційної галузі.

Під час проведення військового ремонту АТ авіаційні військові частини/установи (виїзні ремонтні бригади підприємств авіаційної галузі) використовують засоби військового ремонту, ЗНО СЗ та інструмент авіаційних військових частин/установ. За потреби для виконання військового ремонту може залучатися технологічне обладнання підприємств авіаційної галузі.

2. Засоби військового ремонту можуть бути стаціонарні та пересувні. Стаціонарні засоби військового ремонту застосовуються під час виконання військового ремонту на місцях постійного базування АТ.

Пересувні засоби військового ремонту (на базі автомобілів, причепів тощо), у тому числі пристосовані до перевезення повітряним транспортом, використовуються під час військового ремонту в місцях вимушених посадок АТ та під час маневру.

3. Засоби військового ремонту закріплюються за начальниками груп регламенту і ремонту ТЕЧ АТ (обслуг, загонів) та утримуються укомплектованими, справними та в постійній готовності до використання за призначенням, а пересувні, крім того, й до перебазування.

За стан засобів військового ремонту, їх готовності до використання і перебазування є відповідальними в ТЕЧ АТ – начальник ТЕЧ АТ, в ае (загоні) – заступник командира ае (загону) з ІАС.

4. На робочі місця засобів військового ремонту оформляються паспорти. Паспорт робочого місця має відображати всі сторони його розміщення, оснащення, організації та обслуговування, умови праці та кваліфікацію виконавців. Паспорт робочого місця розробляється інженерно-

технічним персоналом на кожне індивідуальне або колективне робоче місце. У паспорті мають міститися такі основні дані:

основні вимоги до робочого місця;

планування робочого місця;

переліки та короткі характеристики технологічного обладнання, оснащення, інструменту й контрольно-вимірювальної апаратури/ЗВТ, що містяться в ньому;

список осіб, закріплених за цим робочим місцем, та коротка характеристика їх професійного рівня;

перелік чинної технічної документації, якою дозволено користуватися на цьому робочому місці;

коротка характеристика організації обслуговування робочого місця та список осіб, відповідальних за певну дільницю обслуговування;

умови праці на робочому місці та перелік необхідних засобів колективного та індивідуального захисту.

Дані, внесені до паспорта, повинні відображати фактичний стан робочого місця на будь-який момент часу. Усі зміни повинні вноситися відповідальними посадовими особами своєчасно, про що робиться позначка у відповідних формах паспорта робочого місця.

Авіаційна військова частина/установа має вести облік паспортизованих робочих місць. Паспорти заповнюються, реєструються та зберігаються у відповідальної посадової особи.

Робочі місця засобів військового ремонту підлягають щорічній атестації.

5. В авіаційній військовій частині/установі повинен бути підготовлений інженерно-технічний персонал до проведення військового ремонту АТ. Навчання інженерно-технічного персоналу військовому ремонту АТ в авіаційній військовій частині/установі організовується старшими інженерами (інженерами) за відповідними спеціальностями та/або начальниками груп

(обслуг) і проводиться підготовленими інструкторами практичного навчання з використанням наявної навчальної бази. За підготовку персоналу до військового ремонту АТ відповідає в ае (загоні) – заступник командира ае з ІАС, в ТЕЧ АТ – заступник начальника ТЕЧ АТ. Підготовка інструкторів практичного навчання з військового ремонту АТ, як правило, проводиться на підприємствах авіаційної галузі.

6. Під терміном “пошкоджене ПС” розуміють ПС, до несправного стану якого призвела подія, пов’язана з відмовою та/або пошкодженням планера ПС, компонентів та обладнання, що пов’язані з неправильними (помилковими) діями, порушеннями й упущеннями персоналу, а також з дією експлуатаційних чинників та/або АЗУ (зброї) супротивника (чинників, супроводжуючих фактори ураження).

7. Попередня оцінка технічного стану пошкодженого ПС проводиться персоналом авіаційних частин на підставі наказу керівника СДА зі складанням відомості дефектації.

Під час попередньої оцінки технічного стану пошкодженого ПС визначаються орієнтовні трудовитрати на ремонт і визначається вид необхідного ремонту. Завершальний етап оцінки технічного стану (дефектація) із застосуванням інструментальних методів контролю здійснюється авіаційною частиною та/або підприємством промисловості.

Під час технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів рішення про проведення попередньої оцінки технічного стану пошкодженого ПС приймає голова відповідної комісії.

Якщо внаслідок серйозного інциденту сталося пошкодження ПС, до складу комісії включається посадова особа, яка відповідає за усунення пошкодження. Для визначення можливості відновлення пошкоджених силових елементів до складу комісії включаються (за згодою) представники підприємств промисловості.

Результати оцінки і пропозиції щодо порядку відновлення доповідаються за підпорядкованістю для прийняття подальших рішень.

Під час технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів рішення про доцільність відновлення ПС, що зазнало пошкоджень, приймає відповідна посадова особа на підставі результатів оцінки технічного стану (ступеня пошкодження) за поданням голови відповідної комісії, призначеної для розслідування.

8. Під час прийняття рішення про відновлення ПС заступник командира авіаційної частини з ІАС, ураховуючи технічний стан пошкодженого ПС, аналіз необхідних і наявних сил та засобів, організовує його ремонт. При цьому на підставі відомості дефектації складається план відновлення (військового ремонту) пошкодженого ПС. Відновлення (військовий ремонт) пошкодженого ПС здійснюється визначеною робочою групою ІТС відповідно до плану відновлення (військового ремонту) за технологічними картами.

У разі якщо ремонт силами авіаційної частини/установи неможливий, дослідження, оцінка технічного стану пошкодженого ПС, визначення доцільності та можливості його відновлення до працездатного стану, відпрацювання пропозицій щодо подальшого використання проводяться комісією. До складу комісії включаються (за згодою) представники підприємств промисловості.

9. У разі вимушеної посадки ПС за межами аеродрому базування відновлення ПС до працездатного стану проводиться на місці вимушеної посадки. Попереднє рішення про відновлення ПС на місці його вимушеної посадки приймає заступник командира частини з ІАС, про що доповідає за підпорядкованістю для прийняття подальшого рішення.

У разі неможливості відновлення ПС до працездатного стану на місці його вимушеної посадки організовується та здійснюється евакуація ПС до

місця базування (дислокації) або місця відновлення.

10. Після виконання робіт з відновлення (військового ремонту) в умовах експлуатуючої організації комісія заступника командира авіаційної частини з ІАС виконує оцінку технічного стану відновленого ПС зі складанням акта технічного стану із зазначенням результатів ремонту та обов'язковим фотографуванням місць, які підлягали ремонту. За результатами роботи комісія приймає рішення щодо допуску відновленого ПС до подальшої експлуатації та необхідності виконання обльоту (контрольного польоту).

11. Висновок про придатність ПС до подальшої експлуатації за призначенням (з експлуатаційними обмеженнями, якщо вони є) приймається заступником командира авіаційної частини з ІАС, про що робиться запис у формулярі ПС.

12. Усі випадки експлуатаційних (бойових) пошкоджень ПС обліковуються в ІАС авіаційної частини.

13. За результатами проведених заходів з відновлення ПС в умовах експлуатуючої організації формується справа відновлення (військового ремонту) ПС. Справа відновлення (військового ремонту) ПС відпрацьовується у двох примірниках. Перший примірник зберігається в ІАС авіаційної частини, другий примірник надсилається на адресу керівника ІАС вищого рівня.

Справа відновлення (військового ремонту) складається з:

копії наказу командира авіаційної частини/керівника установи "Про оцінку технічного стану та виконання відновлення (військового ремонту) ПС";

акта технічного стану ПС із зазначенням усіх пошкоджень;

відомості дефектації з фотоматеріалами;

плану відновлення (військового ремонту) пошкодженого ПС;

картки ремонту;

копій технологічних карт виконання відновлення (військового ремонту) пошкодженого ПС;

акта технічного стану із зазначенням результатів відновлення (військового ремонту) та фотографіями місць (агрегатів і блоків), які підлягали ремонту;

копій матеріалів обльоту (контрольного польоту) ПС після відновлення (військового ремонту) з матеріалами об’єктивного контролю.

14. Відновлення (ремонт) пошкоджених чи таких, що відмовили, компонентів та обладнання в умовах авіаційної частини виконується з використанням експлуатаційної та/або ремонтної документації, у тому числі з ремонту бойових пошкоджень.

У разі відсутності технологічної документації на відновлення (ремонт) компонентів та обладнання в умовах авіаційної частини за рішенням заступника командира авіаційної частини з ІАС технологічні карти та/або інструкції виконання ремонтних робіт розробляються під керівництвом інженерів за відповідною спеціальністю. Технологічні карти та/або інструкції затверджуються заступником командира авіаційної частини з ІАС.

Переліки компонентів та обладнання, що підлягають відновленню (ремонту) в умовах виробничої бази авіаційних частин за кожним типом АТ, схвалюються компетентним органом.

15. Відремонтовані компоненти та обладнання встановлюються на АТ або використовуються для поповнення обмінного фонду. Компоненти та обладнання, які неможливо відновити в умовах виробничої бази авіаційних частин, направляються в установленому порядку для ремонту до схвалених компетентним органом підприємств промисловості.

Використовувати за призначенням компоненти та обладнання ПС, що зазнав катастрофи, забороняється.

3. Особливості виконання заводського ремонту авіаційної техніки

1. Заводський ремонт АТ здійснюється для відновлення її справності та ресурсних показників (ресурсу, строку служби). Організації з ТОР виконують капітальний і середній ремонт АТ, регламентований ремонт, ремонт за технічним станом та контрольно-відновлювальний ремонт. Під час заводського ремонту АТ можливе виконання заходів з модернізації, дообладнання, робіт за бюлетенями промисловості та продовження встановлених показників виробів АТ.

2. Середній і капітальний ремонти можуть виконуватися тільки для відновлення ресурсних показників чи тільки для відновлення справного стану.

Обсяг середнього і капітального ремонту для відновлення ресурсних показників і значення відновлювальних ресурсних показників встановлюється НТД.

3. Ремонт за технічним станом (далі – РТС) АТ виконується організаціями з ТОР згідно з НТД на даний вид ремонту, розробленою/погодженою розробником/виробником АТ чи розробленою в установленому порядку організацією з ТОР. Переліки обов’язкових робіт для виконання РТС АТ розробляються, затверджуються та/або вводяться в дію індивідуально для кожного типу АТ. Під час РТС АТ обсяг ремонту визначається за результатами діагностування зі включенням обов’язкових операцій, які зазначені в НТД на даний вид ремонту, на підставі оцінки рівня надійності виробу АТ і його складових частин.

4. Обсяг конкретного виду ремонту кожного типу АТ визначається переліком обов’язкових робіт, керівництвами з капітального (середнього) ремонту, бюлетенями промисловості, затвердженими та/або введеними в дію в установленому порядку, іншими НТД, а також умовами договору (державного контракту).

5. Освоєння ремонту АТ здійснюється під авторським наглядом розробника АТ та/або конструкторсько-технологічним супроводженням виробника АТ.

Порядок освоєння ремонту виробів АТ ДА, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не виконують обов’язків із супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності, встановлюється Міністерством оборони України.

6. Процес направлення АТ до організацій з ТОР для виконання регламентованого ремонту здійснюється на підставі відповідного плану.

В організації з ТОР приймання ПС у ремонт здійснюється персоналом льотно-випробувальної станції (далі – ЛВС) організації в присутності (за участю) персоналу експлуатуючої частини (замовника).

7. ЛВС є структурним підрозділом організації з ТОР та призначена для приймання ПС у ремонт (для виконання модернізації під час виконання ремонту, ТО), здійснення підготовки та проведення льотних випробувань із метою перевірки якості ремонту (заходів із модернізації ПС) та льотних характеристик ПС, визначення придатності їх до експлуатації та передачі ПС після ремонту (модернізації, ТО) в авіаційні частини (замовнику). Основними завданнями ЛВС є:

приймання ПС, що надходять для виконання ремонту, модернізації, ТО, від представників авіаційних частин (замовника);

консервація ремонтного фонду та його обслуговування;

передача ПС до виробничого підрозділу для ремонту (модернізації, ТО ПС);

приймання ПС від контрольно-випробувальної станції (іншого виробничого підрозділу;

проведення наземних випробувань, припрацювання обладнання, систем та комплексів відремонтованих ПС (у разі відсутності в організації з ТОР контрольно-випробувальної станції та виконання ЛВС її функцій);

підготовка та забезпечення льотних випробувань та обльотів ПС;

проведення льотних випробувань та обльотів (контрольних польотів) ПС, у тому числі модернізованих ПС;

підготовка та забезпечення ознайомлювальних польотів ПС льотним складом авіаційних частин (замовника) та перельоту до місця базування;

підготовка, забезпечення та проведення польотів на особисте удосконалення (підтримання професійних навиків) льотного складу ЛВС;

організація та проведення об’єктивного контролю польотів;

утримання у справному стані відремонтованих ПС (ПС після модернізації, ТО), які належать організації з ТОР або закріплені за нею;

здавання відремонтованих ПС (ПС після модернізації, ТО) представникам авіаційних частин (замовника);

утримання стоянки ПС, закріпленої території, аеродромного майна, наземного обладнання, засобів наземного забезпечення польотів, контрольно-перевірочної апаратури, засобів вимірювальної техніки та інструменту, а також засобів пожежогасіння;

забезпечення охорони ПС під час проведення робіт на АТ до моменту здавання їх під охорону після завершення робіт на ПС.

8. Під час заводського ремонту ПС замінюють АД та головні редуктори вертольотів, якщо залишок їх ресурсу менше 10 % при ресурсі до 500 годин і менше, 50 годин – при ресурсі 500 годин і більше, якщо інше не визначено умовами договору (державного контракту).

Допускається за згодою замовника встановлення АД із залишком ресурсу, який забезпечує переліт ПС на аеродром базування.

Комплектування АТ під час її ремонту та/або модернізації новими акумуляторними батареями, піротехнічними засобами, чохлами, заглушками, НАЗ, а також відновлення ЗЧМ у комплектації 1:1 є обов'язковим та визначається умовами договору (державного контракту).

Умовами договору (державного контракту) також визначаються особливості заводського ремонту та/або модернізації ПС щодо виконання переліку робіт із продовження встановлених показників, зокрема, всіх блоків, агрегатів та пристроїв систем планера, авіаційного, радіоелектронного обладнання, авіаційного озброєння, залишок міжремонтного строку служби (ресурсу) яких не забезпечує експлуатацію ПС до чергового ремонту.

На відремонтованій (модернізованій) АТ залишки ресурсів та строків служби блоків, агрегатів та пристроїв повинні забезпечувати експлуатацію АТ до чергового ремонту.

Міжремонтний ресурс (строк служби) компонентів та обладнання ПС, що встановлюються, після ремонту в організації з ТОР мають забезпечувати експлуатацію ПС до чергового ремонту, якщо інше не визначено НТД та/або умовами договору (державного контракту).

Як правило, умовами договору (державного контракту) на ремонт АТ передбачається залучення представництва замовника (військового представництва) для виконання контролю за якістю на всіх етапах ремонту та/або модернізації АТ відповідно до переліків пред'явлень, які розробляє представництво замовника (військове представництво) та погоджує з організацією з ТОР.

Технологія ремонту АТ повинна відповідати керівництву з її ремонту. У робочій технологічній документації повинні бути вказані (оговорені) операції, параметри і характеристики, що підлягають пред'явленню службі якості (відділу технічного контролю) організації з ТОР та представництву замовника (військовому представництву).

Зміна конструкції АТ під час ремонту, обсягу та технології ремонту здійснюється на підставі бюлетенів промисловості та/або розпорядчих документів уповноваженого органу.

9. Організації з ТОР для зміни обсягу та технології ремонту необхідно запропонувати головній організації замовника, що здійснює науково-методичне супроводження експлуатації та серійного ремонту АТ, науково-технічну розробку для проведення її науково-технічної експертизи.

Допускається уточнення обсягу та технології ремонту за листами виробників і розробників, які узгоджені з представництвом замовника (військовим представництвом).

Порядок відновлення та взяття на облік конструкторської, технологічної і ремонтної документації АТ, за якою не здійснюється авторський нагляд, встановлюється Міністерством оборони України.

10. Організація з ТОР, яка спеціалізується на ремонті АД (ДСУ, головних редукторів вертольотів), має здійснювати їх стендові випробування, що поділяються на короткотривалі та довготривалі.

До короткотривалих стендових випробувань належать:

здавальні – для перевірки правильності та якості збирання АД, приробки деталей та налагодження АД за режимами з метою досягнення даних, що обумовлені НТД (технічними умовами);

контрольні – для перевірки правильності та якості контрольного збирання, перевірки остаточного регулювання параметрів та зняття дросельних характеристик АД;

спільні здавально-контрольні – для перевірки правильності та якості збирання, налагодження АД за режимами, перевірки остаточного регулювання параметрів та зняття дросельних характеристик.

Спільним здавально-контрольним стендовим випробуванням підлягають АД, що проходять ремонт без контрольного перебирання.

До довготривалих стендових випробувань належать:

1) комісійні (приймальні) – для перевірки готовності організації з ТОР до серійного капітального ремонту АД та оцінки можливості допуску відремонтованих АД до експлуатації, оцінки надійності відремонтованих деталей, вузлів та агрегатів АД. Комісійні (приймальні) випробування проводяться в таких випадках:

під час освоєння першого капітального ремонту АД цього типу і його модифікацій;

під час освоєння будь-якого (незалежно від його порядкового номера) капітального ремонту, якщо організація з ТОР уперше проводить ремонт цього типу АД і його модифікацій;

у разі повторного освоєння (поновлення виробничої програми) капітального ремонту АД цього типу чи його модифікацій після припинення ремонту модифікацій цього типу двигуна в умовах даної організації з ТОР.

Комісійні (приймальні) випробування дозволяється не проводити в разі:

освоєння будь-якого (за порядковим номером) капітального ремонту наступних серій і компонувань, що належать до однієї модифікації (незалежно від їх ресурсних варіантів);

повторного освоєння капітального ремонту серій, компонувань і модифікацій одного типу АД, якщо після припинення їх ремонту організація з ТОР продовжує виконання ремонту попередніх або наступних модифікацій цього типу АД;

проведення других та наступних капітальних ремонтів серій, компонувань і модифікацій АД одного типу в межах призначеного ресурсу незалежно від ресурсних варіантів.

Комісійні випробування виконуються після того, як організація з ТОР відремонтує не менше шести АД (в окремих випадках за погодженням із замовником/уповноваженим органом може бути дозволено/прийнято рішення скоротити кількість відремонтованих АД до чотирьох одиниць). Рішення про початок комісійного випробування приймається під час перевірки готовності організації з ТОР до серійного ремонту АД. Комісія з перевірки готовності організації з ТОР до серійного ремонту АД вибирає один АД (з відремонтованої першої (дослідної) партії) для проведення комісійного випробування. Після завершення комісійного випробування виконується комісійна оцінка технічного стану АД;

2) технологічні (типові) – для оцінки якості відремонтованих АД та перевірки ефективності нових технологічних процесів і внесення змін до конструкції основних вузлів. Технологічним випробуванням підлягають АД (агрегати), які відремонтовані за спеціальними технічними умовами;

3) ресурсні – для визначення можливості збільшення (уточнення) міжремонтного або призначеного ресурсу;

4) періодичні – для перевірки стабільності технологічного процесу, якості відремонтованих АД та підтвердження їх придатності до експлуатації;

5) дослідницькі – для вивчення і аналізу явищ та процесів, що відбуваються в АД, оцінки змін його властивостей, визначення можливості підвищення надійності АД, уточнення та коригування програм випробувань АД, виявлення причин несправностей, що призводять до дострокового зняття АД з експлуатації, і розробки заходів щодо їх усунення.

11. Організація з ТОР, що спеціалізується на ремонті ПС, має здійснювати їх наземні випробування в обсязі, передбаченому НТД (керівництвами з ремонту).

До наземних випробувань належать:

контрольні випробування і припрацювання систем та комплексів ПС, злітно-посадкових пристроїв, авіаційного обладнання, радіоелектронного обладнання, авіаційного озброєння під струмом та тиском від наземних джерел живлення;

перевірки засобів аварійного покидання літака та засобів десантування (десантно-транспортного обладнання);

опробування АД (двигунів);

перевірки систем ПС під час опробування АД (двигунів).

Час і кількість циклів припрацювання до міжремонтного ресурсу не входять (не зараховуються). Час і кількість циклів припрацювання обладнання, систем та комплексів ПС під струмом та тиском не повинні бути менше часу та кількості циклів, визначених НТД.

12. Організація з ТОР, що спеціалізується на ремонті ПС, має здійснювати їх льотні випробування.

Рішення на проведення випробувальних польотів ПС приймає керівник організації з ТОР на підставі висновків технічного керівника (головного інженера) і керівника з якості (відділу технічного контролю) про придатність ПС до проведення льотних випробувань. Дозволи на проведення льотних випробувань ПС керівника організації з ТОР документально оформляються актом готовності ПС до проведення льотних випробувань.

До льотних випробувань допускаються справні ПС, що пройшли наземні випробування, на яких списані радіодевіація і магнітна девіація компасів, виконано заправлення паливом, маслами, спеціальними рідинами,

заряджання газами, виконано попередню (ДРАТ) та передпольотну підготовку до польотів і оформлено контрольний лист підготовки ПС до польоту, завдання на політ, польотний лист.

Випробувальні польоти ПС, зареєстрованих у реєстрі державних повітряних суден України, виконуються за наявності спеціального сертифіката льотної придатності державного повітряного судна, виданого уповноваженим підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України. Випробувальні польоти інших ПС військового призначення здійснюються відповідно до дозвільної системи, встановленої уповноваженими органами Міністерства оборони та Генерального штабу Збройних Сил України.

Перед проведенням льотних випробувань на ПС встановлюються:

блоки системи впізнавання;

піропатрони в засоби аварійного покидання ПС;

бортова апаратура об’єктивного контролю;

аварійно-рятувальне майно.

Радіодевіація і магнітна девіація компасів списуються інженерно-технічним персоналом ЛВС за участю льотного складу.

Під час організації підготовки ПС до польотів і проведення польотів на ЛВС у межах своїх функціональних обов’язків керівні посадові особи організації з ТОР повинні забезпечувати:

керівник – повноту виконання програм льотних випробувань, належний рівень безпеки польотів;

технічний керівник (головний інженер) – безвідмовну роботу відремонтованого ПС в польоті, своєчасність і повноту проведення аналізу матеріалів записів ЗОК, організацію обліку інцидентів з причини неграмотної експлуатації АТ в польоті, відмов АТ та порушень у ІАЗ польотів, також впровадження заходів щодо їх попередження;

керівник з виробництва – загальну організацію підготовки ПС до польоту, що забезпечує виконання робіт у повному обсязі з необхідною якістю;

керівник з якості – організацію та контроль повноти і якості виконання робіт на всіх стадіях підготовки ПС до польотів.

Підготовка ПС до льотних випробувань повинна проводитись з обов'язковим використанням передбачених інструкцією та РТО цього типу ПС технічних засобів контролю, технічна документація яких має бути оформлена.

Усі роботи з підготовки ПС до польотів повинні виконуватися тільки з дозволу авіаційного техніка ПС. Про початок і закінчення робіт на ПС, а також про виявлені несправності та їх усунення персонал доповідає (повідомляє) техніку ПС і робить запис про виконані роботи в контрольному листі підготовки ПС до польоту.

За своєчасну готовність ПС до польоту відповідає авіаційний технік ПС, який зобов'язаний виконати на ПС всі роботи і переконатися в тому, що персоналом інших спеціальностей виконані всі необхідні роботи на ПС, передбачені РТО, та зроблені відповідні записи в контрольному листі підготовки ПС до польоту.

Забороняється планувати для польотів в один день більше одного ПС з числа закріплених за техніком ПС.

Усі роботи, виконані персоналом ЛВС на ПС, їх компонентах та обладнанні, що знаходиться на ЛВС, підлягають обов'язковому контролю з боку керівного інженерно-технічного персоналу ЛВС. Пооперaційному контролю підлягає проведення наземних випробувань, припрацювання обладнання, систем і комплексів (у разі відсутності в організації з ТОР контрольно-випробувальної станції і виконання ЛВС її функцій) та видів підготовок ПС.

Пооперaційний контроль за виконанням усіх видів підготовок ПС до польотів, а також контроль за якістю інших робіт, які виконуються інженерно-технічним персоналом ЛВС, організовує заступник керівника ЛВС з ІАС.

Контролюючими особами під час здійснення пооперaційного контролю робіт на ПС, їх компонентах та обладнанні є інженери ЛВС за спеціальностями.

Відпрацювання переліків контрольних операцій та карт пооперaційного контролю покладається на інженерів ЛВС за спеціальностями та інженерів технічного відділу організації з ТОР під керівництвом заступника керівника ЛВС з ІАС та керівника технічного відділу.

Операції, що підлягають пооперaційному контролю під час підготовки ПС до польоту та робіт з ТО ПС, вказуються в технологічних картах відповідно до керівних документів, що регламентують організацію та здійснення пооперaційного контролю виконання робіт на АТ під час підготовки її до польотів і під час виконання регламентних робіт (робіт з ТО).

Повноту підготовки і готовність ПС, їх компонентів та обладнання до польотів мають постійно контролювати заступник керівника ЛВС з ІАС, інженери ЛВС за спеціальностями та періодично згідно з особистими планами, керівний персонал організації з ТОР.

Попередня підготовка ПС проводиться напередодні льотного дня, передпольотна підготовка – у день виконання польотів. Проведена попередня підготовка дійсна протягом п’яти календарних днів. Якщо протягом цього періоду польоти не відбулися, попередня підготовка виконується знову.

Після виконання першого випробувального польоту підготовка ПС до другого випробувального польоту в цю ж льотну зміну проводиться в обсязі передпольотної підготовки.

Підготовка ПС до всіх наступних польотів проводиться відповідно до керівних документів з ІАЗ і РТО цього типу ПС.

Також після випробувальних польотів ПС виконуються переліки робіт, які затверджуються ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ для ПС та технічним керівником (головним інженером) організації з ТОР для всіх інших типів ПС військового призначення.

Після закінчення льотних випробувань на ПС усуваються зауваження льотного екіпажу, проводиться післяпольотна підготовка.

Крім того, на ПС повинні бути розкриті всі кришки лючків, що легко знімаються, і перевірено герметичність паливної системи ПС, АД, масляної та гідравлічних систем, а також справність вузлових з’єднань систем управління і злітно-посадкових пристроїв.

Персонал ЛВС під час забезпечення польотів особливу увагу повинен приділити:

перевірці правильності та повноті відхилення органів управління ПС;

підготовці та установці бортових ЗОК;

підготовці засобів аварійного покидання літака та укладанню парашутів;

підготовці аварійно-рятувального майна;

правильності та повноті заряджання і заправлення всіх систем ПС;

огляду ПС на відсутність сторонніх предметів.

На ЛВС не допускається запускання АД (двигуни):

у разі відсутності засобів пожежогасіння;

у разі відсутності пожежної машини;

без підпірних колодок під колесами шасі ПС;

у разі несправності гальмівної системи ПС;

під час посадки в ПС членів екіпажу (льотчика);

якщо технік ПС не прийняв команди, поданої на запуск.

Забороняється виконувати польоти на ПС:

без аварійно-рятувального майна та спорядження;

з несправними або не підготовленими до роботи ЗОК, без дешифрування і аналізу їх записів у період підготовки до польотів та попереднього польоту.

Завдання на випробувальний політ (обліт, ознайомлювальний політ) вважається виконаним після дешифрування та аналізу матеріалів записів ЗОК. При цьому кожний політ повинен бути перевірений за записами ЗОК на відповідність програмам льотних випробувань (обльоту, ознайомлювального польоту) за висотою і швидкістю, за повнотою і якістю параметрів, що перевіряються.

Наступний політ дозволяється проводити тільки після вивчення командиром екіпажу (льотчиком) результатів дешифрування, їх аналізу та оформлення карт дешифрування і контролю польоту за записами ЗОК.

Аналіз працездатності ПС, їх компонентів та обладнання, як правило, виконується інженером ЛВС по літаку/вертольоту і двигуну та інженером ЛВС з авіаційного обладнання.

Керівник ЛВС повинен перевірити якість виконання кожного польоту та спільно зі старшим інженером польотів і заступником керівника ЛВС з ІАС здійснювати аналіз працездатності ПС, їх компонентів та обладнання і дотримання льотним складом завдання на політ. У разі виконання польоту керівником ЛВС аналіз має проводити старший інженер польотів. Результати аналізу старший інженер польотів доповідає технічному керівнику (головному інженеру) організації з ТОР, а керівник групи об’єктивного контролю здійснює підготовку даних об’єктивного контролю до повного розбору польотів.

Після закінчення льотних випробувань ПС за програмами льотних випробувань командир екіпажу (льотчик-випробувач, льотчик) за їх

результатами робить висновок про справність ПС та готовність його до подальшої експлуатації.

Відремонтована АТ, яка відправляється транспортом у частини (на склади) окремо від ПС, повинна бути укомплектована, законсервована, упакована у справну тару та мати оформлену пономерну документацію. За її комплектність, консервацію, упаковку, відвантаження й закріплення на транспортних засобах є відповідальним керівник організації з ТОР.

13. Після закінчення льотних випробувань ПС та усунення виявлених під час випробувань несправностей ПС, їх компонентів та обладнання для приймання відремонтованих ПС технічним складом авіаційних частин (замовника) на підставі доповідей керівника з виробництва, керівника з якості (відділу технічного контролю) та керівника ЛВС в організації з ТОР має бути відпрацьовано повідомлення керівника про готовність організації з ТОР до передачі ПС.

Повідомлення про готовність організації з ТОР до передачі ПС надсилається на адресу командира авіаційної військової частини та замовнику/органу управління, якому належить державне ПС, для здійснення контролю.

Передачі в авіаційні військові частини (замовнику) підлягають ПС, що пройшли льотні випробування і визнані придатними до експлуатації.

Персонал авіаційних військових частин (замовника) допускається до приймання ПС на ЛВС наказом керівника організації з ТОР за наявності доручення на отримання ПС.

Усі роботи, пов’язані зі здаванням ПС до авіаційних військових частин (замовнику), підготовкою до ознайомлювального польоту і перельоту, виконуються персоналом ЛВС організації з ТОР.

Загальний строк здавання ПС від організації з ТОР до авіаційної військової частини (замовника) не повинен перевищувати п’яти діб, а для літаків транспортної авіації – десять діб після прибуття приймальників.

14. ПС, що приймається від організації з ТОР, оглядається приймальниками авіаційної військової частини (замовника) в обсязі контрольного огляду за всіма спеціальностями відповідно до інструкції і РТО цього типу ПС з перевіркою:

роботи АД (двигунів) на всіх режимах;

прибирання і випуску шасі, гальмівних щитків від основних систем та їх випуску від аварійних систем ПС;

роботи систем управління ПС;

роботи авіаційного і радіоелектронного обладнання ПС під струмом на всіх режимах (дозволених каналах);

справності авіаційного озброєння ПС;

роботи дозиметричних приладів (за наявності їх у комплектації ПС);

укомплектованості та стану аварійно-рятувального майна;

укомплектованості ПС знімним обладнанням, технічним майном і одиночними комплектами відповідно до приймально-здавального акта/умов контракту;

стану засобів аварійного покидання літака;

виконання доробок за бюлетенями, вказівками та технічними розпорядженнями уповноваженого органу;

відповідності номерів АД, агрегатів, АОз, АО і РЕО записам у формулярах;

відповідності залишку призначеного ресурсу (строку служби) встановлених на ПС компонентів, ресурс (строк служби) яких відрізняється від ресурсу (строку служби) ПС;

наявності графіків поправок для аеронавігаційних приладів і тарувальних графіків для ЗОК;

комплектацію та оформлення пономерної технічної документації;

оформлення відповідного розділу Контрольної картки ремонту ПС;

відсутності сторонніх предметів.

Перевірка працездатності систем ПС, АД, агрегатів, АОз, АО, РЕО здійснюється згідно з картами пред'явлення ПС.

Під час здавання та приймання секретних комплектувальних виробів ПС ІТС керуються відповідними нормативними актами.

Особлива увага звертається на відповідність номерів блоків номерам, записаним у формулярах та/або паспортах.

У разі заміни блоків під час виконання ремонту перевіряється наявність записів про зроблену заміну, які повинні бути завірені гербовою печаткою організації з ТОР. Також перевіряється наявність пломбування блоків, відповідність номера пломби номеру, записаному в паспорті цього блока.

Інструментом і необхідною КПА для перевірки систем і обладнання ПС персонал авіаційних військових частин (замовника) забезпечується ЛВС.

Виявлені недоліки і несправності мають бути записані у відомість дефектів (у відповідний розділ контрольної картки ремонту ПС) та усунуті персоналом ЛВС і виробничих підрозділів організації з ТОР.

Представники авіаційних частин (замовника) перевіряють усунення недоліків і несправностей та розписуються у відомості дефектів контрольної картки ремонту ПС.

Приймання відремонтованих ПС здійснюється після оформлення документації (у формулярі ПС, який приймається, має бути запис льотчика-випробувача (льотчика) про придатність ПС до експлуатації, керівника з якості (відділу технічного контролю) і керівника (відповідального керівника) організації з ТОР про виконання ремонту ПС).

15. Виклик льотного екіпажу (льотчика) авіаційної частини (замовника) для ознайомлювального польоту і перельоту ПС до місця призначення

проводиться керівником організації з ТОР спільно зі старшим групи приймальників після затвердження приймально-здавального акта.

Виклик надсилається на адреси командира авіаційної частини (замовнику) та органу управління, якому належить ПС.

Приймально-здавальний акт складається у двох примірниках та затверджується керівником організації з ТОР, один з яких залишається в організації з ТОР, а інший, завірений гербовою печаткою організації з ТОР, передається представнику авіаційної частини (замовника). Прийняте ПС пломбується представником авіаційної частини (замовника).

Після виконання ознайомлювального польоту командир екіпажу (льотчик) авіаційної частини (замовника) оформляє картку ознайомлювального польоту, в якій записує результати польоту, знайомиться з даними ЗОК, ставить свій підпис у карті контролю льотних випробувань ПС за результатами записів бортових ЗОК і контрольному листі підготовки ПС до польотів.

Картка ознайомлювального польоту і матеріали з результатами об’єктивного контролю ознайомлювального польоту ПС відпрацьовуються у двох примірниках. Один примірник підшивається до справи ремонту ПС, а інший – вкладається у формуляр ПС.

Після усунення недоліків і несправностей, виявлених під час ознайомлювального польоту та огляду ПС, проводиться підготовка його до перельоту до місця призначення та виписується у двох примірниках бортова картка. Один примірник картки підшивається до справи ремонту, інший – передається командиру екіпажу (льотчику) і дооформлюється контрольна картка ремонту ПС.

Відправлення ПС в авіаційні частини (замовникам) після прибуття льотних екіпажів (льотчиків) приймальників повинно бути забезпечено організацією з ТОР у строк не пізніше трьох діб.

Після посадки ПС на аеродром базування авіаційної частини (замовника) заповнені бортові картки надсилаються на адресу організації з ТОР для аналізу роботи АТ у перші години напрацювання після ремонту.

Контрольна картка ремонту ПС складається в трьох примірниках і підписується представниками авіаційної частини (старшим групи приймальників технічного складу замовника і командиром екіпажу) та керівником організації з ТОР. Один примірник контрольної картки залишається в організації з ТОР, другий – вкладається у формуляр ПС, третій – направляється на адресу компетентного органу, що здійснює поточний нагляд за діяльністю схваленої організації з ТОР.

16. У формулярах (паспортах) на АТ, яка пройшла заводський ремонт, вказується ресурс (строк служби) до чергового ремонту, рівний міжремонтному чи залишку міжремонтного (призначеного) ресурсу (строку служби), а також встановлюється гарантійний строк експлуатації і зберігання згідно з чинною нормативно-технічною документацією, якщо інше не визначено умовами договору (державного контракту).

Початок відліку ресурсних показників та гарантійних зобов’язань відремонтованої АТ визначений пунктом 6 глави 1 розділу III цих Правил.

VIII. Організація інженерно-технічної підготовки в державній авіації

1. ІТП є видом бойової підготовки (підготовки до виконання завдань за призначенням) персоналу авіаційних частин (установ) (для ІТС вона є основним видом бойової підготовки) і комплексом навчально-виховних заходів, які проводяться з метою формування, підтримання та вдосконалення теоретичних знань та практичних навиків експлуатації АТ згідно з функціональними обов’язками, а також уведення до строю поповнення, що прибуває до авіаційної частини.

2. ІТП авіаційних частин (установ) здійснюється згідно з організаційними вказівками з бойової підготовки, курсами наземної підготовки льотного складу та офіцерів штабів, а також Програмою інженерно-технічної підготовки ІТС та стандартами підготовки ІТС авіаційних частин Збройних Сил України, нормативними документами з організації ІТП авіаційного персоналу інших СДА.

3. Відповідальними за ІТП є:

командир авіаційної частини (керівник установи, начальник авіаційного підрозділу) – за організацію та повне охоплення всього персоналу ІТП;

заступник командира авіаційної частини з ІАС (заступник керівника установи) – за відповідність рівня технічних знань ІТС авіаційної частини встановленим вимогам, вибір тематики та її відповідність покладеним завданням, стан і удосконалення навчальної бази, підбір і підготовку керівників занять;

начальник штабу авіаційної частини – за планування, організацію та облік проведення занять.

4. Основними методами і формами ІТП ІТС вважаються:

самостійна підготовка;

тренажі та практичні заняття;

групові заняття;

семінари;

навчально-методичні збори, технічні конференції;

індивідуальне навчання на АТ;

технічний розбір та розбір польотів.

5. Плани ІТП складаються на відповідний навчальний період. У планах передбачаються розподіл часу на ІТП для різних груп, послідовність вивчення АТ. На підставі плану складається розклад занять.

Звільняти персонал від занять з ІТП забороняється.

6. Навчальні групи з ІТП комплектуються за спеціальностями з урахуванням рівня знань та практичних навиків спеціалістів.

7. Для проведення ІТП з окремих розділів і тем Програми інженерно-технічної підготовки ІТС наказом командира авіаційної частини (установи) призначаються керівники занять з числа найбільш підготовлених спеціалістів. Для підготовки до кожного заняття керівнику напередодні виділяється не менше 4 годин робочого часу. З метою підвищення методичної підготовки з ними організуються інструктивно-методичні та показові заняття. Проведення показових занять, вправ (тренажів) та їх облік покладаються на безпосередніх начальників.

Для проведення практичних занять та тренажів з механіками призначаються начальники обслуг (груп), підготовлені старші техніки (техніки).

8. Самостійна підготовка є основним методом навчання усього льотного складу та ІТС. Керівництво самостійною підготовкою та контроль за її проведенням покладаються на безпосередніх начальників.

Самостійна підготовка повинна включати вивчення керівних документів, питань тактичної, спеціальної, технічної, загальновійськової підготовки, виконання індивідуальних завдань, тренування з метою вдосконалення практичних навичок згідно з функціональними обов’язками.

9. Групове заняття проводиться з метою закріплення теоретичних знань з подальшим відпрацюванням практичних питань безпосередньо на АТ.

Групове заняття проводиться в класах (лабораторія ТЕЧ АТ) та на АТ під час вивчення:

нових АТ, КПА;

будови та роботи найскладніших систем, агрегатів та приладів АТ;

матеріалів з аналізу авіаційних подій та інцидентів, відмов АТ в польоті, заходів щодо їх запобігання;

бюлетенів, інструкцій, вказівок та інших документів з питань експлуатації та ремонту АТ.

10. Головною формою ІТП щодо вдосконалення практичних навичок з експлуатації АТ і вдосконалення професійної майстерності ІТС є практичні заняття та тренажі.

11. Під практичними заняттями розуміють заняття, які проводяться з метою поглиблення знань конструкції АТ, організації робочого місця, освоєння правил користування інструментом, пристроями та КПА, засвоєння порядку та технології виконання робіт на АТ, дотримання правил безпеки. Практичні заняття передують тренажам.

12. За змістом та метою проведення тренажі поділяються на такі види:

тренажі в період перенавчання на нову чи модернізовану АТ;

тренажі з підготовки до конкретних польотних завдань;

контрольні тренажі;

залікові тренажі.

13. Заступник командира авіаційної частини з ІАС (заступник керівника установи) планує та проводить з льотним складом тренажі в кабінах ПС з правил експлуатації АТ і дій льотного складу в особливих випадках під час відмов АТ в польоті. За всіма темами тренажів повинні бути

відпрацьовані картки тренажу. Керівний ІТС залучається до проведення контрольних і залікових тренажів.

14. Контрольні тренажі на АТ і тренажерах, включаючи тренування з дій в особливих випадках в польоті, перевірки готовності АТ до польотів проводяться з метою натренованості льотного складу в експлуатації АТ на землі і в повітрі, техніці пілотування і бойового застосування в дні робіт на АТ, у паркові дні.

15. Залікові тренажі на АТ і тренажерах проводяться з метою перевірки правил експлуатації АТ, оцінки натренованості, допуску до польотів льотного складу за окремими видами льотної підготовки.

Залікові тренажі льотного складу плануються з таким розрахунком, щоб кожний льотний екіпаж проходив тренаж не рідше одного разу на півріччя.

16. Залікові і контрольні тренажі проводяться за спеціальними картками, які відпрацьовують старші інженери зі спеціальності. Картки повинні містити постановочні питання і правильні відповіді (дії) відповідно до КЛЕ.

17. Технічні конференції проводяться з льотним складом та ІТС для вивчення та впровадження передового досвіду експлуатації та ремонту АТ під час проведення сезонного обслуговування АТ.

18. У роботі конференцій бере участь весь персонал авіаційної частини (установи). Конференція проводиться протягом одного – двох днів у формі пленарних засідань та роботи секцій. На пленарних засіданнях розбираються загальні для всього персоналу питання та підбиваються підсумки роботи конференції. Секції складаються за кожною спеціальністю (секції по планеру

і двигуну, авіаційному озброєнню, авіаційному обладнанню, радіоелектронному обладнанню, секція льотчиків, секція штурманів тощо).

19. План технічної конференції розробляється інженерами авіаційної частини (установи), затверджується командиром авіаційної частини (керівником установи) та доводиться до персоналу не пізніше ніж за 15 днів до початку її проведення. Конференції проводиться під керівництвом командира авіаційної частини (керівника установи). Керівниками секцій призначаються заступники командира авіаційної частини (керівника установи), інженери авіаційної частини (установи) зі спеціальності та начальники служб.

20. Навчально-методичні збори проводяться з керівним ІТС один раз на рік протягом двох днів на базі органу військового управління, центрального органу виконавчої влади, що здійснює експлуатацію ПС, або на базі визначеної авіаційної частини (установи).

21. Навчально-методичні збори проводяться окремо з начальниками ІАС авіаційних частин (керівниками служб установ), старшими інженерами за кожною спеціальністю та начальниками ТЕЧ АТ авіаційних частин (установ).

22. Основною метою навчально-методичних зборів є:

обмін досвідом експлуатації та ремонту АТ;

аналіз надійності АТ, відмов, інцидентів під час її експлуатації, помилок персоналу та визначення шляхів їх попередження;

доведення та розбір нових нормативно-правових актів з питань експлуатації АТ;

обговорення проблемних питань ІАЗ та визначення шляхів їх вирішення;

доведення до керівного складу ІАС основних напрямів подальшого розвитку озброєння та військової техніки, передового досвіду експлуатації та ремонту АТ;

приймання заліків з питань експлуатації АТ та вимог керівних документів.

23. Під час бойових дій основним методом проведення ІТП ІТС є метод індивідуального навчання під час виконання робіт на АТ під керівництвом досвідчених авіаційних спеціалістів. Заняття проводяться безпосередньо на АТ. Старші інженери авіаційної частини (установи) з кожної спеціальності під керівництвом заступника командира частини з ІАС (заступника начальника установи з ІАС) завчасно розробляють типові плани введення до строю поповнення, яке прибуває.

24. Для оцінки та підтримання практичних навиків ІТС в обслуговуванні АТ в авіаційній частині (установі) додатково до основних заходів, передбачених річним планом ІТП, плануються та проводяться:

один раз на півріччя показові паркові дні;

щокварталу показові види підготовок АТ до польотів;

щотижня (у разі відсутності планових польотів) тренажі всього ІТС ае з виконання видів підготовок АТ до польотів;

тренування за стандартами підготовки ІТС;

виконання спеціалістами обов’язків як дублера, які більше ніж три місяці не залучалися до обслуговування планових польотів, підготовок АТ до польотів.

25. Основним завданням військового стажування слухачів і курсантів військово-навчальних закладів є набуття практичних навиків виконання функціональних обов’язків за посадою, на яку планується призначення.

Організація та проведення військового стажування слухачів і курсантів, обов’язки посадових осіб при цьому визначаються відповідними керівними документами.

26. Керівництво військовим стажуванням слухачів (курсантів) військових навчальних закладів та контроль за його виконанням покладається на заступника командира авіаційної частини з ІАС (заступника установи).

Навчально-методичне керівництво стажуванням здійснюють старші інженери авіаційної частини зі спеціальностей та керівник від військового навчального закладу.

Безпосереднє виконання робіт в обсязі функціональних обов’язків організують посадові особи, за якими закріплені слухачі (курсанти).

27. Військове стажування здійснюється в авіаційних частинах (установах) на тій АТ, на яку планується призначення слухачів (курсантів) після закінчення військового навчального закладу.

28. Слухачі (курсанти) військових навчальних закладів призначаються наказом командира авіаційної частини дублерами і виконують усі роботи під керівництвом спеціалістів, за якими вони закріплені. Найбільш підготовлені слухачі (курсанти), які здали заліки в обсязі функціональних обов’язків, можуть бути допущені наказом командира авіаційної частини (установи) до самостійної роботи.

Заліки приймаються комісією під головуванням заступника командира авіаційної частини з ІАС та членів – інженерів авіаційної частини зі спеціальності і керівника стажування від військового навчального закладу.

Залучати слухачів і курсантів, які проходять стажування, до робіт, що не пов’язані з виконанням програми стажування, забороняється.

29. Навчальна база повинна забезпечувати підготовку та підтримання високого рівня знань та практичних навиків льотного складу та ІТС з експлуатації, ремонту та бойового застосування АТ.

Як навчальна база визначаються обладнання навчальних класів, тренажери, обладнання робочих місць та АТ.

У кожній авіаційній частині для проведення ІТП обладнуються навчальні класи за всіма спеціальностями.

Обладнання навчальних класів повинно мати експлуатаційну направленість.

30. Забезпечення навчальної бази витратними матеріальними засобами покладається на начальника штабу авіаційної частини.

Організація робіт з обладнання та оформлення навчальних класів покладається на заступника командира авіаційної частини (керівника експлуатуючої організації) з ІАС. За обладнання навчальних класів відповідають інженери частини зі спеціальності.

IX. Надійність авіаційної техніки державної авіації та безпека польотів

1. Показники надійності

1. Підтримання надійності АТ на заданому рівні та безпека польотів досягаються:

точним виконанням правил експлуатації та ремонту;

точними та своєчасними доповідями за встановленими формами про відмови та несправності АТ;

розробкою та проведенням (упровадженням) профілактичних заходів на основі систематичного накопичування та узагальнення досвіду експлуатації та ремонту, у тому числі аналізу даних про відмови та пошкодження АТ і помилок персоналу під час її експлуатації;

своєчасним виконанням робіт за бюлетенями та пред'явленням рекламацій.

2. Надійність АТ оцінюється такими показниками:

наліт на відмову, яка призводить до невиконання бойового польотного завдання (основний показник), Тпб;

наліт на відмову та пошкодження, виявлені в польоті, Тп;

наліт на відмову та пошкодження, виявлені в польоті та на землі, Тс.

Для одержання однозначних оцінок надійності на усіх рівнях під час розрахунку показників повинні враховуватись тільки відмови та пошкодження, на які відправлені (одержані) картки обліку несправностей.

2. Облік несправностей та профілактика відмов авіаційної техніки державної авіації

1. Облік несправностей АТ здійснюється в СДА та ОУА ЦОВВ та ЗСУ. Первинний облік відмов і пошкоджень здійснюється в журналах підготовки ПС до польотів, старшого інженера польотів, чергового інженера та керівника польотів. Записи про відмови та пошкодження в цих журналах здійснюються посадовими особами, які їх виявили або одержали про них інформацію. Начальники обслуг обслуговування, груп підготовки та регламенту, груп регламенту та ремонту ТЕЧ АТ, ТППР (СІС), інженери авіаційної частини (установи) зі спеціальності в своїх журналах обліковують усі несправності за своєю спеціальністю, які вимагають додаткового аналізу та відпрацювання запобіжних заходів. Обліково-плановим відділом або особами, визначеними заступником командира авіаційної частини з ІАС, ведеться журнал обліку та аналізу інцидентів (серйозних інцидентів) через відмови АТ і помилки персоналу під час її експлуатації.

На підставі даних обліку оформляються інформаційні матеріали:

термінові повідомлення про відмови, які безпосередньо загрожують безпеці польотів та (або) вимагають невідкладних заходів;

картки обліку інцидентів (серйозних інцидентів) через відмови АТ і помилки персоналу під час її експлуатації;

картки обліку несправностей;

донесення про результати періодичного аналізу надійності АТ.

Підготовка інформаційних матеріалів встановлюється наказами Міністерства оборони та методичними рекомендаціями Уповноваженого підрозділу Міністерства оборони з питань регулювання ДА України.

2. За організацію збору, обліку та подання своєчасної, повної і достовірної інформації про несправності АТ відповідає заступник командира авіаційної частини з ІАС.

За організацію систематичного відправлення карток обліку несправностей у встановлені адреси відповідають старші інженери (інженери) авіаційної частини зі спеціальності.

3. Аналіз надійності АТ і безпеки польотів поділяється на поточний і періодичний.

Поточний аналіз проводиться в авіаційних частинах для встановлення причин виникнення кожної виявленої відмови та пошкодження агрегату чи системи АТ і вжиття оперативних заходів щодо попередження подібних випадків.

Періодичний аналіз включає:

визначення показників надійності АТ, тенденцій їх зміни та причин, що обумовлюють ці зміни;

оцінку результативності заходів щодо підтримання надійності АТ і безпеки польотів;

оцінку якості роботи ІТС авіаційних частин, персоналу інших частин (установ) щодо забезпечення надійності АТ і безпеки польотів;

аналіз відмов, що загрожують безпеці польотів;

оцінку ефективності видів підготовок і регламентних робіт;

оцінку ЕД та відпрацювання пропозицій з її вдосконалення.

Аналіз відмов, що загрожують безпеці польотів чи спричинили інциденти (серйозні інциденти), а також відмов, що спричинили невиконання польотного завдання, проводиться під керівництвом заступника командира авіаційної частини з ІАС із залученням льотного складу.

Про результати аналізу та вжиті заходи заступник командира авіаційної частини з ІАС доповідає командиру авіаційної частини та керівнику ІАС вищого рівня.

4. Періодичний аналіз проводиться в авіаційних частинах щомісяця.

Результати аналізу доводяться до ІТС авіаційних частин і доповідаються у ОУА вищого рівня у вигляді донесень двічі на рік.

5. З метою виявлення причин пошкоджень ПС проводиться технічне розслідування, до якого залучаються спеціалісти ЛАТЛ, представники установ, визначених для наукового забезпечення безпеки польотів ДА України (за згодою), розробника, виробника та АРП, які здійснюють ремонт і модернізацію ПС, їх компонентів та обладнання.

Якщо в авіаційній частині причину пошкодження ПС установити не вдалося, то несправна АТ направляється на дослідження до АРП або визначеної експертної установи.

Завдання, кваліфікаційні вимоги, обов’язки осіб, які проводять технічне розслідування, порядок проведення розслідувань, а також порядок розроблення рекомендацій та заходів щодо запобігання їм встановлюються відповідними нормативними документами.

Технічне розслідування авіаційних подій з ПС ДА проводиться відповідно до чинних нормативно-правових актів.

У разі приховування авіаційної події, серйозного інциденту, інциденту, надзвичайної події, пошкодження ПС або фактів, що їх стосуються, невчасного повідомлення, несанкціонованого розголошення інформації про хід технічного розслідування і ймовірні причини, за свідомо неправильну класифікацію та визначення причин руйнування або знищення бортових та наземних ЗОК відповідають посадові особи СДА.

6. На підставі аналізу несправностей розробляються та впроваджуються заходи щодо підтримання надійності АТ і забезпечення безпеки польотів.

За результатами поточного аналізу надійності АТ заходи розробляються органами управління ІАС СДА та ОУА ЦОВВ та ЗСУ і впроваджуються керівниками ІАС СДА та ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

За результатами періодичного аналізу надійності АТ заходи розробляються органами управління ІАС ОУА ЦОВВ та ЗСУ із врахуванням рекомендацій науково-дослідних установ Міністерства оборони України та впроваджуються керівниками ІАС ОУА ЦОВВ та ЗСУ двічі на рік.

7. За результатами аналізу виявлених несправностей АТ керівний ІТС зобов’язаний:

вивчити з ІТС характер і причини несправностей, методику їх виявлення, усунення та попередження;

провести додаткові заходи щодо попередження несправностей АТ з урахуванням умов її експлуатації, зберігання та ремонту.

3. Особливості рекламаційної роботи

1. Метою пред’явлення рекламації є відновлення якості продукції, її комплектності або заміна продукції, що відмовила, новою (повторне виконання робіт) у встановлені строки, виявлення і усунення причин виникнення відмов, а також підвищення відповідальності постачальників за

якість продукції, що поставляють, і одержувачів за дотримання умов експлуатації (застосування, зберігання та транспортування).

2. За організацію та проведення рекламаційної роботи в авіаційній частині є відповідальним заступник командира авіаційної частини з ІАС.

Порядок пред'явлення рекламацій, їх задоволення та облік визначається чинними нормативно-правовими актами та умовами договору (державного контракту), в якому вказується НТД і основні умови поставки продукції.

Порядок задоволення рекламацій щодо продукції інших країн визначається відповідними договорами на поставку.

3. Заступник командира авіаційної частини з ІАС зобов'язаний у встановленому порядку викликати представника постачальника для пред'явлення рекламацій в усіх випадках, коли під час дії гарантійних зобов'язань в процесі експлуатації, монтажу чи зберігання виявлено невідповідність якості та (чи) комплектності поставленої продукції (виконаних робіт), її тари, упаковки, маркування та пломбування вимогам стандарту, технічних умов чи інших нормативно-технічних документів. Про факт здійснення виклику повідомляються військове представництво та орган управління ІАС ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

Представники постачальника повинні прибути протягом 4 днів з моменту одержання виклику, не враховуючи часу, необхідного на дорогу.

4. Одержувач пред'являє рекламацію постачальнику основного виробу в період дії гарантійних зобов'язань на виріб незалежно від того, в якій його складовій частині (комплектувальному виробі) або в комплекті ЗІП, що входить до комплекту виробу, виявлена невідповідність якості чи комплектності. Після закінчення гарантійних зобов'язань на основний виріб претензії з якості та комплектності гарантійних комплектувальних виробів

повинні пред’являтися безпосередньо підприємствам-виробникам комплектуючих виробів.

Час у межах дії гарантійних обов’язків постачальника, протягом якого виріб з вини постачальника був несправний, до строку гарантії не зараховується. Строк гарантії відремонтованого виробу при цьому продовжується на час, витрачений на виклик представника постачальника і усунення дефекту, про що представником постачальника робиться запис у формулярі (паспорті) виробу, а у разі коли представника постачальника не направлено на усунення дефекту, – експлуатуючою організацією на підставі повідомлення постачальника.

5. Рекламація пред’являється у формі рекламаційного акта (додаток 32). Акт складається комісією заступника командира авіаційної частини з ІАС за участю представника постачальника основного виробу (комплектуючих виробів) у чотирьох примірниках. Один примірник акта залишається в авіаційній частині, решта примірників надсилається постачальнику основного виробу (комплектувального виробу), військовому представництву та до органу управління ІАС ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

Виклик за потреби представника постачальника комплектувального виробу, який відмовив, для розгляду претензій і підписання рекламаційного акта в період гарантійного обслуговування основного виробу здійснюється керівником бригади підприємства-виробника, основного виробу – представником постачальника основного виробу.

Для обліку рекламаційної роботи в авіаційній частині ведеться журнал обліку пред’явлених рекламацій (додаток 33).

6. У разі неявки в установлений строк представника постачальника та неможливості його допуску до місцезнаходження виробу, в авіаційній частині створюється комісія для дослідження продукції, на яку складається рекламаційний акт. За результатами її роботи складається односторонній рекламаційний акт, що є документом, обов’язковим для обох сторін. При

цьому в акті вказується причина, що викликала його складання в односторонньому порядку.

Рекламаційний акт складається протягом п’яти робочих днів з моменту виявлення невідповідності якості та (чи) комплектності поставленої продукції (виконаних робіт), не враховуючи часу, необхідного на прибуття представника постачальника.

Якщо до моменту складання рекламаційного акта будуть виявлені інші дефекти продукції, крім вказаних у виклику, то вони враховуються під час складання зазначеного рекламаційного акта.

Якщо дослідження в умовах авіаційної частини не може виявити причини відмови чи постачальник зажадає повернення виробу, що відмовив, то він разом із документацією (формуляром, паспортом) надсилається постачальнику в десятиденний строк з моменту складання рекламаційного акта, якщо інше не передбачено угодою сторін. У суперечливих випадках з дозволу керівника ІАС вищого органу управління авіації вироби, на які складаються рекламаційні акти, направляються на дослідження в науково-дослідні установи (інші установи, підприємства промисловості). Акт дослідження розсилається в триденний строк після завершення дослідження до військового представництва і до авіаційної частини, яка склала рекламаційний акт.

7. Постачальник, за умови невиявлення вини експлуатуючої організації, зобов’язаний відновити продукцію, що відмовила, своїми силами і засобами та за власний рахунок у найкоротші строки, визначені відповідно до нормативно-технічної документації, або у інші строки, погоджені з замовником письмово.

8. З метою оперативного відновлення виробу, що відмовив, представниками постачальника можуть бути використані наявні в авіаційній частині вироби і матеріали.

У такому разі і разі відновлення виробу, що відмовив, силами і засобами авіаційної частини постачальник зобов’язаний зробити безоплатне поповнення витрачених засобів у десятиденний строк, якщо інше не встановлено угодою сторін.

Не пізніше доби після відновлення виробу і поповнення ЗІП авіаційна частина за участю представника постачальника виробу (під час знаходження його в авіаційній частині) складає акт задоволення рекламації.

Акт задоволення рекламації складається у чотирьох примірниках. Один примірник акта залишається в авіаційній частині, решта примірників надсилається постачальнику основного виробу (комплектувального виробу), військовому представництву та до органу управління ІАС ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

Якщо відновлення виробу здійснювалося силами і засобами авіаційної частини, акт задоволення рекламації заповнюється на підприємстві і надсилається до авіаційної частини разом із виробами і матеріалами для відновлення ЗІП авіаційної частини. Авіаційна частина дооформлює акт, затверджує його і надсилає на ті самі адреси, що і рекламаційний акт.

4. Особливості виконання робіт за бюлетенями

1. Роботи, спрямовані на поліпшення тактико-технічних і експлуатаційних характеристик, підвищення надійності і усунення конструктивно-виробничих недоліків АТ, що знаходиться в експлуатації, ремонті та на складах, виконуються за бюлетенями, які розроблені підприємствами промисловості та введені в дію: ГІА Повітряних Сил ЗСУ для ПС, які експлуатуються у Повітряних Силах ЗСУ та ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ, якщо тип ПС експлуатується тільки в цьому ЦОВВ або виді ЗСУ. Дозволяється виконувати роботи, пов’язані з усуненням конструктивних та виробничих недоліків аварійного характеру, доробки малих серій АТ, за документацією підприємства-розробника та (чи) підприємства-виробника,

яка погоджена з військовим представництвом у розробника та (чи) виробника і затверджена керівником ІАС ОУА вищого рівня або схвалена Уповноваженим підрозділом з питань регулювання діяльності державної авіації України.

Порядок розробки бюлетенів, виконання за ними робіт і їх матеріально-технічного забезпечення визначається ДСТУ чи нормативно-правовим актом з цього питання.

Виконання робіт на однотипних ПС, які також використовуються в цивільній авіації, може здійснюватись за бюлетенями (документацією), введеними в дію уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

2. Роботи за бюлетенями проводяться безпосередньо в авіаційних частинах та під час виконання чергових ремонтів АТ, про що зазначається в бюлетені.

Роботи виконуються комплексними ремонтними бригадами підприємств промисловості за планом, який затверджується командиром авіаційної частини, чи за планом ремонту ПС. План повинен передбачати проведення робіт без простоїв АТ і в найкоротші строки під час виконання регламентних та ремонтних (планових) робіт.

Контроль за якістю виконання робіт організовується заступником командира авіаційної частини з ІАС та здійснюється інженерами авіаційної частини зі спеціальності та начальниками обслуг (груп). В авіаційній частині з цією метою відпрацьовуються (якщо вони не викладені в бюлетені) переліки контрольних операцій і технологічні карти їх виконання для робіт, що виконуються, як представниками підприємств, так і ІТС авіаційної частини.

3. Виконання робіт за бюлетенями організує заступник командира авіаційної частини з ІАС. Інженер за відповідною спеціальністю визначає потреби в матеріально-технічному забезпеченні робіт, контролює

своєчасність отримання і укомплектованість матеріальних засобів, веде облік і звітність про виконання робіт за бюлетенями за своєю спеціальністю у відповідному журналі (додаток 34).

Заступник командира ае (загону) з ІАС веде облік виконання на ПС періодичних робіт (оглядів), якщо вони передбачаються бюлетенями, незалежно від того, ким вони проводяться.

Начальник ТЕЧ АТ авіаційної частини організовує повний облік бюлетенів (за зростанням їх порядкових номерів) зі всіх спеціальностей і перевірку фактичного виконання робіт за бюлетенями під час виконання на АТ регламентних робіт.

Допуск представників промисловості на об’єкти авіаційної частини для виконання робіт за бюлетенями здійснюється начальником штабу авіаційної частини після перевірки документів, що посвідчують їх повноваження.

4. За якість, повноту виконання робіт за бюлетенями, які проведені спеціалістами комплексних ремонтних бригад підприємств промисловості, є відповідальними ці підприємства, а за якість допоміжних робіт, передбачених бюлетенями для виконання ІТС, – посадові особи, які їх виконували. Про виконання робіт за бюлетенями, крім періодичних робіт (оглядів), робиться запис у відповідному розділі формуляра (паспорта) за підписом керівника комплексної ремонтної бригади підприємства промисловості та інженера авіаційної частини зі спеціальності. Запис у формулярі (паспорті) про виконання періодичних робіт (оглядів) за бюлетенями робиться за підписом фахівця промисловості (авіаційної частини) та посадової особи авіаційної частини, яка виконувала контроль за цими роботами.

5. На роботи, виконані за бюлетенями бригадами промисловості, керівник виїзної бригади підприємства та заступник командира авіаційної частини з ІАС складають технічний акт у чотирьох примірниках. Акт

оформлюється в триденний строк після закінчення робіт. Три його примірники, затверджені командиром авіаційної частини, направляються на затвердження начальником військового представництва (для АТ іноземного виробництва – представництва (представника) заводу-виробника, сертифіковані організації з технічного обслуговування), а один примірник залишається в справі авіаційної частини.

Перед виїздом з авіаційної частини керівнику виїзної бригади промисловості видається довідка про здачу технічних актів (додаток 35), про що робиться відмітка в завданні на виконання робіт.

6. У разі невиконання промисловістю робіт за бюлетенями в установлені в бюлетені строки, у разі низької якості робіт, порушення технології їх виконання, а також у разі затримки поставки майна в строки, встановлені бюлетенем, промисловості пред’являється рекламація незалежно від наявності гарантії на ПС чи комплектувальний виріб.

7. Змінювати конструкцію АТ, принципові та монтажні схеми, підключати агрегати, апаратуру для перевірки в місцях, не передбачених схемою, установлювати агрегати та апаратуру, не передбачені конструкцією, застосовувати авіаційні матеріали, ПММ, спеціальні рідини та зріджені гази, не зазначені в керівництві та інструкціях з експлуатації ПС даного типу, забороняється.

X. Особливості приймання, перельоту, відправлення в ремонт, передачі, обліку, списання (вилучення з обліку), розбирання авіаційної техніки і зняття її з обліку

1. Переліт і приймання повітряних суден (їх компонентів та обладнання) від підприємств-виробників, ремонтних підприємств – виконавців ремонту та суб'єктів державної авіації

1. Для приймання ПС та/або їх компонентів та обладнання від підприємств-виробників, АРП та СДА призначається ІТС, допущений до експлуатації визначеного типу АТ. Склад і старший групи ІТС визначаються заступником командира авіаційної частини з ІАС (керівником установи) залежно від кількості АТ, яка приймається.

Для приймання нових типів ПС та/або їх компонентів та обладнання, експлуатація яких ще не освоєна в авіаційній частині, групи ІТС за рішенням керівника ОУА ЦОВВ та ЗСУ можуть очолювати старші інженери (інженери) ОУА ЦОВВ та/або ЗСУ. До складу груп обов'язково включаються старші інженери (інженери) авіаційної частини (установи).

Особливості приймання АТ, що пройшла ремонт в АРП, та відправлення зазначеної АТ в авіаційні частини (замовникам) визначені у главі 3 розділу VII цих Правил.

ПС та/або їх компоненти та обладнання, що передаються підприємством-виробником, повинні відповідати умовам договору (державного контракту).

Передачі в авіаційні частини (замовнику) підлягають ПС, що пройшли льотні випробування і визнані придатними до експлуатації.

2. Усі роботи, пов'язані зі здаванням ПС до авіаційних частин (замовнику), підготовкою до ознайомлювального польоту і перельоту, виконуються персоналом ЛВС підприємства-виробника.

ІТС для приймання ПС та їх компонентів та обладнання викликається керівником підприємства-виробника за погодженням з керівником військового представництва на підприємстві-виробнику (АРП), СДА, які здають ПС.

ІТС для приймання ПС та їх компонентів та обладнання викликається керівником підприємства-виробника (АРП) за погодженням з керівником військового представництва на підприємстві-виробнику (АРП).

Персонал авіаційних частин (замовника) допускається до приймання ПС на ЛВС наказом керівника підприємства-виробника (АРП) за наявності доручення на отримання ПС.

Уповноважений персонал підприємства-виробника (АРП) та керівник військового представництва на підприємстві-виробнику (АРП) представляє ПС для приймання групі ІТС авіаційної частини (замовника).

Приймання ПС здійснюється групою ІТС шляхом перевірки їхнього стану в обсязі не менше контрольного огляду.

Забезпечення ІТС інструментом і необхідною контрольно-перевірочною апаратурою для перевірки систем і обладнання ПС покладається на ЛВС підприємства-виробника (АРП), СДА, які здають ПС.

Виявлені недоліки і несправності мають бути записані у відомість дефектів та усунуті персоналом ЛВС і виробничих підрозділів підприємства-виробника (АРП), СДА, які здають ПС. Про перевірку усунення недоліків і несправностей ІТС робить запис у відомості дефектів.

Приймання виготовлених ПС здійснюється після оформлення документації.

3. Льотні екіпажі викликаються керівником підприємства-виробника спільно зі старшим групи ІТС, що приймає ПС, за узгодженням з керівником військового представництва на підприємстві-виробнику після оформлення відповідної документації, якщо інше не визначено умовами договору (державного контракту).

4. У разі необхідності керівник військового представництва на підприємстві-виробнику організовує з льотним і ІТС авіаційної частини

(замовника) вивчення особливостей конструкції та правил експлуатації ПС та/або їх компонентів та обладнання.

ПС передається справним, повністю укомплектованим обладнанням, ЗНО СЗ, ЗЧМ, документацією відповідно до умов договору (державного контракту).

5. Уповноважені суб'єкти та кількість примірників відповідної документації, яка їм надається, визначається умовами договору (державного контракту).

Один із примірників обов'язково надається уповноваженому представнику групи ІТС.

6. Підготовка ПС до ознайомлювального польоту і перельоту до місця призначення здійснюється персоналом підприємства-виробника (АРП) під контролем військового представництва на підприємстві-виробнику та/або керівника ЛВС на АРП, СДА, які здають ПС.

Після виконання ознайомлювального польоту командир екіпажу (льотчик) авіаційної частини (замовника) оформлює картку ознайомлювального польоту, в якій записує результати польоту.

Картка ознайомлювального польоту і матеріали з результатами ОК ознайомлювального польоту ПС відпрацьовуються у двох примірниках, один з яких вкладається у формуляр ПС.

7. Після усунення недоліків і несправностей (за наявності), виявлених під час ознайомлювального польоту та огляду ПС, проводиться підготовка його для перельоту до місця призначення. Виписується у двох примірниках бортова картка, один примірник якої передається командиру екіпажу (льотчику).

За підготовку ПС до перельоту під час відправлення їх із підприємства-виробника (АРП) і якість підготовки ПС до першої посадки або до місця

базування відповідає керівник підприємства-виробника (АРП) (уповноважений персонал підприємства), керівник СДА, які здають ПС.

Дозвіл на виліт екіпажів дає керівник підприємства-виробника (АРП) (уповноважений персонал підприємства), керівник СДА, які здають ПС.

Після посадки ПС на аеродром базування авіаційної частини (замовника) заповнені бортові картки надсилаються на адресу підприємства-виробника (АРП) для аналізу роботи АТ на перших годинах напрацювання.

8. Разом із ПС приймаються заповнені, підписані та скріплені гербовою печаткою формуляри (паспорти) на ПС та/або їх компоненти та обладнання.

Пономерна документація відправляється в авіаційну частину в установленому порядку. Перевезення формулярів на борту виготовленого (відремонтованого) ПС, ПС що передається, забороняється.

ЗНО СЗ, комплекти запасних частин, пономерна документація, необхідні для виконання робіт під час перельоту ПС, доставляються наземним або повітряним транспортом, які супроводжують ПС, що здійснюють переліт.

Відправлення до авіаційної частини (замовнику) іншого технічного майна, знімного обладнання та документації здійснюється автомобільним або залізничним транспортом не пізніше 10 робочих діб від дня приймання ПС ІТС авіаційної частини (замовника), якщо інше не визначено умовами договору (державного контракту). Отримувачем технічного майна та знімного обладнання є служба (підрозділ) забезпечення.

9. АТЗ польотів ПС, що підлягають перельоту, і їхня охорона на військових аеродромах організовуються відповідно до рішення старшого авіаційного начальника аеродрому.

10. Підготовка перелітаючих ПС на аеродромах проміжних посадок проводиться ІТС груп супроводу, що виділяються від авіаційних частин (підрозділів), ПС яких здійснюють переліт.

Льотні екіпажі повинні бути підготовлені до самостійного виконання підготовки ПС до польотів і готові до її проведення, якщо на аеродромі посадки відсутній ІТС, допущений до підготовки ПС даного типу.

Для надання допомоги в підготовці та випуску перелітаючих ПС старший авіаційний начальник аеродрому посадки виділяє необхідні сили та засоби.

Якщо ІТС авіаційної частини (замовника), що отримує ПС, не підготовлений до їх експлуатації, то для перельоту виділяється льотний склад і ІТС з інших авіаційних частин (установ), що має досвід експлуатації ПС даного типу.

11. ПС та/або їх компоненти та обладнання, що відправляють підприємства-виробники (АРП) в авіаційні частини (замовнику) залізничним, водним або іншими видами транспорту, приймаються ІТС авіаційних частин (замовника) на аеродромах базування. У такому випадку за комплектність, упакування, транспортування, збереження під час транспортування, страхування ПС та/або їх компонентів та обладнання відповідальним є керівник підприємства-виробника (АРП).

12. Вантажоодержувачем доставлених ПС та/або їх компонентів та обладнання є відповідна служба (підрозділ) забезпечення (визначається командиром авіаційної частини (установи)). Керівник служби (підрозділу) забезпечення є відповідальним за розвантаження транспорту, повернення тари та інвентарю, розрахованих на багаторазове застосування, і за необхідності за забезпечення зберігання тари та інвентарю в межах установлених строків, оприбуткування на складі всього майна одиночних і групових комплектів.

Приймання ПС здійснюється спеціально призначеними комісіями з обов’язковим включенням до їхнього складу осіб ІАС авіаційних частин (установ).

13. Збирання ПС, що прибули до авіаційної частини (установи) залізничним або іншим видом транспорту, проводиться силами авіаційної частини (установи) відповідно до експлуатаційної та/або ремонтної документації ПС цього типу, якщо інше не визначено умовами договору (державного контракту).

Для надання технічної допомоги під час збирання, перевірки та налагодження ПС в авіаційну частину прибуває персонал підприємства-виробника (АРП).

14. Після отримання ПС (у тому числі наземним ешелоном) від підприємств-виробників, АРП та інших авіаційних частин (СДА), у тому числі інших органів виконавчої влади, установ, організацій, на базовому аеродромі комісією ІАС, призначеною наказом командира частини (установи), що прийняла ПС (після збирання ПС в авіаційній частині (установі)), оцінюється його технічний стан. Під час оцінки технічного стану ПС виконуються:

перелік робіт після прибуття ПС з підприємств-виробників (АРП) та інших авіаційних частин (СДА);

огляд ПС в обсязі не менше контрольного;

спеціальний контроль працездатності бортових систем і обладнання за матеріалами ОК;

перевірка повноти виконання робіт за бюлетенями промисловості;

перевірка якості та правильності проведення ремонтних робіт, виконаних спеціалістами авіаційних частин (установ), що раніше експлуатували ПС.

За результатами оцінки технічного стану ПС комісією оформляється акт технічного стану та (за потреби) визначається перелік робіт з підготовки ПС до подальшої експлуатації в авіаційні частині, строки його виконання, ознайомлювальний (контрольний) політ ПС (за потреби).

Акт технічного стану ПС разом із переліком виконаних робіт, карткою та матеріалами ОК ознайомлювального (контрольного) польоту зберігається в підрозділі ІАС до передачі ПС у ремонт або іншу авіаційну частину (установу).

2. Відправлення авіаційної техніки в ремонт

1. АТ, що відправляється в ремонт, повинна бути укомплектована згідно з умовами договору (державного контракту) на підставі останнього приймально-здавального акта і мати повністю оформлену на день відправлення пономерну документацію. Записи про підсумкове напрацювання і причини направлення АТ в ремонт скріплюються гербовою печаткою авіаційної частини.

Закріплене за ПС знімне озброєння і обладнання, оформлена документація, а також деталі для виконання робіт за бюлетенями надсилаються на адресу АРП в установленому порядку не пізніше двох діб після відправлення ПС у ремонт, якщо інше не передбачено умовами договору (державного контракту). Комплект АЗУ, закріплений за ПС, у ремонт не направляється.

Під час відправлення ПС на АРП також передаються ПУП (якщо передбачено конструкцією ПС).

2. Комплектувальні вироби, що відправляють у ремонт окремо від ПС, повинні бути повністю укомплектовані, законсервовані, упаковані і мати заповнену документацію (формуляри, паспорти, етикетки тощо).

3. Авіаційні керовані ракети направляються в ремонт укомплектованими та із встановленими на них табельними захисними пристроями, ракети з рідинними реактивними двигунами – без бойових частин з нейтралізованими системами палива і окислювача.

Розрядження авіаційних керованих ракет проводиться в спеціально передбаченому та обладнаному місці, що задовольняє вимоги безпеки.

4. За стан і комплектність АТ, яка відправляється в ремонт, а також за правильність оформлення документації відповідає заступник командира авіаційної частини з ІАС (керівника установи, керівника експлуатуючої організації за напрямом).

5. Під час приймання-передачі АТ в ремонт (з ремонту) складається та підписується акт технічного стану разом з приймально-здавальним актом на АТ, які підписуються стороною, що приймає, та затверджуються стороною, що здає (додатки 36, 37).

3. Передача повітряних суден із однієї авіаційної частини (установи) в іншу

1. АТ передається із однієї авіаційної частини в іншу, орган виконавчої влади або організацію (установу), а також з одного органу виконавчої влади (організації, установи) в інший орган виконавчої влади (організацію, установу) справною або у стані, визначеному розпорядженням керівника відповідного органу управління, та укомплектованою відповідно до формулярних даних згідно з останнім актом технічного стану та приймально-здавальним актом.

Під час передачі ПС залишок ресурсу планера, двигунів і агрегатів повинен становити не менше 10 % міжремонтного ресурсу, а за ресурсу 1000 годин і більше залишок ресурсу повинен бути не менше 100 годин. В

іншому випадку передача зазначеного ПС здійснюється за рішенням керівника відповідного органу управління.

2. ЗНО СЗ, засоби контролю та військового ремонту, знімне обладнання, інструмент, закріплений за АТ, здаються в заводській комплектації, якщо інше не обумовлюється в розпорядженні на передачу керівника відповідного органу управління.

У разі виходу з ладу в процесі експлуатації зазначені засоби і устаткування повинні ремонтуватися, а неремонтнопридатні – замінятися шляхом своєчасної подачі заявок в органи забезпечення, списуватися в установленому порядку з внесенням відповідних записів у пономерну документацію. Зміна комплектації під час передачі АТ із однієї авіаційної частини в іншу, організацію (установу) може бути дозволена тільки особою, що віддала розпорядження на передачу.

Запасні частини одиночних і групових комплектів здаються за фактичною наявністю або в тій комплектації, що визначена розпорядженням на передачу. Деталі на виконання робіт з бюлетенів передаються комплектно за кількістю зданих (прийнятих) ПС.

3. ЕД передається у встановленій комплектації, у тому числі і журнали обліку результатів вимірювання параметрів обладнання або виписки з них. Формуляри заповнюються на день передачі включно. Підсумкові записи засвідчуються підписами заступника командира (керівника експлуатуючої організації) з ІАС і печаткою авіаційної частини (установи), що здає.

4. На АТ, що приймається (передається), оформляється відповідний наряд та складаються:

акт технічного стану, який підписується вантажоотримувачем, затверджується командиром (начальником) військової частини (установи)

вантажовідправника та скріплюється гербовою печаткою і візується начальником фінансово-економічного органу;

приймально-здавальний акт, який підписується вантажоотримувачем та затверджується командиром (начальником) військової частини (установи) вантажовідправника та скріплюється гербовою печаткою;

інші документи, визначені нормативними документами.

Кожен акт складається в чотирьох примірниках. Перший примірник акта надсилається до військової частини (установи) вантажоотримувача, другий – зберігається в справі військової частини вантажовідправника, третій – разом із виконаним нарядом та актом технічного стану надсилається до служби забезпечення органу військового управління (СДА), четвертий – в ІАС з'єднання або вищу інстанцію інших СДА.

В акті вказуються дані про комплектність (номери двигунів, ДСУ, головних редукторів вертольотів тощо), технічний стан ПС із зазначенням його категорії, укомплектованості ЗТО, заправлення паливом, маслом, спеціальними рідинами, про спорядження АЗУ, а також номери блоків секретного обладнання.

На передані окремо від ПС одиночні і групові комплекти ЗНО СЗ і знімного обладнання акти приймання-передачі складаються за встановленою формою в чотирьох примірниках, які надсилаються адресатам аналогічно приймально-здавальним актам на ПС (АД), при цьому третій примірник акта – через службу АТМ за підпорядкованістю.

Приймально-здавальні акти ПС зберігаються в ІАС частини протягом усього строку перебування ПС у частині та ще три роки після передачі ПС в іншу частину. На ПС, що направляють в АРП, – до їхнього приймання з ремонту.

Акти технічного стану зберігаються в ІАС частини до чергової планової інвентаризації під час якої здійснюється відпрацювання нових актів технічного стану.

Після відпрацювання зазначених актів попередні акти технічного стану на ПС (АД) зберігаються в частині протягом п’яти років.

5. Для приймання ПС командир авіаційної частини (установи) відповідним наказом призначає ІТС, допущений до експлуатації ПС даного типу. Огляди і перевірки прийнятих ПС виконуються відповідно до РТО в обсязі не менше контрольного огляду. Строки передачі встановлюються особою, що віддала розпорядження на передачу ПС.

6. Усунення несправностей, виявлених на ПС під час приймання, а також підготовка ПС до перельоту (за необхідності – до ознайомлювального польоту) виконується ІТС авіаційної частини (установи), що передає ПС та відповідає за переліт до посадки на аеродромі вантажоотримувача (проміжному аеродромі).

7. Несправні та неукомплектовані ПС можуть передаватися з однієї частини в іншу, у виняткових випадках за письмовим наказом посадової особи, що видала розпорядження на передачу.

4. Передача авіаційної техніки всередині авіаційної частини (установи)

1. Передача ПС та АД всередині частини проводиться згідно з наказом командира авіаційної частини на підставі рапорту заступника командира ае з ІАС, в якому вказується причина передачі АТ. При цьому у виняткових випадках допускається передача несправних або неукомплектованих ПС (АД), що обґрунтовується в наказі. У наказі також вказуються найменування, номери та кількість секретних виробів, що передаються разом з ПС (АД).

ПС (АД), що передаються, оглядаються в обсязі контрольного огляду. Виявлені несправності усуваються особами, що здають ПС (АД).

Для приймання-передачі справних ПС виділяється повний робочий день. Виконання польотів (інших робіт) під час приймання-передачі зазначених ПС забороняється.

2. Одночасно із передачею ПС (АД) передаються пономерна документація, журнал підготовки ПС, заповнені на день передачі, а також ЗНО СЗ, засоби контролю і військового ремонту, знімне обладнання, інструмент, закріплений за ПС (АД), які здаються в комплектації згідно з останніми приймально-здавальними актами.

3. Під час передачі ПС (АД) оформлюється приймально-здавальний акт, який затверджується заступником командира авіаційної частини (установи) з ІАС. Копія (витяг) наказу командира авіаційної частини разом з актом зберігається в ІАС авіаційної частини (установи) протягом усього строку експлуатації ПС у авіаційній частині.

5. Особливості обліку авіаційної техніки

1. Авіаційні частини, з’єднання, науково-дослідні (випробувальні) організації, освітні установи, АРП, склади (бази), військові представництва на підприємствах-виробниках, конструкторські бюро, які мають на обліку АТ, а також експлуатуючі організації інших СДА здійснюють окремий пономерний облік ПС та АД у кількісних, якісних, обліково-номерних і вартісних показниках та звітують перед відповідними органами управління в установленому порядку.

2. ПС підлягають обов’язковій реєстрації в реєстрі державних повітряних суден України відповідно до чинних нормативно-правових актів Міністерства оборони України.

3. Кількісний облік ПС (АД) ведеться в натуральних показниках і стандартних одиницях вимірів.

4. Якісний (технічний) стан ПС та АД відображається в облікових документах відповідних служб забезпечення СДА та в експлуатуючих організаціях за їх місцезнаходженням (зберіганням) за категоріями (не більше п’яти) та ступенями придатності (придатні (справні), непридатні (несправні)). Порядок категорування АТ та визначення ступеня придатності встановлюється відповідним органом військового управління (керівним органом СДА) за закріпленою номенклатурою.

Визначення категорій ПС та АД встановлюється в такому порядку:

перша категорія – нова АТ, придатна до використання в межах встановлених (гарантійних) ресурсних показників і відповідає технічним умовам, з моменту прийняття її представником замовника до моменту передачі до СДА, в якій буде здійснюватись експлуатація;

друга категорія – ПС або АД, які були або є в експлуатації (відремонтовані або відновлені), мають запас ресурсу (строку служби), технічно справні та придатні до використання за призначенням;

третя категорія – ПС або АД, які мають запас ресурсу (строку служби), але потребують військового ремонту, або вичерпали запас ресурсу (строку служби) та за своїм технічним станом потребують контрольно-відновлювальних робіт і переведення на експлуатацію за технічним станом, потребують КТО та відновлювальних робіт в процесі експлуатації за технічним станом, відновлення справності яких може бути здійснено шляхом виконання робіт з продовження строків служби (ресурсів) або ремонту;

четверта категорія – ПС або АД, які вичерпали запас ресурсу (строку служби) до ремонту або мають запас ресурсу (строку служби), але отримали пошкодження і підлягають заводському ремонту;

п’ята категорія – ПС або АД (списані ПС або АД), не придатні до експлуатації та ремонту або ремонт яких економічно недоцільний, можуть бути переведені або переобладнані в навчальні наочні посібники для використання в освітній галузі або утилізовані.

ПС або АД, переведені до п’ятої категорії, підлягають вилученню з обліку частини (установи), органу ДА після оприбуткування агрегатів, вузлів, приладів, деталей, матеріалів, металобрухту та іншого майна, отриманого від розбирання, на підставі виконаного наряду на розбирання ПС (АД).

Після розбирання, оприбуткування агрегатів, вузлів, приладів, деталей, матеріалів та іншого майна, отриманого від розбирання, на складі АТМ обов’язково проводиться переоцінка їх залишкової вартості.

Використання планера ПС, отриманого після розбирання як музейного експоната, пам’ятника, постаменту, навчального посібника тощо, передбачає оприбуткування його на складі АТМ як металобрухту, знищення формуляра ПС та переоцінку залишкової вартості.

Під час переоцінки враховується, що ціна музейного експоната, пам’ятника, постаменту, навчального посібника тощо має бути не меншою від ціни вмісту в планері кольорових, чорних та дорогоцінних металів.

Списаний (знятий з обліку) виріб АТ, отриманий за результатами розбирання, не придатний до використання за функціональним призначенням, на який формуляр (паспорт) знищений у встановленому порядку та який використовується як пам’ятник, постамент, навчальний посібник тощо, – не належить до АТ. Облік таких виробів здійснюється службою (підрозділом) до їх належності та використання.

Визначення служби (підрозділу) здійснюється командиром авіаційної (керівником) частини (установи).

5. Облік ПС та АД за обліково-номерними показниками ведеться згідно із заводськими номерами зразків відповідно до формуляра (паспорта).

6. Бухгалтерський облік ПС та АД здійснюється відповідним фінансово-економічним органом згідно з чинними нормативно-правовими документами.

Переоцінка залишкової вартості ПС та АД обов’язково здійснюється під час зміни якісного стану, але не рідше одного разу на рік під час проведення планової інвентаризації в суворій відповідності до чинних нормативно-правових документів.

7. ПС, АД і секретні вироби обліковуються за заводськими номерами.

8. Пономерний облік, кількісний та якісний стан ПС та АД у частинах, з’єднаннях, АРП, на складах (базах), в організаціях, освітніх установах і військових представництвах ведеться відповідно до чинних нормативно-правових документів.

9. В органах військового управління ведеться оперативний облік військового майна (на підставі донесень та звітів) та за первинними обліковими документами.

Пономерний облік ПС та АД в органах військового управління ведеться за картками обліку ПС (АД) встановленої форми.

10. Апаратура засекреченого зв’язку, що надійшла в авіаційну частину (у складі обладнання ПС або для поповнення обмінного фонду), обліковується спеціалістами, відповідальними за її експлуатацію, в установленому порядку згідно з керівними документами з цих питань.

11. У СДА взяття на облік отриманих ПС та АД, а також їх вилучення з обліку (вибуття, переведення в останню (найнижчу) категорію, втрати) здійснюються на підставі наказу командира авіаційної частини (керівника СДА).

Наказ про взяття на облік ПС та АД видається не пізніше однієї доби з часу їх приймання частиною (установою).

Наказ про вилучення з обліку ПС та АД видається протягом доби за наявності оформленого наряду, приймально-здавального акта та акта технічного стану:

на ПС та АД, передані на своєму аеродромі в іншу частину;

на ПС та АД, що вибули з території аеродрому та підлягають передачі до місця їхнього призначення;

на ПС та АД, які підлягають переведенню в останню (найнижчу) категорію, – після отримання затвердженого акта якісного (технічного) стану, виконання наряду на розбирання та оприбуткування агрегатів, вузлів, приладів, деталей, матеріалів, металобрухту та іншого майна, отриманого від розбирання;

у разі втрати (знищення) ПС та АД – після отримання інспекторського посвідчення та затвердженого акта.

У наказі про взяття на облік або про вилучення з нього, крім номерів ПС і АД, вказуються їх модифікація і категорія.

12. АТ, що підлягає списанню, перебуває на обліку частини та є в наявності в усіх звітах і повідомленнях із приміткою “Підлягає списанню” до одержання інспекторського посвідчення встановленої форми або затвердженого відповідного акта.

13. АТ, відправлена для виконання ремонту, модернізації, дослідження, виконання комплексних робіт за бюлетенями, зберігання на АРП, підприємства-виробники або на дослідження і випробування в науково-дослідні, випробувальні організації за розпорядженням штабів видів Збройних Сил, на підставі договорів, укладених відповідними СДА, з обліку частини (установи) не знімається.

Про фактичну передачу (отримання) АТ командир авіаційної частини (установи) повідомляє орган забезпечення повідомленням встановленої форми.

14. ПС та АД, відправлені для виконання спеціальних завдань, а також ПС, ремонт яких виконується в авіаційних частинах, у тому числі і заводськими бригадами, з обліку частини не знімаються.

15. Несправні ПС обліковуються в книзі обліку несправних ПС авіаційної частини за заводськими номерами. У ній щодня реєструються такі ПС:

ті, що потребують закінчення регламентних робіт, робіт з виконання бюлетенів або усунення несправностей;

які вийшли з ладу в результаті закінчення призначених показників та потребують відправлення в ремонт або продовження строків служби (ресурсів);

які вийшли з ладу в результаті пошкоджень та потребують відправлення в ремонт;

які вийшли з ладу в результаті ушкодження та зношення та підлягають списанню.

16. У з’єднаннях облік ведеться окремо за ПС та АД по кожній авіаційній частині.

Відомості про переміщення ПС і АД і про їхній технічний стан заносяться в книги пономерного обліку (картки) встановленої форми в день отримання повідомлень від авіаційних частин.

17. У ТЕЧ АТ і на складах АД реєструються в книзі пономерного обліку в день їхнього надходження.

У книзі пономерного обліку враховуються всі АД, які надійшли, незалежно від технічного стану, укомплектованості, місцезнаходження. Підставою для взяття на облік АД й зняття їх з обліку є наряди або приймально-здавальні документи встановленої форми. Звіти про пономерну наявність і переміщення АД надаються в з'єднання, ОУА ЦОВВ та ЗСУ в установленому порядку.

18. ПС та АД, що надійшли до АРП, реєструються в книзі пономерного обліку в день надходження незалежно від технічного стану й укомплектованості.

ПС та АД, що надійшли в ремонт на АРП із авіації видів і родів військ Збройних Сил та з інших СДА, реєструються в книзі на загальних підставах за видами і родами військ Збройних Сил, центральних органах виконавчої влади і організаціях, установах, в яких експлуатуються ПС. У звітах і повідомленнях ПС і АД зазначаються за видами військ Збройних Сил, центральних органах виконавчої влади й організаціях, які експлуатують ПС.

Підставами для взяття на облік ПС або АД є договір, розпорядження органу управління ДА про їх передачу на підставі наряду, приймально-здавального акта, акта технічного стану або залізничної накладної.

Підставами для зняття з обліку ПС або АД, що вибули, є наряд, приймально-здавальний акт, акт технічного стану, залізнична накладна.

ПС та АД, які не можуть бути відновлені за технічним станом, підлягають списанню (вилученню з обліку) після отримання інспекторського посвідчення або затвердженого акта якісного (технічного) стану на переведення в останню (найнижчу) категорію встановленої форми, тільки після складання в установленому порядку акта на оприбуткування отриманих від розбирання агрегатів, вузлів, приладів, деталей, матеріалів, металобрухту й іншого майна авіаційної частини, від якої ПС або АД було направлено в ремонт. ПС та АД, що надійшли в ремонт на АРП із авіації видів Збройних

Сил, з інших органів виконавчої влади і організацій, установ, в яких є ДА, реєструються в книзі обліку встановленої форми на загальних підставах. Наявність на АРП зазначеної АТ відображається у відповідних звітах та формах донесень, що надаються в установленому порядку до органів виконавчої влади (органів військового управління) та організацій.

6. Особливості списання авіаційної техніки

1. Списання (документальне оформлення встановлених документів щодо вилучення АТ з обліку у військовій частині, установі тощо) АТ здійснюється уповноваженими посадовими особами у порядку, встановленому в ЦОВВ та ЗСУ.

АТ може бути списана за інспекторським посвідченням або за актом якісного (технічного) стану.

Списання безпілотних ПС, знищених (втрачених) на стрільбах (навчаннях), проводиться на підставі акта про проведення пуску.

2. Списання АТ здійснюється у разі набуття непридатного стану, її втрати (знищення), за неможливості або економічної недоцільності її відновлення і подальшого використання за цільовим та функціональним призначенням. Оформлення документів щодо вилучення АТ з обліку у військовій частині (установі тощо) здійснюється в установленому порядку.

3. ПС та АД після вироблення встановлених ресурсів (призначених строків служби, зберігання, а також зняті в установленому порядку з озброєння) списуються на підставі затвердженого акта якісного (технічного) стану, якщо вони набули непридатного стану (за неможливості або економічної недоцільності їх відновлення та використання за цільовим та функціональним призначенням).

Закінчення встановлених строків служби або закінчення призначеного ресурсу АТ не може бути підставою для списання.

4. ПС та АД до закінчення встановлених ресурсів і призначених строків служби списуються на підставі інспекторського посвідчення встановленої форми.

5. Військове майно, яке не обліковується за обліково-номерними, якісними (технічними) показниками і набуло непридатного стану, майно, використане за встановленими нормами на регламентні роботи, ТО, витрачене на виробничі, господарські та експлуатаційні потреби, а також інше майно, яке не списується за актами якісного (технічного) стану, за інспекторськими посвідченнями і набуло непридатного стану, списується за актами списання встановленої форми.

6. У клопотанні на списання АТ, в доданих до клопотання на отримання інспекторського посвідчення встановленої форми документах повинна бути зазначена причина списання та викладені пропозиції щодо подальшого використання АТ після отримання затверджених відповідних актів (інспекторського посвідчення) на її списання (розбирання, розбраковка, утилізація, передача після демілітаризації цивільним організаціям, оброблення, знищення тощо).

7. Закінчення встановлених строків служби або закінчення призначеного ресурсу АТ не може бути підставою для складання актів на переведення її до п’ятої категорії та подальшого списання, якщо АТ за своїм технічним станом або після ремонту придатна для подальшого використання за функціональним та цільовим призначенням.

8. Акти на списання спеціальних установок, змонтованих на автомобільній техніці, складаються відповідно до чинних нормативно-правових актів.

9. Акт на списання АТ складається комісією під головуванням заступника командира частини (установи) за напрямом (головного інженера АРП) у двох примірниках у разі затвердження командиром авіаційної частини (керівником АРП) і в трьох примірниках у разі затвердження старшим начальником. В останньому випадку до акта долучається висновок командира авіаційної частини. За правильність висновку про технічний стан відповідають особи, що підписали акт, і посадова особа, що його затвердила.

До складу комісії обов’язково входять посадові особи відповідних служб та представники фінансових органів.

10. АТ, яка підлягає списанню, не може бути знищена, розібрана або використана як навчальний посібник до отримання затвердженого акта на переведення в останню (найнижчу) категорію або інспекторського посвідчення.

АТ, на яку отримано затверджений відповідний акт (інспекторське посвідчення) та яка підлягає утилізації (розбиранню, обробленню), утилізується (розбирається, оброблюється) з оформленням відповідних документів у встановленому порядку, якщо відсутні інші розпорядження щодо її подальшого використання.

Списання (вилучення з обліку органу ДА) АТ здійснюється після виконання наряду на її розбирання, оприбуткування агрегатів, вузлів, приладів, деталей, матеріалів, металобрухту та іншого майна, отриманого від розбирання.

Складові частини списаної (вилученої з обліку) АТ, отримані від її розбирання (на які формуляр (паспорт) знищений в установленому порядку) та які використовуються як музейний експонат, пам’ятник, постамент,

навчальний посібник тощо, – не належать до АТ. Їх облік здійснюється структурним підрозділом відповідно до напряму їх належності та використання.

Визначення структурного підрозділу здійснюється командиром (керівником) частини (установи).

7. Утилізація, оброблення та використання продуктів утилізації авіаційної техніки

1. Утилізація і оброблення АТ виконується в порядку, установленому в СДА.

2. Підготовка зразків АТ для утилізації включає виконання таких основних робіт:

розконсервацію;

демілітаризацію;

розсекречування;

зняття вузлів і блоків, що містять дорогоцінні метали (якщо інше не обговорено в умовах контракту);

підготовку до транспортування (якщо передбачено контрактом).

3. Під час утилізації АТ застосовується метод розбирання систем ПС за рівнями.

ПС поділяють на основні функціональні частини: планер ПС, АД, систему озброєння, авіаційне й радіоелектронне обладнання. Такий поділ є першим рівнем розбирання ПС.

На другому та наступному рівнях розбирання основні функціональні частини ПС поділяються на агрегати, блоки, вузли й елементи. На вироби, придатні для подальшого застосування, складаються у встановленому

порядку відомості відповідно до переліків агрегатів, блоків і деталей, що підлягають подальшому використанню на АТ для кожного типу ПС.

На вироби, не придатні для подальшого застосування, складаються у встановленому порядку відомості (акти) відповідно до переліків агрегатів, блоків, деталей, що підлягають здачі на склад у вигляді металобрухту.

Окремо складаються відомості встановленої форми на вироби, що підлягають використанню суб'єктами господарювання.

Агрегати, блоки, вузли та елементи відповідно до відомостей (актів) для використання суб'єктами господарювання здаються на склади для оприбуткування.

4. Отримані від розбирання АТ (після переведення її в останню (найнижчу) категорію, отримання інспекторського посвідчення), складові частини, на яких є запас ресурсу й строку служби, після перевірки відповідності параметрів технічним умовам з дозволу заступника командира частини з ІАС у встановленому порядку можуть бути встановлені на ПС, а несправні та ті, що не мають запасу ресурсу (строку служби), – підлягають відправленню в ремонт.

5. Придатні до використання інструмент, ЗНО СЗ і одиночні комплекти запасних частин зі списаної АТ підлягають оприбуткуванню на складі АТМ у встановленому порядку й використовуються в авіаційній частині за рішенням заступника командира частини по ІАС.

6. Завершальний етап утилізації складається з:

розбирання планера та агрегатів (згідно з відомостями) на металобрухт із поділом на чорні, кольорові та інші метали;

розбирання систем і агрегатів з метою вилучення деталей, елементів і вузлів, що містять дорогоцінні метали та коштовні сплави;

здача продуктів утилізації на склад;

знищення в установленому порядку формулярів (паспортів);

оформлення відповідних документів;

вилучення АТ з обліку.

7. Демонтажні роботи під час розбирання виконуються з дотриманням вимог безпеки в послідовності, що унеможливлює ушкодження деталей і агрегатів, що демонтуються.

Перед початком розбирання ПС необхідно:

відключити й демонтувати бортові джерела електроживлення;

розрядити зброю;

розрядити катапультні установки й пристрої вибуху;

стравити тиск у системах і агрегатах;

установити запобіжні стопори;

розвантажити ПС, злити паливо й спеціальні рідини;

демонтувати всі радіаційні джерела.

Балони для стиснених газів, гідроакумулятори, амортизаційні стійки, циліндри й інше обладнання ПС, що працює під тиском, здаються на склади у розрядженому стані з викрученими зарядними клапанами й відкритими вентилями кранів.

8. ПС, призначені для оброблення й здачі в металобрухт, після отримання інспекторського посвідчення встановленої форми або затвердженого акта на списання повинні бути приведені в стан, що унеможливлює їхнє відновлення й використання для польотів.

У разі передачі ПС, на яке отримано затверджений акт на переведення в останню (найнижчу) категорію, в освітні установи або інші організації, воно приводиться в нельотний стан.

У разі передачі АД, на який отримано затверджений акт на переведення в останню (найнижчу) категорію, в цивільні й військові організації для

роботи на землі у формулярах робиться запис про заборону його використання на ПС у повітрі.

Забороняється передавати в освітні установи або інші організації деталі, вузли, агрегати ПС, що містять джерела випромінення постійної дії.

9. Приведення ПС у нельотний стан здійснюється в такий спосіб:

1) для літаків:

на крилі по обидва боки на відстані 0,5 м від крайніх двигунів (для літаків з декількома двигунами) і 1 м від головних опор шасі у бік вільної консолі (для літаків з одним двигуном) знизу в тому самому перетині робиться розріз обшивання й нижніх полиць всіх лонжеронів (на біплановому крилі – тільки полиць нижнього крила); на фюзеляжі знизу в перетині на відстані 0,5 м від передньої кромки стабілізатора розрізаються обшивання й весь силовий набір на дузі 40 – 50°; перетини, де виконані розрізи, заклеюються перкаллю й фарбуються в червоний колір, білою фарбою по червоній смузі наноситься слово “РОЗРІЗ”;

2) для вертольотів:

на силових шпангоутах, що з’єднують із вузлами кріплення рами головного редуктора, з боку вантажної кабіни робляться розрізи на правому і лівому бортах в площині поздовжньої осі на 0,5 м їхнього перетину; на місці розрізу шпангоутів на обшиванні фюзеляжу зовні й усередині робиться напис “РОЗРІЗ ШПАНГОУТА”; на двох діаметрально протилежних стрижнях рами головного редуктора робиться розріз стрижнів на 0,5 їхнього перетину на відстані 100 мм від нижніх вузлів кріплення; на місці розрізу стрижнів наноситься червона смуга завширшки 20 мм; робиться напис білою фарбою

“РОЗРІЗ” на стрижнях, а на капотах редуктора – “РОЗРІЗАНІ ДВА СТРИЖНІ РАМИ”.

10. АД приводяться в нельотний стан шляхом розрізу корпуса камери згоряння в трьох місцях у тому самому перетині, довжина кожного розрізу не менше 100 мм.

Розрізи виконуються механічними засобами або із застосуванням зварювальних апаратів у режимі різання. В останньому випадку перед зварювальними роботами знімаються паливні баки й вживають заходів щодо пожежної безпеки.

11. Продукти утилізації АТ (планер ПС, фюзеляж, інші блоки, вузли та агрегати) можуть використовуватися як навчальні посібники, постаменти, експозиції тощо.

У такому випадку проводиться переоцінка зазначеного майна з оприбуткуванням його у відповідній службі залежно від напряму використання.

Під час переоцінки враховується, що вартість майна має бути не меншою від вартості вмісту в ньому кольорових, чорних та дорогоцінних металів залежно від наявності.

XI. Розміщення і охорона авіаційної техніки державної авіації на аеродромах

1. Розміщення авіаційної техніки на аеродромах

1. Аеродроми постійного базування обладнуються:

захисними укриттями для АТ і АЗУ;

укриттями для захисту персоналу від звичайних засобів ураження та вражаючої дії ЗМУ;

укриттями для ЗНО СЗ ТЕЧ АТ авіаційної частини, ТППР (СІС) та інших підрозділів;

технічна позиція підготовки ПС;

технічними будинками підрозділів;

приміщеннями для зберігання в підрозділах не встановленого на ПС знімного обладнання;

ангаром-лабораторією ТЕЧ АТ авіаційної частини та майданчиком для стоянки ПС під час виконання ремонтних і регламентних робіт;

пунктом управління ІАС авіаційної частини;

стоянкою для ПС, що прилітають (перелітають);

системою централізованої заправки паливом (далі – ЦЗП), заряджання стисненими газами та постачання електроенергії;

приміщеннями для ТППР (СІС), базами ПЧОз, сховищами для ракет, авіаційних мін і торпед;

приміщеннями для приймання їжі, відпочинку та для миття персоналу, який бере участь у підготовці АТ і забезпеченні польотів;

приміщеннями для перевдягання, зберігання та сушіння висотного, льотного і технічного обмундирування;

приміщеннями для зберігання, укладання і сушіння рятувальних та гальмівних парашутів;

тиром для гарячого пристрілювання зброї;

майданчиками для спеціальної обробки АТ;

майданчиками для виконання юстирування, калібрування, перевірки працездатності прицільних станцій, а також для списання девіації магнітних компасів та радіокомпасів;

майданчиками для підготовки АЗУ;

майданчиками для перевірки стану зброї після польотів на бойове застосування;

майданчиками для опробування двигунів;

засобами зв’язку;

пристроями, що запобігають несанкціоноваому зльоту ПС.

2. Кількість споруд для забезпечення експлуатації АТ залежить від умов базування, завдань, які вирішуються, типів та кількості ПС, що перебувають на озброєнні авіаційної частини.

3. Стоянка ПС авіаційного підрозділу повинна бути обладнана необхідними спорудами та засобами, що забезпечують зберігання та збереження АТ, виконання робіт з підготовки її до польотів і бойового застосування.

На стоянці авіаційного підрозділу повинні бути передбачені місця для розміщення ЗНО СЗ, зберігання майна групового використання, ємності для збирання відстою палива та відпрацьованого масла, ящики для зберігання використаного ганчір’я, місця для куріння. Для перевірки роботи АД на максимальних і форсажних режимах на стоянках ПС підрозділів і ТЕЧ АТ авіаційної частини обладнуються майданчики зі штучним покриттям з розрахунку не менше одного на кожний підрозділ.

Майданчики для опробування АД обладнуються:

пристроями для додаткового кріплення ПС (якщо це передбачено ЕД ПС);

підпірними колодками;

майданчиком зі штучним покриттям перед вхідним пристроєм АД;

пристроями для спрямування потоку вихідних газів;

засобами пожежогасіння;

стендом із зображенням плану майданчика для опробування АД і схемою розташування персоналу і засобів пожежогасіння.

У ТЕЧ АТ авіаційної частини майданчик для опробування двигунів повинен бути обладнаний стаціонарним будинком для лабораторії

інструментального контролю, джерелом живлення, що забезпечує запуск двигуна та перевірку обладнання ПС під струмом.

До стоянок ПС прокладаються РД та під'їзні шляхи, які забезпечують безпечне руління та буксирування ПС, а також під'їзд ЗАТО ПС.

4. Відстані між кінцевими обтікачами площин крила ПС, які розташовані поруч на відкритих майданчиках, повинні бути:

для ПС з одним АД – не менше 2 м;

для ПС із двома АД – не менше 3 м;

для ПС із чотирма й більше двигунами – не менше 5 м.

Для ПС із стріловидністю крила, що змінюється, відстань установлюється при мінімальному куті стріловидності.

Відстані між осями несучих гвинтів вертольотів повинні бути не менше двох діаметрів несучого гвинта.

5. Єдиний для авіаційної частини порядок розміщення обладнання в укриттях і в місцях стоянок ПС встановлює заступник командира авіаційної частини з ІАС з урахуванням вимог високої готовності до виконання завдань за призначенням та забезпеченням заходів безпеки.

Порядок розміщення та зберігання комплектів АЗУ, ПТЗ та пристроїв, засобів РЕБ, що витрачаються, визначає командир авіаційної частини.

Знімне обладнання зберігається в спеціальних контейнерах або в приміщеннях обслуг обслуговування.

6. На випадок стихійного лиха на аеродромах визначаються зони безпеки для розміщення персоналу, АТ і ЗАТО ПС.

7. Відкриті стоянки легких ПС обладнуються необхідними пристроями для швартування, які забезпечують безпеку АТ під час виникнення

небезпечних стихійних явищ природи. Швартування легких ПС проводяться після закінчення робіт на АТ незалежно від погодних умов.

8. Підтримання в готовності до використання та ремонт стоянок ПС і споруд на аеродромі здійснюють служби (підрозділи) забезпечення.

Підготовку до використання, роботи з ТО та ремонту ЦЗП, централізованої системи електрозабезпечення на аеродромі здійснює персонал підрозділів забезпечення, які є відповідальними за підтримання їх у постійній готовності до роботи.

9. За правильність використання за призначенням укриттів, споруд та здачу їх під охорону, збереження спеціального обладнання, яке в них знаходиться, за дотримання заходів безпеки, підтримання встановленого порядку в укриттях, спорудах і на прилеглих до них територіях, а також заходів пожежної безпеки є відповідальними посадові особи, за якими закріплені укриття (споруди).

2. Експлуатація захисних укриттів

1. Наказом командира авіаційної частини кожне захисне укриття закріплюється за старшим авіаційним техніком (авіаційним техніком) ПС, зона укриттів ПС авіаційної ланки – за начальником ТЕЧ АТ ланки, зона укриттів ПС підрозділів – за заступником командира авіаційного підрозділу з ІАС.

2. На зовнішній поверхні воріт укриття наносяться номер укриття, бортовий номер ПС та прикріплюється табличка із зазначенням прізвища відповідального.

На правій внутрішній стінці укриття в місці, яке визначає заступник командира авіаційної частини з ІАС, наносяться магнітний курс, стоянковий курс, курсові кути на дальню та ближню приводні радіостанції.

3. Технічне обслуговування захисних укриттів і їх обладнання виконується відповідно до інструкції (норм) з експлуатації захисних укриттів.

4. Заступник командира авіаційної частини з ІАС не рідше одного разу на півріччя контролює стан захисних укриттів та їх обладнання. При необхідності до перевірки залучаються спеціалісти інженерно-аеродромної служби авіаційної частини.

Результати перевірки та вжиті заходи записуються у формуляр укриття.

5. У захисних укриттях закритого типу дозволяється виконувати всі види робіт з підготовки ПС до польотів, у тому числі спорядження ПС АЗУ. Під час виконання робіт на ПС у захисних укриттях дозволяється застосовувати переносні електролампи (фари) з напругою живлення не більше 36 В.

6. Запуск АД в захисних укриттях дозволяється робити тільки для вирулювання ПС по тривозі з обмеженням часу та режимів їх роботи.

7. У захисних укриттях закритого типу забороняється:

використовувати несправне спеціальне обладнання ЦЗП і централізовану систему електрозабезпечення для підготовки ПС;

заправляти ПС від ЦЗП за відсутності засобів пожежогасіння та несправного головного контуру заземлення;

відкупорювати герметичну упаковку підривників бомб та інших АЗУ;

запускати двигуни ЗАТО ПС, якщо в укритті пролилося паливо або інші легкозаймисті рідини;

виконувати підготовку бортового обладнання ПС із використанням ЗАТО ПС при закритих воротах у випадку відсутності спеціальної системи відводу за межі ангара укриття газів від працюючих двигунів спеціальних установок та ЗАТО ПС.

8. Після закінчення робочого дня технік (механік) ПС робить огляд ангара укриття, переконується в тому, що електроперетворювачі централізованої системи електрозабезпечення вимкнуто, зачиняє основні ворота та ворота газовідвідних каналів, опечатує їх, перевіряє чи зачинені двері патерн, знеструмлює укриття.

Виявлені недоліки усуваються, після чого захисне укриття здається під охорону.

Порядок опечатування ПС, ЗНО СЗ і укриттів визначається наказом командира авіаційної частини.

3. Особливості охорони авіаційної техніки на аеродромах

1. Охорона ПС, об’єктів, які розташовані на аеродромах державної авіації, може здійснюватись вартами, воєнізованими охоронами, підрозділами авіаційних частин або охоронними організаціями згідно з вимогами статутів Збройних Сил України, наказів Міністерства оборони України та нормативно-правових актів ЦОВВ.

Охорона ПС чергового підрозділу і ЗАТО ПС здійснюється персоналом чергової зміни відповідно до Інструкції з організації бойового чергування, затвердженої командиром авіаційної частини, ураховуючи умови базування.

За підтримання внутрішнього порядку, збереження ПС та об’єктів на аеродромі в робочий час є відповідальними чергові стоянок частин і підрозділів.

Охорона вертолітних підрозділів і одиничних вертольотів, які виконують завдання в інтересах інших видів Збройних Сил, під час базування їх на окремих майданчиках, здійснюється вартами від частин, у розпорядження яких вони виділені, згідно із Статутом гарнізонної та вартової служб Збройних Сил України.

2. Під час роботи на стоянках за збереження ПС, обладнання та майна, що знаходяться на стоянці (у підрозділі), відповідає ІТС, за яким вони закріплені. Приймання-передавання ПС та об'єктів ІАС відображається у відповідному журналі (додаток 38).

Допускати сторонніх осіб до ПС і об'єктів без дозволу командира авіаційного підрозділу, заступника командира авіаційного підрозділу по ІАС та їх прямих начальників забороняється.

3. Для несення внутрішньої служби на стоянках ПС після їх розпечатування і до здачі під охорону варти щодня наказом командира авіаційної частині призначаються:

черговий стоянок ПС частини (далі – ЧСЧ);

помічник чергового стоянок ПС частини (далі – ПЧСЧ);

черговий стоянки ПС підрозділу (далі – ЧСП).

У разі недостатньої укомплектованості штатного підрозділу охорони персоналом для несення внутрішньої служби на стоянках ПС у нічний час дозволяється призначати помічника чергового стоянки ПС підрозділу (далі – ПЧСП).

Чергові стоянок ПС та їх помічники виконують свої обов'язки відповідно до Статуту внутрішньої служби Збройних Сил України, Інструкції з організації охорони АТ і військових об'єктів на аеродромах, цих Правил, а також інструкцій черговим стоянок ПС та їх помічникам, що розробляються у авіаційних частинах з урахуванням місцевих умов базування.

ЧСЧ призначається з числа офіцерів ІТС авіаційної частини. ПЧСЧ, ЧСП та ПЧСП – із числа офіцерів ІТС за військовим званням не вище за військове звання ЧСЧ або прапорщиків ІТС (військовослужбовців служби за контрактом) авіаційної частини.

ЧСЧ підпорядкований черговому авіаційної частини, а з питань внутрішньої служби на стоянках – заступнику командира авіаційної частини з ІАС.

ПЧСЧ підпорядковується ЧСЧ.

ЧСП підпорядковується безпосередньо ЧСЧ, а з питань внутрішньої служби на стоянках – заступнику командира авіаційного підрозділу по ІАС.

ПЧСП підпорядковується ЧСП.

4. Охорона об’єктів, авіаційної та іншої техніки на аеродромах організується посадовими особами у встановленому порядку.

4. Особливості протипожежного захисту

1. Протипожежна охорона в авіаційних частинах, у тому числі на стоянках ПС, в аеродромних спорудах, у зонах укриттів підрозділів, ТЕЧ АТ частини, ТППР (СІС) організується відповідно до Статуту внутрішньої служби Збройних Сил України, наказів Міністерства оборони України, Керівництва щодо заходів пожежної безпеки у військових частинах авіації Збройних Сил та нормативно-правових актів ЦОВВ.

2. У кожній авіаційні частині розробляється план протипожежної охорони, який затверджується командиром авіаційної частини та доводиться до всього персоналу. Інструкція щодо заходів пожежної безпеки в авіаційній частині, розрахунок сил і засобів, які залучаються для гасіння пожежі, а

також виписки з порядку евакуації ПС, іншої техніки та майна повинні знаходитися у чергового частини.

Весь персонал зобов'язаний знати і виконувати правила пожежної безпеки, уміти користуватися засобами пожежогасіння.

3. Правила пожежної безпеки на авіаційній техніці та об'єктах ІАС

1) правила пожежної безпеки на місцях стоянки ПС та в захисних укриттях:

майданчики зі штучним покриттям на всіх місцях стоянки ПС обладнуються пристроями для забезпечення заземлення ПС і паливозаправників;

у разі розміщення ПС в укритті відстані між його елементами і конструкціями укриття повинні бути не менше:

за розмахом крил – 1 м;

за довжиною літака – 1,5 м від хвостового оперення до тильної стінки і 1 м від носа до воріт;

за висотою – 0,6 м;

перед закочуванням ПС в укриття всі системи живлення ПС повинні бути оглянуті на відсутність підтікання палива і мастил. Після закочування ПС в укриття під дренажні системи ПС встановлюють сухі дека, а ПС надійно заземлюють. Перед запуском АД дека з укриття видаляють;

під час зберігання ПС акумуляторні батареї з них повинні бути зняті. Зняті акумуляторні батареї повинні зберігатися в спеціальних приміщеннях чи на зарядних акумуляторних станціях. Дозволяється зберігання акумуляторних батарей у спеціальних контейнерах поблизу ПС. Спільне зберігання кислотних та лужних акумуляторних батарей забороняється;

запуск і опробування двигунів в укриттях здійснюються відповідно до нормативних документів з технічного забезпечення авіації;

під час проведення в укриттях і на стоянках робіт з підготовки ПС до польотів контроль за дотриманням персоналом правил пожежної безпеки здійснюють посадові особи ІАС, які організовують ці роботи;

для освітлення заправної горловини ПС дозволяється застосовувати переносні світильники у вибухозахищеному виконанні із живленням від мережі напругою не більше 36 В;

приміщення електроагрегатної та заправної повинні бути ізольовані від укриття для ПС і мати самостійний вихід назовні;

у місцях стоянок ПС та в розташуванні аеродромних споруд забороняється:

запускати АД у разі відсутності засобів пожежогасіння на стоянці;

залишати без нагляду працюючі засоби підігріву;

заправляти паливом ПС і паливозаправники, які незаземлені;

проливати паливо і мастильні матеріали;

розпалювати паяльні лампи і засоби підігріву АД на відстані менше ніж 25 м від ПС і аеродромних споруд;

курити поза місцями, спеціально відведеними для цього;

у захисних укриттях забороняється:

залишати після робочого дня на ніч у деці паливо і мастильні матеріали;

під час заправлення ПС паливом проводити роботи, пов’язані з утворенням іскор;

курити і застосовувати відкритий вогонь;

розпалювати пальники, паяльники;

розливати паливо і спеціальні рідини із дренажних систем на підлогу;

зберігати промаслене ганчір’я, паливо, мастильні матеріали і зняті з ПС акумуляторні батареї;

здійснювати будь-які роботи з обслуговування ПС без засобів пожежегасіння;

запас АЗУ, засобів утворення пасивних перешкод і ПТЗ для забезпечення польотів не повинен перевищувати потреби на виконання завдань одного льотного дня (ночі). Зберігання АЗУ та комплектуючих елементів до них на майданчиках підготовки АЗУ після закінчення польотів категорично забороняється;

2) правила пожежної безпеки під час експлуатації ЗАТО ПС:

паливозаправники, призначені для заправляння ПС, повинні бути обладнані пристроями для заземлення. Глушники цих паливозаправників повинні бути справні і виведені під передній бампер, а вихлопна труба обладнана іскрогасником;

під час заправлення ПС паливом необхідно:

вимкнути запалювання двигунів ПС і перекрити до них паливопроводи;

установлювати паливозаправник, призначений для заправлення ПС, не ближче ніж за 3 – 5 м від них;

заземлити ПС, паливозаправник, призначений для заправлення ПС, роздавальний кран (“пістолет”) паливозаправника. У разі відсутності гнізда в заправній горловині перед початком заправлення необхідно доторкнутися на відстані не менше ніж 1 м від заправної горловини роздавальним краном (“пістолетом”) до ПС;

перед заземленням необхідно перевірити справність і надійність з’єднань і контактів шлангових струмопровідних провідників з патрубком, роздавальним краном й іншою з’єднувальною арматурою. Заземлювачі піддаються інструментальній перевірці не менше одного разу на три місяці;

у разі якщо ПС буде частково облито паливом, запуск двигунів здійснюється не раніше ніж за 10 – 15 хвилин після повного видалення пролитого палива з поверхні літака і ґрунту (штучного покриття);

під час роботи на паливозаправнику забороняється:

користуватися паливозаправником зі знятими противибуховими сітками, з несправною дихальною арматурою цистерн, за відсутності або несправності пристроїв заземлення, за відсутності засобів пожежогасіння, а також при несправних шлангах і підтіканні пального в місцях з'єднань;

застосовувати відкритий вогонь для обігріву вузлів і деталей паливозаправника;

курити під час роботи паливозаправника;

загороджувати в'їзди і виїзди для паливозаправників;

під час заряджання ПС стисненим медичним киснем із транспортних ємностей слід дотримуватись таких вимог:

заряджання здійснювати за допомогою сифона і спеціального знежиреного зарядного рукава;

зарядний рукав має зберігатися у відведеному для нього на ЗАТО ПС місці, при цьому штуцери закриваються заглушками і чистими брезентовими (дермантиновими) чохлами;

3) правила пожежної безпеки під час виконання робіт на ПС:

підключати ПС до джерел електричного струму для перевірки обладнання дозволяється тільки після повного монтажу всіх систем. При цьому необхідно суворо стежити, щоб не проводились роботи з промивання ПС;

запуск і опробування АД після виконання регламентних робіт чи усунення несправностей здійснюються на спеціальних майданчиках, обладнаних засобами пожежогасіння;

з метою унеможливлення випадків виникнення пожежі під час опробування двигунів необхідно переконатися в герметичності всіх систем у режимі малого газу, після чого робити випробування у підвищеному режимі;

перевірку двигунів у максимальному та форсажному режимах особами ІТС дозволяється проводити тільки на майданчиках, обладнаних

кріпленнями, які передбачені КЕ літаків цього типу. Перед запуском двигунів перевіряються наявність і стан засобів пожежогасіння;

під час підготовки ПС до фарбування з протиранням фюзеляжу бензином (змивкою) ПС і посуд з бензином (змивкою) слід надійно заземлювати. Під час промивання планера і видалення старого лакофарбового покриття дозволяється користуватися шпателем тільки з кольорового металу;

у приміщеннях, де проводяться роботи із застосуванням електропаяльників, дерев'яні робочі столи обладнують негорючими теплоізоляційними підставками.

4. Командири авіаційних частин відповідають за організацію та стан протипожежної охорони.

Командири підрозділів, начальники служб і інших об'єктів на аеродромі відповідають за виконання правил пожежної безпеки в підпорядкованих їм підрозділах, службах і на об'єктах, за зберігання і використання засобів пожежогасіння. Засоби пожежогасіння закріплюються за посадовими особами, які є відповідальними за зберігання і використання цих засобів за призначенням.

Об'єкти на аеродромі обладнуються засобами пожежогасіння згідно з нормами, визначеними відповідними документами Міністерства оборони України та ЦОВВ, яким підпорядковані СДА.

За технічний стан засобів пожежогасіння та укомплектованість ними об'єктів аеродрому відповідає командир підрозділу забезпечення.

Норми забезпечення об'єктів ІАС засобами пожежогасіння наведені в додатку 39 до цих Правил.

XII. Експлуатація засобів технічного обслуговування державної авіації

1. Особливості експлуатації засобів наземного обслуговування спеціального застосування

1. Технічне обслуговування ЗНО СЗ має забезпечувати постійну готовність їх до застосування, а також своєчасне виявлення та усунення причин, які можуть призвести до передчасного зносу та виходу ЗНО СЗ з ладу. У процесі експлуатації на ЗНО СЗ виконуються роботи та контрольні (періодичні) перевірки, обсяг і строки виконання яких визначаються ЕД. Виконує ці роботи ІТС, за яким закріплено ЗНО СЗ.

2. Організацію обліку, зберігання, контролю технічного стану та ремонту ЗНО СЗ, які розміщені на стоянках ПС, в ТЕЧ АТ, ТППР (СІС), окремих групах авіаційної частини, здійснюють заступник командира ае з ІАС, начальники ТЕЧ АТ, ТППР (СІС) та окремої групи авіаційної частини відповідно.

3. ЗНО СЗ, які входять в одиночний комплект ПС, закріплюються за техніком ПС, ЗНО СЗ обслуг обслуговування і груп регламенту та ремонту – за спеціалістами цих обслуг і груп. Вони здійснюють ТО та зберігання цих засобів.

4. ЗНО СЗ зберігаються у закритих приміщеннях або під навісами, які захищають їх від впливу атмосферних опадів.

5. Порядок застосування ЗНО СЗ визначається керівництвом з технічної експлуатації та регламентом технічного обслуговування ПС, технологічними картами та керівництвом з ремонту, а також ЕД на ці засоби.

2. Особливості експлуатації засобів контролю та їх метрологічне забезпечення

1. До засобів контролю належать бортові засоби контролю (бортові автоматизовані засоби контролю, вмонтовані засоби контролю), наземно-бортові засоби контролю (бортові пристрої реєстрації параметрів, бортові пристрої запису мовної інформації, наземні пристрої обробки, наземні пристрої відтворення, пристрої перезапису польотної інформації), наземні засоби контролю (далі – НЗК) (наземні автоматизовані засоби контролю для об'єктів контролю, що не підлягають демонтажу з ПС та демонтованих з ПС, КПА, засоби вимірювальної техніки військового призначення, засоби неруйнівного дефектоскопічного контролю), які застосовуються для здійснення контролю за станом АТ під час її експлуатації та ремонту.

Бортові засоби контролю, а також бортова частина наземно-бортових засобів контролю експлуатуються згідно з ЕД на АТ, на яку вони встановлені.

НЗК, наземна частина наземно-бортових засобів експлуатуються згідно з ЕД на ці засоби.

Засоби контролю, які використовуються для перевірки обладнання однієї спеціальності, експлуатуються персоналом даної спеціальності. Коли засоби контролю використовуються для перевірки обладнання (бортових комплексів, БКС) різних спеціальностей, порядок їх експлуатації визначає ГІ ОУА ЦОВВ або ЗСУ.

2. Обліку підлягають всі НЗК, що перебувають в експлуатації та на зберіганні. Облік НЗК, які підлягають і які не підлягають повірці (калібруванню), ведеться окремо. Облік технічного стану НЗК здійснюється особами, відповідальними за їх експлуатацію.

3. НЗК вважаються введеними в експлуатацію з моменту видачі їх зі складу, про що у формулярах (паспортах) виконується запис із зазначенням номерів накладних. НЗК закріплюються за начальниками ТЕЧ ланок

(авіаційними техніками, техніками), фахівцями обслуг обслуговування, груп ТЕЧ АТ, ТППР (СІС) і окремих груп авіаційної частини.

4. До експлуатації (застосування) допускаються тільки НЗК, передбачені ЕД для даного типу АТ. У разі відсутності в авіаційній частині рекомендованих в ЕД НЗК допускається застосовувати за узгодженням з метрологічною службою вищого ОУА інші типи НЗК з аналогічними чи більш удосконаленими метрологічними характеристиками.

Наземні засоби контролю, що мають нормовані метрологічні характеристики (ЗВТ, наземні автоматизовані системи контролю (далі – НАСК), допускаються до експлуатації (застосування) тільки після проведення калібрування (повірки) у метрологічній лабораторії.

5. Періодичність калібрування (повірки) ЗВТ, НАСК визначається переліком засобів вимірювальної техніки, що підлягають калібруванню (повірці), затвердженому в установленому порядку. ЗВТ, НАСК подається для калібрування (повірки) в органи державної метрологічної служби спеціалістами ІАС авіаційних частин згідно з планом, розробленим метрологічною службою вищого ОУА.

За організацію калібрування (повірки) відповідає начальник служби метрології та стандартизації (позаштатний метролог) авіаційної частини (установи), за своєчасне подання ЗВТ, НАСК для калібрування (повірки) – ІТС, який експлуатує ЗВТ, НАСК.

6. Подані для калібрування (повірки) ЗВТ, НАСК укомплектовуються заповненою документацією (формулярами, паспортами, описами, інструкціями, графіками, таблицями), а також штатним інструментом та пристроями, необхідними для їх калібрування (повірки) та регулювання. У разі втрати паспорта (формуляра) надається дублікат, засвідчений підписом командира авіаційної частини та гербовою печаткою авіаційної частини.

7. Несправні ЗВТ, НАСК (з наявними відмовами чи механічними пошкодженнями) до повірки не допускаються, а направляються в ремонт.

8. Допускається застосування ЗВТ, НАСК, що надійшли із заводу-виробника, якщо не минув строк проведення періодичного калібрування (повірки) у органах державної метрологічної служби.

9. Результати калібрування (повірки) ЗВТ, НАСК, що відповідають встановленим вимогам, оформляються у формулярі (паспорті) або атестаті, підписуються спеціалістом метрологічної лабораторії із зазначенням дати калібрування (повірки) і завіряються відтиском тавра для документів. Для вмонтованих (щитових) ЗВТ результати калібрування (повірки) дозволяється оформляти у формулярі (паспорті) об’єкта.

10. Засоби контролю (стенди, установки, експлуатаційно-ремонтні пульти тощо), виготовлені безпосередньо в авіаційній частині, допускаються до експлуатації (застосування) після проведення метрологічної експертизи.

11. Технічне обслуговування НЗК виконується персоналом авіаційної частини, що експлуатує дані засоби, в обсязі та з періодичністю, зазначеними в ЕД на них.

Про виконання робіт з ТО виконується запис у формулярах (паспортах) НЗК із зазначенням дати проведення та підписом особи, яка виконувала ТО.

12. Поточний ремонт ЗВТ здійснюється виїзними метрологічними групами державної метрологічної служби безпосередньо в авіаційних частинах.

Середній ремонт ЗВТ виконується регіональними органами державної метрологічної служби в стаціонарних умовах, у разі неможливості його

виконання – на підприємствах промисловості. Капітальний ремонт ЗВТ виконується тільки на підприємствах промисловості.

13. Своєчасну здачу на склад для відправки в ремонт несправних ЗВТ, НАСК організовують начальники обслуг (груп) авіаційної частини, які експлуатують ЗВТ, НАСК.

14. НЗК, які закладаються на зберігання, повинні бути в справному стані, повірені (відкалібровані) та повністю укомплектовані ЕД і одиночними комплектами ЗЧМ.

Порядок постановки ЗВТ на короткострокове чи довгострокове зберігання, а також періодичність їх повірки (калібрування) і технічного обслуговування під час зберігання визначаються відповідними керівними документами.

15. ІТС авіаційних частин, що застосовує засоби контролю, повинен знати їх конструкцію, функціональні можливості, вміти правильно користуватися цими засобами і оцінювати отримані результати контролю (вимірювання), стежити за справністю засобів контролю, своєчасністю їх повірки (калібрування), технічного обслуговування та ремонту.

3. Особливості утримання і застосування інструменту в державній авіації

1. Інструмент, що входить до одиночного комплекту ПС, закріплюється за авіаційним техніком (бортовим техніком, механіком) ПС. Інструмент, ЗНО СЗ, засоби контролю і військового ремонту загального користування закріплюються за особами, що відповідають за зберігання і видачу, а індивідуального користування – за спеціалістами обслуг обслуговування ае, груп ТЕЧ АТ, ТППР (СІС) та груп авіаційної частини.

Користуватися інструментом без дозволу особи, за якою він закріплений, забороняється.

З метою забезпечення контролю за утриманням інструменту, недопущенням втрати або залишення інструменту в ПС робиться його клеймування, облік та перевірка наявності.

Користуватися інструментом, який не має клейма, забороняється.

Правила клеймування інструменту наведені в додатку 40 до цих Правил.

Порядок обліку, зберігання, видачі та отримання інструменту визначається заступником командира авіаційної частини з ІАС. Облік і видача інструменту здійснюється у журналі обліку інструменту та пристроїв, що зберігаються в спеціальних приміщеннях (додаток 41) та в журнал видачі інструменту (додаток 42).

2. Перевірка наявності інструменту згідно з описом проводиться щоразу перед початком та після закінчення робіт на АТ особами, за якими закріплений інструмент. Начальники ТЕЧ ланок (загонів), обслуг обслуговування ае, груп ТЕЧ АТ, ТППР (СІС) та окремих груп авіаційної частини перевіряють наявність і справність інструменту в ланці (загоні, обслузі, групі) не менше одного разу на тиждень.

У разі виявлення факту втрати інструменту негайно вживаються заходи, що унеможливлюють випуск ПС в політ із залишеним у ньому інструментом. Про втрату інструменту доповідають по команді та вживають заходів щодо його розшуку. Кожен випадок втрати інструменту підлягає розслідуванню.

3. Перевірка стану інструменту, ЗНО СЗ, засобів контролю і військового ремонту заступниками командирів ае з ІАС, начальниками ТЕЧ та ТППР (СІС) авіаційної частини проводиться за планами командирів (начальників) цих підрозділів.

Перевірка стану ЗТО старшими інженерами авіаційної частини зі спеціальності проводиться за планом заступника командира авіаційної частини з ІАС.

Плани (графіки) перевірки складаються щомісяця з таким розрахунком, щоб протягом шести місяців були перевірені всі ЗНО СЗ, засоби контролю, військового ремонту та інструмент підрозділів авіаційної частини.

4. Утримання і застосування засобів наземного обслуговування спеціального призначення у державній авіації

1. Облік і експлуатація ЗНО СЗ в авіаційних частинах організовуються відповідно до чинних нормативно-правових актів.

2. Кожен ЗНО СЗ закріплюється наказом командира авіаційної частини за відповідним підрозділом та водієм (наземним авіаційним спеціалістом), який безпосередньо відповідає за технічний стан ЗНО СЗ.

3. ТО автомобільних базових шасі здійснюється водієм та спеціалістом технічно-експлуатаційної частини автомобільної техніки, забезпечення запасними частинами і водійським інструментом автомобільних (базових) шасі ЗНО СЗ здійснюється автомобільною та електрогазовою службою авіаційної частини.

4. Виконання ТО ЗНО СЗ здійснюється відповідно до планів (планів-графіків), що складаються керівним ІТС авіаційної частини і узгоджуються з начальником автомобільної і електрогазової служби.

5. Регламентні роботи на спеціальному обладнанні ЗНО СЗ виконуються персоналом ТЕЧ АТ. Графіки виконання зазначених регламентних робіт складаються начальником ТЕЧ АТ, технологічні карти розробляються старшими інженерами (інженерами) авіаційної частини зі

спеціальності. Ці документи узгоджуються з начальником автомобільної і електрогазової служби та затверджуються заступником командира авіаційної частини з ІАС.

6. Під час контрольного огляду ЗНО СЗ здійснюється зовнішній огляд двигуна, шасі, обладнання та перевіряється:

наявність і справність контрольно-вимірювальної апаратури, інструменту, пожежного обладнання та інвентарю, наявність і стан документації згідно з відомістю комплектації;

закріплення спеціального автомобіля (спеціального причепа) за підрозділом авіаційної частини і водієм (наземним авіаційним спеціалістом);

ведення обліку напрацювання ЗНО СЗ і його обладнання;

своєчасність виконання ТО базового шасі ЗНО СЗ, чергових перевірок і регламентних робіт на спеціальному обладнанні;

усунення недоліків, виявлених посадовими особами під час попередніх контрольних оглядів;

знання і практичні навички персоналу, що експлуатує обладнання ЗНО СЗ.

Періодичність та кількість оглядів ЗНО СЗ керівним ІТС авіаційних частин, вищих ОУА наведено в додатку 43 до цих Правил.

5. Підготовка і допуск до роботи на авіаційній техніці засобів аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден

1. Підготовку ЗАТО ПС до роботи, перевірку технічного стану, укомплектованість обладнанням, приладами, пристроями, інструментом, витратними матеріалами, протипожежними засобами і оформлення документації проводить персонал підрозділів АТЗ.

2. ЗАТО ПС повинні прибувати на стоянку АТ технічно справними, такими, що пройшли чергове технічне обслуговування, регламентні роботи, підготовлені до роботи, заправлені згідно із завданням кондиційними паливом, мастилами, спеціальними рідинами та зрідженими (стисненими) газами.

Про підготовку і допуск до застосування ЗАТО ПС, палива, мастил, спеціальних рідин та зріджених (стиснених) газів посадові особи відповідних підрозділів АТЗ та служб авіаційної частини роблять записи у дорожньому листі, журналі обліку роботи ЗАТО ПС, паспорті і контрольному талоні. Контрольні талони видаються водіям технічних засобів служби пального і начальнику ЦЗП.

3. Перевірку паспортних даних медичного кисню здійснює начальник автомобільної і електрогазової служби, а його якості і придатності – начальник медичної служби авіаційної частини.

Бортові кисневі системи заряджаються тільки медичним киснем.

4. Аеродромний контроль ЗАТО ПС, ПММ, спеціальних рідин, стиснених (зріджених) газів проводиться посадовими особами ІТС авіаційної частини на стоянках ЗАТО ПС за спеціальними технологічними картами (переліками).

У разі позитивних результатів аеродромного контролю ЗАТО ПС, ПММ, спеціальних рідин і зріджених (стиснених) газів посадова особа ІТС авіаційної частини, що проводила огляд та перевірку, дає дозвіл на допуск їх до застосування із записом у відповідному документі (контрольному талоні, паспорті або журналі обліку роботи ЗАТО ПС) “Заправлення (зарядку, застосування) дозволяю” із зазначенням дати, часу, посади та підпису.

Основні вимоги до ЗАТО ПС і обсяг їх аеродромного контролю визначаються відповідними керівними документами з АТЗ польотів.

5. У разі виявлення некондиційності палива, мастил, спеціальних рідин, стиснених (зріджених) газів чи незадовільного технічного стану ЗАТО ПС ці засоби до заправлення (зарядки, застосування) не допускаються, про що робиться запис в журналі обліку роботи ЗАТО ПС. Посадові особи, що усунули засоби від застосування, доповідають про це по команді.

6. Перед заправленням ПС паливом, мастилом і спеціальними рідинами технік (бортовий технік, механік) зобов'язаний перевірити:

заземлення ПС;

заземлення заправника;

заземлення пістолета (роздавального крана) заправника;

наявність запису про допуск ЗАТО ПС до заправлення.

XIII. Особливості роботи інженерно-технічного складу в умовах радіоактивного, хімічного та біологічного (бактеріологічного) зараження

1. Організація роботи на авіаційній техніці в умовах радіоактивного, хімічного та біологічного (бактеріологічного) зараження

1. Радіоактивне, хімічне та біологічне (бактеріологічне) зараження аеродромів, персоналу, авіаційної та спеціальної техніки можливе як під час безпосереднього застосування противником ЗМУ по аеродрому, так і по об'єктах, розташованих від нього на значних відстанях.

Крім того, ПС можуть заражатися під час прольоту через хмару, забруднену радіоактивними та отруйними речовинами (далі – ОР), а також під час посадки на заражені аеродроми.

2. У разі виявлення спостерігачами підрозділів радіоактивного зараження об'єктів та надання відповідної доповіді на КП (у штаб) за

вказівкою командира авіаційної частини (підрозділу) подається сигнал про радіоактивне зараження. Під час виявлення хімічного (біологічного) зараження спостерігачі підрозділів негайно подають сигнал оповіщення про хімічне (біологічне) зараження, а потім доповідають про це на КП (штаб). У випадку безпосередньої загрози радіоактивного (хімічного, біологічного) зараження сповіщення може здійснюватися за розпорядженням командира авіаційної частини (підрозділу) до моменту безпосереднього зараження аеродрому (об'єкта).

Доведення сигналів попередження і оповіщення до ІТС, зайнятого роботами на АТ, організують командири ае, а також командири (начальники) підрозділів ІАС.

У разі надходження сигналу оповіщення персонал переводить засоби індивідуального захисту (далі – ЗІЗ) в бойове положення та діє за вказівками своїх командирів (начальників), персонал, не зайнятий виконанням робіт на АТ, укривається в захисних спорудах.

Для випуску в політ підготовлених ПС залишається мінімально необхідна кількість ІТС.

3. У разі зараження аеродрому на підставі рішення командира частини з урахуванням даних радіаційної (хімічної, біологічної) розвідки та контролю зараження АТ організовується виведення ПС на незаражені (менш заражені) ділянки аеродрому, спеціальна обробка ПС, огляд і підготовка до польотів.

4. Роботи на ПС в умовах радіоактивного, хімічного, біологічного (бактеріологічного) зараження організовуються згідно з чинним РТО та інструкціями. Порядок роботи установлюється з урахуванням можливих доз опромінювання ІТС за час підготовки ПС до польоту та перегріву (переохолодження) персоналу під час перебування в ЗІЗ, а також ступеня боєздатності частини (підрозділу). Наслідки опромінення ІТС, значення

залишкової дози опромінення та доза залишкового опромінення, що не приводить до зниження боєздатності, приводяться в методичних вказівках.

Тривалість очікування спаду потужності дози випромінювання на зараженому аеродромі (у зоні розосередження) встановлюється командиром частини з урахуванням строків готовності до виконання бойового завдання, ступеня інженерного обладнання аеродрому (району розташування) та можливостей щодо організації роботи ІТС позмінно.

Порядок застосування засобів профілактики ураження (захисних засобів, антидотів, антибіотиків) встановлюється командиром частини (підрозділу) за рекомендаціями начальника медичної служби.

5. На аеродромі, зараженому радіоактивними речовинами, підготовка заражених ПС до польотів проводиться на місцях стоянок без дезактивації ПС. Для захисту персоналу при цьому використовуються ЗІЗ.

6. Під час хімічного та біологічного зараження роботи на ПС виконуються в ЗІЗ.

7. Перелік ЗІЗ, що використовуються, визначає командир підрозділу з урахуванням характеру дій персоналу, метеоумов, фізичного навантаження та характеру місцевості.

8. Під час виконання робіт у кабіні ПС повинні вживатись заходи щодо унеможливлення потрапляння до неї радіоактивних, отруйних та біологічних речовин.

9. Робота ІТС у ЗІЗ за потреби організовується позмінно. Графік позмінної роботи на АТ розробляється заступником командира частини з ІАС разом із начальником служби радіаційного, хімічного, біологічного захисту. Чередування змін при цьому проводиться таким чином, щоб закінчення зміни

відбувалось при повному завершенні операцій. Тривалість роботи однієї зміни не повинна перевищувати допустимий час перебування у ЗІЗ, який приводиться в методичних вказівках.

Для відпочинку персонал використовує сховища та спеціальні машини, обладнані фільтровентиляційними агрегатами (установками), а на період між польотами виводиться в незаражений район.

10. Для забезпечення керування персоналом під час роботи на АТ у ЗІЗ на захисному одязі ліворуч на рівні грудей водостійкою фарбою робиться надпис із вказанням військового звання й прізвища. Розміри напису: довжина – 12 см, висота – 8 см.

11. Військовий контроль за опроміненням персоналу здійснюється індивідуальним чи груповим методом. Показники вимірювачів дози у ІТС знімаються медичною службою не менше одного разу на добу.

Про отримання однократних доз опромінення 100 рад і більше негайно доповідається по команді.

Врахування доз опромінення та картки обліку доз опромінення персоналу ведуться за встановленими формами.

12. Контроль за радіоактивним зараженням персоналу і матеріальних засобів проводиться на незараженій місцевості після виконання бойового завдання за вказівкою командира авіаційної частини силами та засобами підрозділу служби радіаційного, хімічного, біологічного захисту і спеціально підготовленими спеціалістами авіаційної частини. За потреби для скорочення часу може проводитися вибірковий контроль. Вибірковому контролю в підрозділах підлягають 2 – 4 людини та 1 – 2 одиниці АТ. Порядок виконання контролю визначає заступник командира частини з ІАС. Хімічний контроль здійснюється силами та засобами підрозділу радіологічного, хімічного та біологічного захисту.

13. Спеціальна обробка ПС організовується заступником командира авіаційної частини з ІАС разом з начальником служби радіаційного, хімічного, біологічного захисту та здійснюється обслугами спеціальної обробки.

Кількість обслуг та їх склад визначаються наказом командира авіаційної частини. Для виконання спеціальної обробки авіаційна частина забезпечується необхідними технічними засобами спеціальної обробки, розчинами та рецептурами. Постачання забезпечується службою радіаційного, хімічного, біологічного захисту авіаційної частини та відповідними службами забезпечення.

На зараженому аеродромі обробка ПС проводиться на майданчиках спеціальної обробки, на РД поблизу зон розосередження чи безпосередньо на стоянках, куди подаються необхідні засоби обробки. Якщо територія аеродрому не заражена, то спеціальна обробка ПС виконується тільки на майданчиках спеціальної обробки.

14. Залежно від бойової обстановки спеціальна обробка техніки може бути частковою чи повною.

Часткова обробка проводиться за окремим розпорядженням командира підрозділу без припинення виконання бойового завдання. Під час часткової спеціальної обробки обробляються окремі найбільш забруднені деталі (вузли) та поверхні ПС, з якими стикається персонал під час підготовки ПС до польоту, а в разі зараження радіоактивними речовинами обробляється вся заражена поверхня. У першу чергу обробляються ПС, що не мають зовнішніх пошкоджень.

Повна обробка проводиться після виконання бойового завдання з дозволу командира частини (підрозділу). При цьому обробляється вся поверхня ПС, його обладнання, АЗУ та ЗТО. Після виконання дегазації, дезактивації проводиться контроль радіоактивного та хімічного зараження

ПС. Якщо дегазація, дезактивація виявилися неефективними, то рішення про повторну обробку чи її припинення приймає командир частини на підставі доповіді начальника служби радіаційного, хімічного, біологічного захисту. Безпечні значення наведеної активності в об’єктах військової техніки, безпечне зараження поверхні АТ радіоактивними речовинами та потрібний час спеціальної обробки приводяться в методичних вказівках. Повнота дегазації (дезінфекції) ПС досягається дотриманням режиму обробки, норм витрат розчинів чи рецептур і правил спеціальної обробки.

15. Роботи на аеродромі та підготовка ПС до польоту після спеціальної обробки, якщо є загроза ураження персоналу внаслідок залишкового зараження АТ, проводяться у ЗІЗ. Дозвіл на роботу без використання ЗІЗ дає командир частини.

16. Усі ПС, які потрапили в зону дії вражаючих факторів ядерного вибуху, райони застосування хімічної та біологічної зброї, а також ПС, що пройшли спеціальну обробку, підлягають детальному огляду та контролю технічного стану. Обсяг огляду та контролю визначає заступник командира ае з ІАС.

17. В умовах застосування противником ЗМУ заступник командира частини з ІАС зобов’язаний:

готувати командиру (начальнику штабу) частини пропозиції щодо розосередження ІТС частини та його захисту;

встановлювати режими та порядок опробування двигунів, маршрути руління (буксирування) ПС, пересування ЗНО СЗ і автотранспорту (разом із заступником командира ае з ІАС), порядок розміщення та пересування персоналу, що унеможливлює повторне зараження внаслідок пилоутворення та переносу зараження на техніку, людей і незаражені ділянки аеродрому;

разом із начальником служби радіологічного, хімічного та біологічного захисту організовувати спеціальну обробку АТ;

розробляти разом із начальником служби радіологічного, хімічного та біологічного захисту графік позмінної роботи на АТ;

встановлювати порядок виконання робіт на АТ, що забезпечує своєчасне виконання поставлених завдань при збереженні боєздатності ІТС частини в умовах зараження аеродрому (АТ);

організовувати контроль за виконанням ІТС частини заходів безпеки під час дії в умовах радіологічного, хімічного та біологічного зараження аеродромів і роботи на зараженій АТ.

18. Під час польотів із заражених аеродромів командири ае, а також командири (начальники) підрозділів ІАС зобов'язані:

визначати порядок використання сховищ для персоналу і техніки в зоні розосередження (районі розташування персоналу);

контролювати стан закріплених сховищ та укриттів для персоналу;

перевіряти наявність і справність ЗІЗ у підпорядкованого персоналу;

забезпечити розосередження (укриття) закріпленої за підрозділом техніки;

встановлювати порядок оповіщення персоналу в зоні розосередження (районі розташування);

оцінювати радіаційну (хімічну) обстановку в зоні розосередження (районі розташування) і забезпечувати виконання бойового завдання в умовах зараження.

Крім того, командири ае, командири (начальники) підрозділів ІАС в районі розташування підпорядкованих підрозділів повинні організувати радіаційне та хімічне спостереження, а також дозиметричний контроль опромінення персоналу та ступеня радіоактивного зараження АТ.

19. Захист від ЗМУ під час перебазування авіаційних частин досягається розосередженням АТ, її маскуванням, безперервною радіаційною та хімічною розвідкою, комплексним використанням ЗІЗ персоналу, захисних засобів техніки, а також створенням системи зв'язку та оповіщення про радіаційне, хімічне та біологічне зараження.

20. З прибуттям у район нового базування ІТС бере участь у здійсненні заходів щодо захисту від ЗМУ.

21. Під час планування роботи в умовах зараження необхідно враховувати втрати ІТС, зниження його працездатності під час використання ЗІЗ, а також додаткові втрати на спеціальну обробку та на відновлення нормального психологічного стану персоналу.

22. Підготовка ІТС до роботи в умовах радіаційного, хімічного та біологічного зараження здійснюється шляхом систематичних тренувань за планом бойової підготовки, які організовуються начальником служби радіаційного, хімічного, біологічного захисту частини разом із заступником командира частини з ІАС. Тренування проводяться разом із перевірками бойової готовності частини.

2. Експлуатація та відновлення зараженої авіаційної техніки

1. Експлуатація АТ, яка пройшла спеціальну обробку, без ЗІЗ здійснюється з дозволу командира авіаційної частини на підставі даних контролю радіоактивного та хімічного зараження і доповіді начальника служби радіаційного, хімічного, біологічного захисту.

2. ПС, які знаходяться у залізобетонних укриттях (далі – ЗБУ) закритого типу, радіоактивному зараженню не піддаються і не підлягають

дезактивації. Роботи з підготовки ПС до польоту у ЗБУ персонал виконує без ЗІЗ.

3. Зовнішні поверхні ПС, які пролетіли через радіоактивну хмару, дезактивації не підлягають. АД та агрегати, що обдувалися зараженим атмосферним повітрям, підлягають дезактивації.

4. На зараженому ОР аеродромі у разі потреби термінового виконання бойового завдання чи перебазування на аеродром маневру виконується часткова дегазація АТ. Після часткової дегазації ПС підготовка їх до польотів проводиться у ЗІЗ.

У випадку нестачі часу на обробку ПС, технічних засобів дегазації, розчинів та рецептур, обслуг спеціальної обробки підготовка заражених ПС проводиться без їх дегазації на місцях стоянок ПС. При цьому персонал використовує протигаз, комплект КЗО-Т, захисний плащ у вигляді комбінезона. Після польоту ПС на режимах, що забезпечують їх самодегазацію в повітрі, та посадки на незаражені аеродроми підготовка ПС до повторного польоту здійснюється після проведення хімічного контролю зараження та може виконуватися без ЗІЗ. ПС, які знаходяться у ЗБУ закритого типу, зараженню осідаючими аерозолями ОР не піддаються та не підлягають дегазації. У такому випадку підготовка ПС проводиться персоналом у протигазах.

ПС, ЗТО та боєприпаси, заражені зоманом і продегазовані розчином СФ-2У чи гасом (бензином, спиртом), на незаражених аеродромах повинні експлуатуватися персоналом у протигазах та захисних рукавицях. Протигази можуть бути зняті з дозволу командира авіаційної частини.

Особливу увагу цьому питанню слід приділяти під час роботи в закритому приміщенні (ЗБУ, ангарі, наметі). ПС, АЗУ і ЗТО, заражені газом Ві-ікс, іпритом і продегазовані розчином СФ-2У чи гасом (бензином,

спиртом), повинні експлуатуватися персоналом у захисних рукавицях протягом 1 – 2 діб після дегазації.

5. АТ, що потребує евакуації на ремонтні підприємства, безпосередньо перед підготовкою до відправки підлягає контролю на радіаційне (хімічне) зараження та за потреби спеціальній обробці.

6. Передача АТ, що заражена вище допустимих значень, з частини (підрозділу) в частину (підрозділ) заборонена. У виняткових випадках рішення на передачу такої техніки всередині частини приймає командир частини. У разі якщо ступінь радіоактивного зараження АТ перевищує встановлені норми, а дезактивація неефективна, то відновлення (ремонт) здійснюється після природного зниження ступеня зараження до допустимого.

XIV. Посадові обов'язки інженерно-технічного складу інженерно-авіаційних служб

1. Підпорядкованість посадових осіб інженерно-технічного складу інженерно-авіаційних служб

1. Посадові обов'язки ІТС ІАС ЦОВВ, у підпорядкуванні яких є СДА, визначаються положенням про відповідні структурні підрозділи.

Обов'язки інших посадових осіб ІТС СДА, які не наведені в цьому розділі, розробляються з урахуванням цих Правил і затверджуються вищим начальником ІАС.

2. Усі посадові особи ІТС у спеціальному відношенні підпорядковуються вищим посадовим особам ІАС. Підпорядкованість ІТС у спеціальному відношенні передбачає виконання нижчими посадовими особами ІТС вказівок, розпоряджень (усних і письмових) та інших

директивних документів вищих посадових осіб ІАС з питань експлуатації та ремонту АТ та обладнання з даної спеціальності.

Розпорядження вищих посадових осіб ІАС з питань експлуатації та ремонту АТ, ІТП є обов'язковими для всього персоналу авіаційних частин та підрозділів.

3. Обов'язки посадових осіб з'єднань та їм рівних структурних підрозділів ДА розробляються з урахуванням наведених нижче обов'язків посадових осіб Збройних Сил України.

2. Начальник інженерно-авіаційної служби з'єднання

1. Начальник ІАС з'єднання організовує ІАЗ бойової підготовки та бойових дій в об'єднанні та відповідає за:

бойову готовність АТ, що знаходиться на озброєнні авіаційних частин з'єднання;

планування та організацію ІАЗ бойових дій та бойової підготовки авіаційних частин з'єднання;

організацію експлуатації АТ, що знаходиться на озброєнні авіаційних частин з'єднання;

організацію проведення інженерно-оперативних розрахунків і розробку рекомендацій щодо найбільш ефективного використання АТ, що знаходиться на озброєнні авіаційних частин з'єднання, сил і засобів ІАС;

готовність сил і засобів військового ремонту авіаційних частин до виконання поточного і середнього ремонту несправної АТ;

організацію ремонту АТ, що знаходиться на озброєнні авіаційних частин з'єднання;

готовність ІАС до виконання завдань за призначенням, підпорядкованих авіаційних частин, підготовку до виконання завдань за

призначенням, виховання, дисципліну і моральний стан безпосередньо підпорядкованого ІТС;

уведення до строю новоприбулих старших інженерів (інженерів) з'єднання;

організацію ІТП з'єднання.

Начальник ІАС з'єднання підпорядковується начальнику авіації з'єднання і є прямим начальником усього персоналу авіації з'єднання.

2. Начальник ІАС з'єднання повинен:

знати АТ, що знаходиться на озброєнні авіаційних частин з'єднання, правила її експлуатації;

брати участь у розробці та контролі за виконанням плану бойової підготовки з'єднання;

розробляти плани (розпорядження) з організації експлуатації АТ на період ведення бойових дій, бойової підготовки та навчань;

керувати бойовою підготовкою підпорядкованих авіаційних частин, ІТП всього персоналу авіаційних частин з'єднання, розробляти і проводити заходи щодо підвищення ефективності ІТП;

організовувати експлуатацію та ремонт АТ з'єднання, ІАЗ бойових дій і бойової підготовки авіаційних частин з'єднання відповідно до нормативних документів з питань експлуатації АТ;

контролювати та систематично аналізувати стан готовності, справності та надійності АТ в авіаційних частинах з'єднання, розробляти і проводити заходи щодо підтримання їх потрібного рівня;

приймати рішення й організовувати розробку документів з ІАЗ бойових дій і бойової підготовки авіаційних частин з'єднання, організовувати і контролювати ведення інженерами ІАС встановленого обліку і звітності;

розробляти та проводити заходи щодо забезпечення безпеки польотів і запобігання пошкоджень АТ та дотримання правил експлуатації АТ, заходів безпеки під час роботи на АТ;

брати участь у розслідуванні авіаційних подій та інцидентів, які пов’язані з порушенням правил технічної експлуатації та відмовами АТ; розробляти й проводити заходи щодо їх виявлення, усунення та попередження;

організовувати узагальнення і доведення до частин з’єднання результатів дослідницьких (інспекторських) перевірок боєготовності та розробку заходів, спрямованих на підвищення бойової готовності АТ, скорочення строків її підготовки до бойового застосування, забезпечення високої мобільності і маневреності підрозділів ІТС;

організовувати середній і капітальний ремонт АТ, контролювати своєчасність і якість його виконання; організовувати відправлення в ремонт АТ, яка не може бути відновлена силами та засобами ІАС авіаційних частин з’єднання;

контролювати відновлення АТ, яка зазнала бойові або експлуатаційні пошкодження та відмови;

організовувати вивчення та освоєння нової АТ спеціалістами авіаційних частин і управління з’єднання;

організовувати заходи, спрямовані на підвищення надійності АТ і пов’язані з виконанням робіт за бюлетенями;

контролювати своєчасне пред’явлення рекламацій з питань усунення несправностей гарантійної техніки;

контролювати стан АТ і виконання спеціалістами авіаційних частин з’єднання правил її експлуатації, узагальнювати досвід експлуатації АТ і доводити його до ІТС авіаційних частин, проводити технічні розбори з керівним ІТС авіаційних частин з’єднання;

організовувати і контролювати вивчення нової АТ спеціалістами авіаційних частин з’єднання, освоєння прогресивних методів її експлуатації, розробляти та проводити заходи щодо підвищення якості ІТП, впроваджувати найбільш ефективні методи і форми навчання, здійснювати контроль за уведенням до строю інженерів, що прибувають до авіаційних

частини, організовувати роботу з підвищення класної кваліфікації ІТС авіаційних частин, управління з’єднання;

організовувати в авіаційних частинах з’єднання підготовку інструкторів практичного навчання з військового ремонту;

планувати та організовувати виїзди комплексних груп старших інженерів ІАС з’єднання в авіаційні частини з’єднання;

організовувати в авіаційних частинах проведення військових випробувань, лідерної та підконтрольної експлуатації АТ;

організовувати приймання АТ з АРП, підприємств промисловості, а також авіаційних частин, які вводяться до складу чи оперативного підпорядкування з’єднання;

організовувати і контролювати підготовку до передачі з авіаційних частин з’єднання в інші з’єднання АТ, ЗНО СЗ і ЕД;

організовувати ведення старшими інженерами ІАС з’єднання встановленого обліку та звітності та контролювати правильність і своєчасність їх ведення в авіаційних частинах з’єднання;

планувати і організовувати проведення професійної підготовки старших інженерів ІАС з’єднання;

контролювати правильне використання і економічне витрачання матеріальних засобів та ППМ під час експлуатації та технічного обслуговування АТ і засобів військового ремонту;

знати ділові, моральні якості керівного складу ІАС з’єднання, авіаційних частин, що входять до складу з’єднання, займатися підбором і розставлянням керівного ІТС підпорядкованих авіаційних частин;

організовувати надання допомоги у відновленні та підготовці до польоту ПС інших з’єднань, які здійснили посадку на аеродромах з’єднання;

здійснювати контроль та вживати заходів щодо збереження державної таємниці в роботі ІТС з’єднання.

3. Начальник ІАС з’єднання має право:

давати розпорядження всьому особовому складу авіації авіаційних частин і управління з’єднання з питань ІАЗ підготовки до дій за призначенням та вимагати їх виконання;

забороняти польоти в разі грубих порушень правил експлуатації АТ льотним складом і ІТС з подальшою доповіддю командиру з’єднання;

відстороняти від експлуатації АТ льотний і ІТС авіаційних частин, управління з’єднання (крім заступників командира з’єднання, начальника авіації та його заступників) у разі грубих порушень ними правил експлуатації АТ, а також незадовільного знання АТ і правил її експлуатації;

відстороняти ПС від польоту у випадку порушень правил його експлуатації.

3. Старший інженер з’єднання

1. Старший інженер з’єднання здійснює технічне керівництво експлуатацією АТ за своєю спеціальністю та відповідає за:

розробку і проведення заходів щодо утримання АТ в постійній справності та бойовій готовності, проведення грамотної її експлуатації, підтримання необхідного рівня надійності;

стан рекламаційної роботи в частинах з’єднання;

розробку і впровадження заходів щодо організації проведення військового ремонту АТ;

бойову підготовку, виховання, військову дисципліну та моральний стан безпосередньо підпорядкованого йому персоналу;

ІТП в авіаційних частинах і управлінні з’єднання;

наявність та своєчасне внесення змін в еталонні примірники документації, своєчасне доведення до ІТС авіаційних частин з’єднання усіх змін і доповнень.

Він підпорядковується начальнику ІАС з'єднання і є безпосереднім начальником старших інженерів (інженерів) авіаційних частин з'єднання за спеціальністю.

2. Старший інженер з'єднання за спеціальністю повинен:

знати АТ, що знаходиться на озброєнні авіаційних частин з'єднання та правила її експлуатації;

знати стан АТ та вживати заходів щодо забезпечення необхідного рівня справності та боєготовності АТ;

керувати підготовкою безпосередньо підпорядкованого йому персоналу, розробляти рекомендації щодо організації ІТП всього персоналу ІАС авіаційних частин з'єднання;

брати участь у розслідуванні авіаційних подій і інцидентів, пов'язаних із порушенням правил технічної експлуатації та відмовами АТ;

здійснювати облік і аналіз відмов і пошкоджень АТ, розробляти та вживати заходів щодо підтримання її надійності, удосконалювати експлуатацію, проводити технічні розбори з ІТС авіаційних частин з'єднання;

проводити періодичний аналіз надійності АТ;

систематично проводити аналіз стану рекламаційної роботи і вживати заходів щодо підвищення її ефективності;

розробляти пропозиції щодо вдосконалення організації та методів ІАЗ бойових дій і бойової підготовки, більш ефективного використання льотно-технічних характеристик АТ, зміни до чинних настанов, інструкцій та керівництв з експлуатації АТ;

організовувати та контролювати вивчення нової АТ персоналом авіаційних частин з'єднання, особисто проводити з ним заняття з найбільш складних тем, розробляти та вживати заходів щодо підвищення якості ІТП, впроваджувати найбільш удосконалені та раціональні методи навчання;

контролювати в авіаційних частинах з’єднання організацію введення до строю інженерів, техніків і молодших авіаційних спеціалістів, роботу з підвищення класної кваліфікації ІТС авіаційних частин з’єднання;

організовувати вивчення, облік бюлетенів промисловості, виконання робіт за бюлетенями, контролювати виконання робіт за бюлетенями в авіаційних частинах і своєчасне подання донесень за встановленою формою про виконання робіт за бюлетенями;

здійснювати розрахунки і складання заявок на потрібні матеріальні та технічні засоби для забезпечення експлуатації АТ;

розробляти пропозиції щодо організації відновлення АТ, яка зазнала бойових або експлуатаційних пошкоджень та відмов;

контролювати утримання та експлуатацію пересувних контрольно-ремонтних засобів, їх облік і розподіл;

контролювати облік, утримання, правильність експлуатації та своєчасну перевірку засобів технічного обслуговування;

контролювати роботу представників промисловості, відпрацювання спільних протоколів, рішень, планів-графіків, актів та інших документів;

контролювати роботу з корегування мобільних комплектів і норм витрати запасних частин і матеріалів для основних типів АТ, що експлуатується в з’єднання;

організовувати і контролювати своєчасне відправлення в авіаційні частини з’єднання експлуатаційної, ремонтної та іншої документації, що надходить;

знати ділові та моральні якості керівного ІТС частин і давати рекомендації щодо його підбору і розстановки.

3. Старший інженер з’єднання за спеціальністю має право:

давати технічні вказівки всьому особовому складу авіаційних частин з’єднання з питань технічної експлуатації АТ, ІТП в межах своїх службових обов’язків;

відстороняти від експлуатації АТ льотний та ІТС авіаційних частин і управління з'єднання (крім начальника авіації та його заступників) у разі грубих порушень ними заходів безпеки чи правил її експлуатації, а також таких, які під час перевірки показали незадовільні знання АТ і правил її експлуатації.

4. Заступник командира авіаційної бригади (полку, окремої ескадрильї) з інженерно-авіаційної служби – начальник інженерно-авіаційної служби

1. Заступник командира авіаційної бригади (полку, окремої ескадрильї) з ІАС – начальник ІАС відповідає за:

бойову готовність АТ, що знаходиться на озброєнні частини, правильну її експлуатацію та військовий ремонт;

забезпечення безпеки польотів ПС;

ІАЗ бойових дій і бойової підготовки;

ІТП частини;

бойову і мобілізаційну готовність підпорядкованих йому підрозділів;

бойову підготовку, виховання, військову дисципліну і моральний стан безпосередньо підпорядкованого йому персоналу.

Він підпорядковується командиру авіаційної частини і є прямим начальником всього персоналу частини.

2. Заступник командира авіаційної бригади (полку, окремої ескадрильї) з ІАС – начальник ІАС повинен:

знати конструкцію та правила експлуатації АТ, що знаходиться на озброєнні частини;

знати керівні документи, що регламентують експлуатацію та ремонт АТ і визначають організацію роботи ІТС, організовувати вивчення ІТС і забезпечувати виконання вимог цих документів;

знати наявність і технічний стан АТ, організовувати утримання АТ в справному стані і бойовій готовності;

здійснювати керівництво технічною експлуатацією АТ;

знати ділові та моральні якості керівного ІТС, займатися його підбором і розстановкою;

проводити інженерно-оперативні розрахунки і розробляти пропозиції щодо ефективного використання бойових можливостей АТ;

брати участь в розробці плану бойової підготовки і мобілізаційного плану частини, організовувати їх виконання відносно ІТС;

організовувати проведення розрахунків сил і засобів, які необхідні для експлуатації та військового ремонту АТ;

складати річний план роботи ІТС частини і план роботи ІТС під час проведення навчань;

планувати відновлення ресурсу АТ авіаційних частин і направлення її на регламентні роботи та в ремонт;

розробляти та вживати заходів щодо забезпечення надійності і безпеки польотів, особисто проводити спеціальні заняття з безпеки польотів;

організовувати аналіз потрібних трудовитрат для виконання робіт на АТ, розробляти й організовувати виконання заходів щодо їх скорочення;

проводити огляд АТ, АЗУ першого боєкомплекту, автомобілів ТЕЧ АТ, підготовки та регламенту, ае та інструменту згідно з нормами огляду і контролювати виконання норм огляду АТ керівним ІТС частини;

організовувати розробку технологічних карт виконання робіт на АТ, що знаходиться на озброєнні частини;

проводити аналіз роботи ІТС і експлуатації АТ, особисто проводити технічні розбори з ІТС частини;

виявляти причини авіаційних подій, інцидентів, відмов та пошкоджень АТ, розробляти заходи щодо їх усунення і запобігання;

визначати порядок розміщення та зберігання майна підрозділів ІАС;

систематично контролювати стан ЗНО СЗ, аеродромних споруд, що знаходяться в користуванні ІАС, ТЕЧ АТ;

організовувати формування і контроль наявності обмінного фонду блоків, агрегатів і запасних частин для експлуатації АТ, комплектації і стану недоторканих комплектів запасних частин, їх кондиційності та правильності використання;

організовувати освоєння АТ, що надходить на озброєння авіаційної частини, уведення до строю прибулого в частину ІТС;

організовувати рекламаційну роботу;

організовувати облік та аналіз несправностей АТ;

організовувати своєчасне і якісне виконання робіт за бюлетенями та їх пономерний облік;

організовувати і контролювати проведення ІТС частини встановленого обліку і звітності;

особисто проводити заняття з ІТС частини з вивчення АТ і правил її експлуатації;

допомагати перелітаючим підрозділам і екіпажам, що здійснили посадку на аеродромі, у підготовці АТ до польотів;

не допускати підготовку АТ із застосуванням несправних ЗНО СЗ, засобів контролю та інструменту;

організовувати аеродромний контроль ЗАТО ПС, якості палива, масел, спеціальних рідин;

вивчати техніку і ПММ ймовірного противника і можливості застосування трофейної техніки і матеріалів;

готувати командиру частини дані для розбору польотів і брати в ньому участь;

розробляти разом з інженерами частини із спеціальності тематику ІТП персоналу частини та індивідуальних завдань керівному ІТС, контролювати їх виконання;

організовувати розробку та впровадження в життя стандартів підготовки ІТС частини, розробляти пропозиції щодо їх вдосконалення, брати участь у самооцінці та оцінці першого рівня визначених підрозділів частини;

організовувати вивчення з ІТС досвіду ІАЗ авіації під час бойових дій;

узагальнювати і поширювати передовий досвід експлуатації АТ;

розробляти розпорядження з питань експлуатації АТ;

організовувати й контролювати несення внутрішньої служби на технічних позиціях та стоянках АТ, інструктувати чергового стоянки частини перед заступанням у наряд;

організовувати виконання заходів щодо протипожежного захисту, охорони навколишнього середовища і здійснювати контроль за їх виконанням;

контролювати технічний стан, правильність експлуатації та готовність до використання пошуково-рятувальної техніки.

3. Заступник командира авіаційної бригади (полку, окремої ескадрильї) з ІАС – начальник ІАС має право:

давати розпорядження всьому особовому складу авіаційної частини з питань ІАЗ бойових дій і бойової підготовки;

забороняти польоти до ае включно у разі грубих порушень правил підготовки АТ льотним і ІТС з подальшою доповіддю командиру частини;

відстороняти від польотів екіпажі (льотчиків) частини до заступника командира частини включно у разі грубих порушень ними правил експлуатації АТ, а також таких, які показали під час перевірки незадовільне знання АТ і правил її експлуатації;

відстороняти від експлуатації АТ осіб ІТС, якщо вони грубо порушили заходи безпеки чи правила експлуатації АТ, а також осіб, що показали під час перевірки незадовільне знання АТ і правил її експлуатації;

відстороняти ПС від польоту в разі порушень правил його підготовки;

контролювати укомплектування частини АЗУ відповідно до встановлених норм утримання та ешелонування бойових комплектів, контролювати їх зберігання у встановлених ступенях підготовки до бойового застосування.

5. Заступник начальника інженерно-авіаційної служби (полку, окремої ескадрильї)

1. Заступник начальника ІАС відповідає за:

справність АТ і її готовність до застосування за призначенням, правильну експлуатацію та військовий ремонт;

забезпечення безпеки польотів ПС;

організацію взаємодії з підрозділами забезпечення відносно питань забезпечення ЗАТО ПС, ЗНО СЗ, а також АД, агрегатами, запасними частинами та ПММ;

планування і проведення ІТП частини.

Заступник начальника ІАС підпорядковується заступнику командира авіаційної частини з ІАС – начальнику ІАС і під час відсутності начальника виконує його обов’язки.

2. Заступник начальника ІАС повинен:

знати конструкцію і правила експлуатації АТ, що знаходиться на озброєнні частини;

знати керівні документи, що регламентують експлуатацію АТ і визначають організацію роботи ІТС, організовувати вивчення персоналом і забезпечувати виконання цих документів;

знати наявність і стан АТ, організовувати утримання її у справному стані і постійній готовності до бойового застосування;

здійснювати керівництво технічною експлуатацією АТ;

брати участь у проведенні інженерно-оперативних розрахунків і розробленні пропозицій щодо ефективного використання бойових можливостей АТ;

проводити розрахунки сил і засобів, необхідних для експлуатації і ремонту АТ;

брати участь у складанні річного плану роботи ІАС і відпрацьовувати місячні плани роботи;

брати участь у плануванні відновлення ресурсу АТ частини і направлення її на регламентні роботи та в ремонт;

контролювати ведення обліку АТ, АД і подання встановленої звітності про їх наявність і стан в частині;

брати участь у розробленні та проведенні заходів щодо забезпечення надійності АТ і безпеки польотів;

проводити аналіз потрібних трудовитрат для виконання робіт на АТ, розробляти та забезпечувати виконання заходів щодо їх скорочення;

проводити огляд АТ, АЗУ першого боєкомплекту, автомобілів та інструменту згідно з нормами огляду і контролювати виконання норм огляду АТ керівним ІТС частини;

брати участь у розробленні технологічних карт виконання робіт на АТ, що знаходиться на озброєнні частини;

проводити аналіз роботи ІТС і експлуатації АТ;

виявляти причини авіаційних подій, інцидентів, відмов та пошкоджень АТ, розробляти заходи щодо їх усунення і запобігання;

брати участь у формуванні та здійснювати контроль наявності обмінного фонду блоків, агрегатів і запасних частин для експлуатації АТ, комплектації та стану недоторканих комплектів запасних частин, правильності їх використання та їх кондиційності;

здійснювати освоєння техніки, що надходить на озброєння авіаційної частини, уведення до строю ІТС, що прибуває до частини;

здійснювати облік представників підприємств авіаційної промисловості, що прибувають до авіаційної частини;

контролювати своєчасне і якісне виконання робіт за бюлетенями і їх пономерний облік;

контролювати проведення ІТС частини встановленого обліку і звітності;

розробляти разом з інженерами частини із спеціальності тематику ІТП частини і індивідуальних завдань керівному ІТС, контролювати їх виконання;

брати участь в організації аеродромного контролю ЗАТО ПС, якості палива, масел, спеціальних рідин;

проводити заняття з персоналом частини з вивчення АТ та правил її експлуатації;

брати участь у підготовці даних для розбору польотів;

проводити заняття з ІТС з досвіду ІАЗ авіації під час бойових дій;

узагальнювати і поширювати передовий досвід експлуатації АТ;

розробляти розпорядження з питань експлуатації АТ;

брати участь у проведенні заходів щодо протипожежного захисту, охорони навколишнього середовища і здійснювати контроль за їх виконанням.

3. Заступник начальника ІАС має право:

давати вказівки з питань експлуатації АТ всьому особовому складу авіаційної частини;

відстороняти від експлуатації АТ осіб льотного та ІТС до командира ае включно у разі грубих порушень ними заходів безпеки чи правил її експлуатації, а також осіб, що показали під час перевірки незадовільне знання АТ та правил її експлуатації, до заступника командира ае включно;

відстороняти ПС від польоту в разі порушень правил його підготовки.

6. Старший інженер (інженер) авіаційної частини

1. Старший інженер (інженер) авіаційної частини здійснює технічне керівництво експлуатацією АТ за спеціальністю і відповідає за:

розроблення заходів щодо організації експлуатації АТ і утримання її в справному стані і бойовій готовності;

виконання ІТС керівництв і інструкцій з КПД ІТР під час експлуатації і ремонту АТ;

ІТП персоналу частини.

Старший інженер (інженер) авіаційної частини із спеціальності підпорядковується заступнику командира частини з ІАС – начальнику ІАС.

2. Старший інженер (інженер) частини за своєю спеціальністю повинен:

досконало знати конструкцію і правила експлуатації АТ, що знаходиться на озброєнні частини;

знати керівні документи, які регламентують експлуатацію, ремонт АТ і визначають організацію роботи ІТС, вивчати ці документи з персоналом авіаційної частини, контролювати їх виконання;

знати наявність і технічний стан АТ і засобів її контролю, вести встановлений облік витрати їх ресурсу, контролювати своєчасність і якість її підготовки і виконання регламентних (ремонтних) робіт у журналі старшого інженера (інженера) частини (установи) (додаток 44);

вміти особисто виконувати всі види підготовок і обслуговування АТ за своєю спеціальністю і проводити аналіз її працездатності за матеріалами ЗОК;

аналізувати відмови, несправності, порушення правил експлуатації АТ, розробляти пропозиції щодо їх попередження та усунення;

особисто проводити заняття на АТ з усім персоналом авіаційної частини;

навчати ІТС виконанню військового ремонту при бойових пошкодженнях АТ;

не рідше одного разу на півріччя проводити перевірку відповідності ступенів готовності бойових комплектів частини встановленим нормам, їх технічний стан і відсутність АЗУ, заборонених до бойового застосування;

розробляти (у разі відсутності типових технологій) технологічні карти виконання робіт на АТ конкретного типу (модифікації) АТ і визначати в них операції, що підлягають контролю;

проводити інженерно-оперативні розрахунки та розробляти пропозиції щодо ефективного використання бойових можливостей АТ;

брати участь у розробленні та контролі виконання річного плану роботи ІТС частини;

виконувати розрахунки і складати заявки на потрібні матеріальні засоби для експлуатації АТ, контролювати їх наявність і правильність використання;

відпрацьовувати пропозиції щодо зміни чинних норм і складу переліків постачання ЗНО СЗ, засобів контролю та інструменту;

проводити облік і аналіз трудовитрат з підготовки АТ до польотів, виконання регламентних і ремонтних робіт, розробляти заходи щодо їх скорочення;

здійснювати контроль за несенням бойового чергування ІТС;

аналізувати обсяг і ефективність робіт, що виконуються на АТ, і розробляти пропозиції щодо їх корегування;

організовувати виконання доробок АТ за бюлетенями промисловості;

проводити рекламаційну роботу;

розробляти тематику індивідуальних завдань для ІТС за спеціальністю, контролювати їх виконання;

здійснювати огляди та перевірки стану АТ, автомобілів та інструменту (АЗУ першого боєкомплекту – для інженерів з АОз) згідно з нормами огляду;

розробляти тематичні завдання для раціоналізаторів, надавати їм допомогу в роботі та впровадженні прийнятих раціоналізаторських пропозицій;

щомісяця проводити технічні розбори з ІТС за спеціальністю;

розробляти плани введення до строю прибулих в частину спеціалістів з урахуванням їх кваліфікації та досвіду роботи на АТ;

узагальнювати та поширювати передовий досвід експлуатації АТ;

контролювати своєчасність здачі несправних агрегатів для відправлення до ремонту;

контролювати роботу бригад промисловості, законність їх допуску до роботи, приймати виконані роботи;

своєчасно доводити до ІТС авіаційної частини зміни (доповнення) до ЕД, вносити їх в еталонні примірники, контролювати та перевіряти внесення змін (доповнень) у робочі примірники;

проводити встановлений облік і звітність;

знати рівень технічної підготовки, ділові і моральні якості всього ІТС частини, надавати свої пропозиції щодо його підбору і розстановки;

здійснювати особистий контроль за дотриманням ІТС керівництв та інструкцій з КПД ІТР під час виконання робіт на АТ;

контролювати наявність і пономерний облік секретного обладнання за спеціальністю.

3. Старший інженер (інженер) авіаційної частини за спеціальністю має право:

давати технічні вказівки з експлуатації АТ, ІТП усьому особовому складу авіаційної частини в межах своїх службових обов’язків;

відстороняти від експлуатації АТ осіб льотного та ІТС до заступника командира ае включно у разі грубих порушень ними заходів безпеки або правил експлуатації АТ, а також осіб, що показали під час перевірки незадовільні знання АТ та правил її експлуатації, до заступника командира ае включно;

відстороняти ПС від польоту в разі порушень правил його підготовки.

7. Начальник ТЕЧ АТ авіаційної частини

1. Начальник ТЕЧ АТ частини відповідає за:

бойову та мобілізаційну готовність ТЕЧ АТ частини;

бойову підготовку, виховання, військову дисципліну і моральний стан персоналу ТЕЧ АТ частини;

постійну готовність сил і засобів ТЕЧ АТ частини до перебазування, а також за справність і бойову готовність АТ частини в обсязі своїх функціональних обов'язків;

справність, збереження ЗНО СЗ, засобів контролю та інструменту, які використовуються в ТЕЧ АТ частини;

планування, організацію, своєчасне й якісне виконання регламентних, ремонтних робіт і робіт за бюлетенями на АТ, що знаходиться в ТЕЧ АТ частини;

облік і використання матеріальних і технічних засобів в ТЕЧ АТ частини;

організацію та дотримання персоналом заходів безпеки під час роботи на АТ;

стан протипожежної безпеки на території, в службових і виробничих приміщеннях ТЕЧ АТ частини;

дотримання правил поводження із секретними виробами;

правильність проведення і своєчасність подання встановленої обліково-звітної документації.

Начальник ТЕЧ АТ частини у спеціальному відношенні підпорядковується заступнику командира частини з ІАС і є прямим начальником усього персоналу ТЕЧ АТ частини.

2. Начальник ТЕЧ АТ частини повинен:

досконало знати АТ, що знаходиться на озброєнні авіаційної частини, правила її експлуатації та ремонту;

досконало знати документи, які регламентують експлуатацію, ремонт АТ і визначають організацію роботи ІТС, ТЕЧ АТ частини, вивчати ці документи з персоналом ТЕЧ АТ частини і забезпечувати виконання їх вимог;

організовувати роботу персоналу ТЕЧ АТ, забезпечувати своєчасне і якісне виконання робіт за бюлетенями, регламентних і ремонтних робіт відповідно до КЕ;

організовувати роботу на АТ представників промисловості відповідно до керівних документів;

розробляти та подавати на затвердження заступнику командира частини з ІАС річний і місячні плани направлення АТ на регламентні роботи;

проводити розрахунки на перебазування ТЕЧ АТ частини;

знати ділові та моральні якості персоналу ТЕЧ АТ частини, брати участь у його підборі та розстановці;

контролювати дотримання ІТС встановлених правил поводження з секретним обладнанням і документацією;

організовувати надання допомоги ІАС ае в організації і виконанні військового ремонту, а також у навчанні ІТС ае прийомам пошуку і усунення несправностей АТ;

здійснювати АТ, що надходить на регламентні роботи, відповідно до встановлених норм;

проводити аналіз несправностей, що виявлені на АТ, розробляти заходи щодо їх попередження;

щомісяця підводити підсумки роботи і щотижня проводити технічні розбори з персоналом ТЕЧ АТ частини;

забезпечувати правильне використання спеціалістами ТЕЧ АТ частини пересувних засобів військового ремонту, організовувати утримання їх в постійній готовності до застосування;

виконувати розрахунки і складати заявки на матеріальні засоби, необхідні для забезпечення роботи ТЕЧ АТ частини, контролювати наявність

матеріальних засобів, правильність їх зберігання та використання за прямим призначенням;

організовувати облік витрати матеріальних засобів, фактично витрачених на виконання регламентних і ремонтних робіт на АТ, вносити пропозиції щодо зміни та уточнення їх комплектації та норм витрат;

здійснювати огляди ЗНО СЗ, інструменту ТЕЧ АТ відповідно до встановлених норм;

перевіряти ЗАТО ПС, якість палива, масла та спеціальних рідин, стиснених (зріджених) газів, в обсязі аеродромного контролю;

узагальнювати досвід роботи персоналу ТЕЧ АТ частини, аналізувати трудовитрати на виконання регламентних і ремонтних робіт, вживати заходів щодо вдосконалення засобів і технологій виконання робіт та підвищення продуктивності праці;

впроваджувати в ТЕЧ АТ частині передові методи наукової організації праці, високу технічну культуру, підтримувати ТЕЧ АТ частини на рівні високоорганізованого виробництва;

керувати бойовою і спеціальною підготовкою, вихованням персоналу ТЕЧ АТ частини;

підтримувати статутний порядок і військову дисципліну, піклуватися про матеріально-побутове забезпечення і збереження здоров’я всього персоналу ТЕЧ АТ частини;

керувати роботою раціоналізаторів з удосконалення засобів, методів і технологій виконання регламентних і ремонтних робіт;

забезпечувати виконання заходів щодо захисту від ЗМУ, протипожежного захисту, КПД ІТР, персоналу ТЕЧ АТ частини, охорони навколишнього середовища;

вести встановлений облік і звітність та журнал начальника технічо-експлуатаційної частини авіаційної техніки частини (технічної позиції підготовки ракет (спеціальної інженерної служби)) (додаток 45), контролювати ведення документації в групах регламенту і ремонту;

організовувати пономерний облік бюлетенів з усіх спеціальностей.

3. Начальник ТЕЧ АТ частини має права командира підрозділу.

8. Заступник командира ае з ІАС – начальник ІАС ае

1. Заступник командира ае з ІАС – начальник ІАС ае відповідає за:

утримання АТ, засобів її експлуатації і ремонту, АЗУ першого боєкомплекту в постійній справності і бойовій готовності до застосування і перебазування;

технічну підготовку, виховання, військову дисципліну і моральний стан ІТС ае;

повноту і якість підготовки ІТС і АТ до несення бойового чергування;

правильне використання та збереження закріплених за ІТС ае ЗНО СЗ, засобів контролю, інструменту та інших матеріальних засобів;

облік і зберігання МОК за результатами обльотів АТ;

уведення до строю знов прибулого ІТС ае;

дотримання ІТС ае встановлених правил поводження із секретним обладнанням АТ.

Заступник командира ае з ІАС – начальник ІАС ае підпорядковується командиру ае і є прямим начальником усього персоналу ае.

2. Заступник командира ае з ІАС – начальник ІАС ае повинен:

організовувати експлуатацію АТ і роботу персоналу ае відповідно до цих Правил, чинних інструкцій і вказівок старших начальників;

досконало знати АТ, що знаходиться на озброєнні ае, правила її експлуатації та ремонту;

знати стан АТ, ЗНО СЗ і засобів контролю, організовувати своєчасне і якісне виконання робіт, забезпечувати постійну справність і бойову готовність АТ ае;

досконало знати документи, які регламентують експлуатацію, ремонт АТ і визначають організацію роботи ІТС ае, вивчати ці документи з персоналом ае і забезпечувати виконання їх вимог;

забезпечувати дотримання керівництв і інструкцій з КПД ІТР підпорядкованим ІТС під час роботи на АТ;

організовувати роботу на АТ представників промисловості в суворій відповідності з керівними документами;

контролювати дотримання ІТС підрозділу встановлених правил поводження із секретною технікою і документацією;

знати ділові і моральні якості ІТС ае, брати участь у його підборі та розставленні;

розробляти річній і місячні плани роботи ІТС ае;

узагальнювати та аналізувати досвід роботи ІТС і впроваджувати передові методи експлуатації АТ в практику роботи ае;

розробляти та впроваджувати заходи щодо скорочення часу і трудовитрат на підготовку АТ до застосування, раціональне використання матеріальних засобів на її технічну експлуатацію;

щомісяця підбивати підсумки роботи і щотижня проводити технічні розбори з ІТС ае;

вивчати з ІТС ае особливості експлуатації АТ, що знаходиться на озброєнні ае, причини виникнення несправностей, вживати заходів щодо їх попередження і усунення;

організовувати облік і аналіз несправностей АТ в ае;

організовувати зберігання, заощадження і використання за прямим призначенням матеріальних засобів, систематично перевіряти і знати їх наявність і технічний стан;

вживати заходів щодо заміни чи ремонту матеріальних засобів, які прийшли у непридатність до використання;

особисто перевіряти стан АТ відповідно до встановлених норм, якість її підготовки і давати дозвіл на допуск ПС до польотів;

перевіряти наявність і стан АЗУ першого боєкомплекту, спецавтомобілів і інструменту ае згідно з нормами огляду;

не допускати до польоту несправні ПС та ПС, підготовка яких виконувалась з порушенням керівництв і інструкцій, РТО та цих Правил;

не допускати до підготовки АТ несправні ЗАТО ПС;

організовувати своєчасну підготовку ПС до польотів в заданому варіанті спорядження;

перевіряти (організовувати перевірку) ЗАТО ПС, якість палива, масла та спеціальних рідин, стиснених (зріджених) газів в обсязі аеродромного контролю;

забезпечувати додержання заходів безпеки і виконання заходів щодо захисту від ЗМУ, протипожежного захисту ІТС ае, охорони навколишнього середовища;

вести встановлений облік і звітність та журнал заступника командира авіаційної ескадрильї (загону) з інженерно-авіаційної служби (додаток 46), контролювати правильність і своєчасність ведення документації ІТС ае, контролювати своєчасність подання та приймання ПС ае в ТЕЧ АТ частини;

аналізувати стан військової і технологічної дисципліни ІТС ае та впроваджувати заходи щодо їх дотримання.

3. Заступник командира ае з ІАС – начальник ІАС ае має право:

давати розпорядження всьому особовому складу ае з питань організації експлуатації АТ;

відстороняти від польотів екіпажі (льотчиків) до командира ланки включно, у разі грубих порушень ними правил експлуатації АТ;

відстороняти від експлуатації АТ осіб ІТС ае, якщо вони грубо порушили заходи безпеки чи правила експлуатації АТ, а також тих, які показали під час перевірки незадовільне знання АТ і правил її експлуатації.

9. Помічник начальника ІАС ае

1. Помічник начальника ІАС ае відповідає за:

утримання АТ, ЗНО СЗ, засобів контролю та інструменту, які закріплені за ае, у постійної готовності та справності;

правильне використання та зберігання закріплених за ае матеріальних засобів;

дотримання ІТС ае правил розміщення, охорони АТ та заходів протипожежної безпеки;

уведення до строю ІТС ае, що прибув;

облік і зберігання МОК за результатами обльотів (контрольних, ознайомлювальних польотів) АТ;

індивідуальну підготовку персоналу ІАС ае.

Помічник начальника ІАС ае підпорядковується начальнику ІАС ае і є прямим начальником ІТС ае. За відсутності начальника ІАС ае виконує його обов’язки.

2. Помічник начальника ІАС ае повинен:

забезпечувати виконання заходів щодо підтримання постійної справності і бойової готовності АТ ае;

досконало знати АТ, правила її експлуатації, документи, що регламентують експлуатацію АТ, визначають організацію роботи ІАС, вивчати ці документи з ІТС ае і забезпечувати виконання їх вимог;

організовувати зберігання і правильне використання матеріальних засобів, систематично контролювати і знати їх наявність та технічний стан;

контролювати ведення обліку витрат ресурсу ПС, двигунів і агрегатів, ресурс яких відрізняється від ресурсу ПС;

перевіряти ЗАТО ПС, якість палива, масла та спеціальних рідин, стиснених (зріджених) газів в обсязі аеродромного контролю;

розробляти на підставі плану робіт і вказівок заступника командира частини з ІАС плани робіт ІАС ае й контролювати їх виконання;

вести встановлений облік і звітність, контролювати правильність і своєчасність ведення документації в ІАС ае.

10. Заступник начальника ТЕЧ АТ авіаційної частини

1. Заступник начальника ТЕЧ АТ авіаційної частини відповідає за:

повноту, якість і своєчасність виконання регламентних робіт, військового ремонту, робіт за бюлетенями на АТ, інших робіт на АТ, які виконуються в ТЕЧ АТ;

справність і своєчасну перевірку ЗНО СЗ та засобів контролю, що використовуються в ТЕЧ АТ частини;

технічну справність і готовність пересувних засобів військового ремонту до застосування та їх укомплектованість необхідними для ремонту витратними матеріалами;

стан дефектоскопічного контролю в ТЕЧ АТ;

індивідуальну та ІТП персоналу ТЕЧ АТ частини;

дотримання заходів безпеки персоналом ТЕЧ АТ частини під час роботи на АТ і ЗТО.

Заступник начальника ТЕЧ АТ частини є начальником виробництва, підпорядковується начальнику ТЕЧ АТ частини і є прямим начальником персоналу ТЕЧ АТ частини.

2. Заступник начальника ТЕЧ АТ частини повинен:

досконало знати АТ, що знаходиться на озброєнні частини, документацію, яка регламентує її ТО, обсяг і порядок виконання регламентних, ремонтних та інших робіт з ТО АТ, чинні розпорядження, вказівки, бюлетені з експлуатації АТ;

вивчати ці документи з персоналом, систематично контролювати їх знання і забезпечувати виконання вимог цих документів;

вести повний пономерний облік бюлетенів за всіма спеціальностями та контролювати фактичне виконання бюлетенів промисловості під час регламентних робіт на АТ;

контролювати роботу представників промисловості в ТЕЧ АТ частини;

безпосередньо організовувати роботу персоналу ТЕЧ АТ частини, забезпечувати високу якість виконання регламентних робіт, військового ремонту та робіт за бюлетенями промисловості;

контролювати стан виконання регламентних і ремонтних робіт на кожному ПС;

щомісяця перевіряти готовність обладнання та майна груп регламенту і ремонту до перебазування і роботи на оперативних аеродромах;

контролювати укомплектованість запасу агрегатів і витратних матеріалів для роботи на оперативних аеродромах;

щомісяця перевіряти наявність, справність, клеймування і облік інструменту ТЕЧ АТ;

постійно навчати персонал ТЕЧ АТ частини і розвивати його практичні навики з виконання регламентних і ремонтних робіт на оперативних аеродромах;

вести пономерний облік наявності пересувних засобів військового ремонту в ТЕЧ АТ частини;

контролювати законність витрат ПММ;

планувати і керувати розробкою і впровадженням засобів механізації і автоматизації виробництва;

за планом начальника ТЕЧ АТ частини оглядати ПС до і після виконання регламентних робіт;

проводити аналіз несправностей, виявлених під час приймання АТ в ТЕЧ АТ частини, у процесі виконання регламентних робіт, під час здачі ПС в ае і щотижня доповідати результати цього аналізу начальнику ТЕЧ АТ частини;

особисто проводити заняття з індивідуальної підготовки з керівним ІТС, контролювати проведення ІТП в групах регламенту і ремонту;

своєчасно подавати заявки на матеріально-технічні засоби, що необхідні для забезпечення проведення регламентних і ремонтних робіт на АТ;

контролювати наявність матеріалів і деталей, що витрачаються, правильність їх зберігання і використання за прямим призначенням;

контролювати ведення ЕД в групах регламенту та ремонту, вести встановлений облік та звітність;

забезпечувати виконання вимог з техніки безпеки і протипожежного захисту персоналом ТЕЧ АТ частини;

здійснювати аеродромний контроль ЗАТО ПС, які використовуються під час регламентних і ремонтних робіт, та перевіряти якість палива, масла й спеціальних рідин згідно з керівними документами;

проводити аналіз технологічності виконання регламентних та ремонтних робіт і давати свої пропозиції інженерам частини за спеціальностями щодо удосконалення технологічного процесу виконання цих робіт.

11. Начальник технічно-експлуатаційної частини ланки (загону) ае

1. Начальник ТЕЧ ланки (загону) відповідає за:

постійну справність і бойову готовність ПС ланки (загону);

повноту і якість виконання видів підготовок до польотів ПС ланки (загону), своєчасне відновлення несправної АТ;

додержання персоналом ланки заходів безпеки під час виконання робіт на АТ;

ведення встановленого обліку і звітності.

Начальник ТЕЧ ланки (загону) підпорядковується командиру ланки (загону) і є прямим начальником ІТС ланки (загону).

2. Начальник ТЕЧ ланки (загону) повинен:

організовувати підготовку ПС до польотів відповідно до цих Правил, КЕ та РТО;

знати конструкцію та правила експлуатації ПС ланки (загону), сорти ПММ, спеціальних рідин і газів, що застосовуються, норми їх витрат, а також фактичні витрати палива й масел на кожному ПС;

уміти особисто виконувати всі роботи з підготовки ПС до польоту, швидко знаходити і усувати несправності та визначати готовність ПС до польоту;

знати стан кожного ПС, особисто контролювати якість робіт, що виконуються ІТС ланки (загону);

оглядати ПС згідно з нормами огляду й надавати вказівки щодо усунення несправностей;

перевіряти наявність і стан ЗНО СЗ та інструменту ланки (загону) згідно з нормами огляду;

контролювати дотримання ІТС ланки правил поводження із секретною технікою і документацією, щотижня перевіряти наявність секретного обладнання на закріплених за ланкою (загоном) ПС із записом результатів перевірки у форму встановленого зразка;

особисто перевіряти повноту і якість підготовки ПС ланки (загону) до польотів;

у разі відсутності начальника ІАС ае допускати ПС ланки (загону) до польотів;

вживати всіх заходів щодо недопущення в політ ПС з несправностями або не підготовлені до польотів відповідно до РТО, КЕ;

навчати техніків і механіків ланки (загону) правилам виконання робіт з підготовки ПС, щодня проводити технічні розбори, впроваджувати

передовий досвід експлуатації АТ в практику роботи всього ІТС ланки (загону);

контролювати повноту підготовки й спорядження ПС ланки (загону) до польоту;

перевіряти ЗАТО ПС, якість палива, масла та спеціальних рідин, стиснених (зріджених) газів, в обсязі аеродромного контролю;

навчати техніків і механіків ланки (загону) правилам виконання військового ремонту;

здійснювати облік і звітність у журналі начальника технічно-експлуатаційної частини ланки (додаток 47), контролювати правильність та своєчасність заповнення документації технічним складом ланки і виконання робіт за бюлетенями;

забезпечувати додержання заходів безпеки і протипожежних заходів під час роботи на АТ;

вести облік виявлених несправностей на ПС ланки (загону) і доповідати про них начальнику ІАС АЕ й старшому інженеру (інженеру) частини з планера та двигуна;

здійснювати та контролювати виконання технічним складом ланки (загону) інструкцій з ПД ТЗР.

12. Начальник обслуги (групи)

1. Начальник обслуги (групи) відповідає за:

бойову підготовку, виховання і військову дисципліну персоналу обслуги (групи);

постійну справність і бойову готовність АТ, закріпленої за обслугою (групою);

повноту, якість і своєчасне виконання робіт на АТ, дотримання заходів безпеки під час роботи на ній;

технічний стан і правильне використання за призначенням засобів технічного обслуговування;

облік, зберігання, видачу й отримання, використання за призначенням обладнання, КПА, інструменту і матеріальних засобів в обслузі (групі);

своєчасне подання заявок на забезпечення обслуги (групи) матеріальними засобами і ЗЧМ;

зберігання секретного обладнання (апаратури), що знята з ПС чи встановлена в обслузі (групі) та обліковується за нею.

2. Начальник обслуги обслуговування (підготовки) висотного обладнання й спорядження, обслуговування (підготовки) комплексних тренажерів і навчальної апаратури в спеціальному відношенні підпорядковуються старшому інженеру (інженеру) частини з АО.

Начальник групи гальмівних парашутних систем у спеціальному відношенні підпорядковується старшому інженеру (інженеру) частини з ПД.

Начальник групи підготовки та регламенту засобів розпізнавання, начальник групи обслуговування та регламенту бортових засобів зв’язку та апаратури засекреченого зв’язку підпорядковуються начальнику штабу частини, а в спеціальному відношенні – старшому інженеру (інженеру) частини з РЕО.

Начальник обслуги обслуговування ае підпорядковується начальнику ІАС ае.

Начальник групи регламенту та ремонту (групи ремонту) підпорядковується начальнику ТЕЧ АТ частини.

Начальник групи підготовки та регламенту ЗОК і оцінки технічного стану прицільно-навігаційного комплексу підпорядковується старшому інженеру (інженеру) частини з експлуатації БК (БКС).

Начальник обслуги (групи) є безпосереднім начальником персоналу обслуги (групи).

3. Начальник обслуги (групи) повинен:

планувати роботу спеціалістів обслуги (групи), організовувати й контролювати повноту і якість виконання робіт;

контролювати правильність заповнення ЕД спеціалістами обслуги (групи);

вести документацію відповідно до встановлених вимог;

своєчасно вносити зміни й доповнення в робочі примірники документації і щокварталу провадити звірку їх з еталонним примірником;

уміти особисто виконувати найбільш складні роботи з ремонту, перевірки, регулювання та настроювання зразків АТ; з'ясовувати причини відмов і пошкоджень АТ, вживати заходів щодо оперативного введення до строю АТ, що відмовила, інструктувати спеціалістів обслуги (групи) про порядок її відновлення;

вести облік виконання робіт за бюлетенями на АТ ае за своєю спеціальністю та контролювати їх виконання;

проводити огляд АТ відповідно до встановлених норм;

перевіряти наявність і стан ЗНО СЗ та інструменту обслуги (групи) згідно з нормами огляду;

не допускати до підготовки АТ несправні інструменти та КПА;

забезпечувати дотримання спеціалістами обслуги (групи) встановлених правил поводження з секретною технікою, документацією;

узагальнювати досвід роботи персоналу обслуги (групи) на АТ і впроваджувати передові методи роботи, спрямовані на підвищення боєготовності, скорочення трудовитрат, підвищення якості й продуктивності праці;

щодня проводити технічні розбори;

навчати спеціалістів обслуги (групи) вмінню виконувати роботи з ТО АТ, виявляти й усувати несправності АТ, а також застосовувати КПА та інструмент;

досконало знати за своєю спеціальністю конструкцію й принцип дії систем і обладнання АТ, правила її експлуатації, технічний стан, обсяг і технологію проведення всіх видів робіт з підготовки АТ до застосування;

готувати спеціалістів і технічне майно обслуги (групи) до перебазування й до роботи на оперативних аеродромах;

щодня перевіряти наявність і стан інструменту;

стежити за чистотою робочих місць, збереженням ЗНО СЗ, засобів контролю та інструменту і вживати заходів щодо підтримання їх у справному стані;

своєчасно подавати заявки для забезпечення обслуги (групи) матеріальними засобами й запасними частинами, контролювати їх облік, зберігання, отримання та витрачання за прямим призначенням;

забезпечувати дотримання заходів безпеки й виконання заходів щодо ПД ТЗР, захисту від ЗМЗ, протипожежного захисту приміщень та персоналу обслуги (групи).

13. Начальник обліково-планової групи (відділення) (старший технік ІАС)

1. Начальник обліково-планової групи (відділення) (старший технік ІАС) відповідає за:

бойову підготовку, виховання і військову дисципліну персоналу обліково-планової групи (відділення);

організацію діловодства ІАС;

своєчасне відпрацювання встановлених планів;

облік наявності й стану АТ;

облік і аналіз трудовитрат з усіх видів робіт на АТ;

своєчасність відправлення донесень, карток обліку несправностей АТ, інших формалізованих документів;

підготовку узагальненого статистичного матеріалу з питань експлуатації АТ;

облік фактичної витрати запасних показників менше 20 годин (одного місяця);

облік несправних агрегатів, відправлення несправних агрегатів до ремонту чи для дослідження за рекламацією на заводи промисловості або АРП;

своєчасне відпрацювання та подання заявок на виділення ЗАТО ПС;

своєчасне подання заявок на забезпечення обліково-планової групи (відділення) матеріальними засобами та їх отримання.

Він підпорядковується заступнику начальника ІАС і є безпосереднім начальником персоналу групи (відділення).

2. Начальник обліково-планової групи (відділення) (старший технік ІАС) повинен:

знати АТ, що знаходиться на озброєнні частини, правила її експлуатації, керівні документи, які визначають роботу ІТС частини;

планувати роботу спеціалістів групи (відділення);

контролювати правильність і своєчасність заповнення документації персоналом відділення;

контролювати проведення спеціалістами відділення пономерного обліку ПС, АД, секретного й знімного обладнання;

своєчасно відпрацьовувати встановлені плани;

вести облік надходження й строків виконання всіх документів, що надходять заступнику командира частини з ІАС (озброєння), своєчасно надавати відомості щодо їх виконання;

готувати узагальнений статистичний матеріал щодо несправностей та відмов АТ і працевитрат на всі види робіт на ній;

своєчасно відправляти у встановленому порядку та у визначені адреси донесення, картки обліку несправностей АТ, інші формалізовані документи;

періодично готувати для аналізу заступнику командира авіаційної частини з ІАС дані з основних показників роботи ІАС;

навчати спеціалістів групи (відділення) правильному веденню документації;

узагальнювати досвід роботи спеціалістів групи (відділення) і впроваджувати передові методи роботи в групі (відділенні);

організовувати внесення спеціалістами групи (відділення) змін в еталонну документацію;

організовувати своєчасне забезпечення відділення необхідними формами, бланками та іншими матеріальними засобами, контролювати їх використання за призначенням;

знати й контролювати виконання персоналом правил ведення діловодства, у тому числі секретного;

вести встановлені облік і звітність.

14. Інженер групи регламенту та ремонту (підготовки та регламенту)

1. Інженер групи регламенту та ремонту (групи підготовки та регламенту) відповідає за:

розробку та впровадження заходів з організації експлуатації та військового ремонту АТ;

знання персоналом групи АТ, технології робіт, які виконуються, заходів безпеки під час роботи на АТ;

проведення аналізу причин відмов АТ, розробку профілактичних заходів щодо їх попередження;

стан засобів контролю технічного стану АТ, правильність застосування ЗНО СЗ;

ведення обліку та своєчасність повірки (калібрування) засобів вимірювальної техніки групи;

правильність ведення та своєчасність надання встановленої обліково-звітної документації.

Він підпорядковується начальнику групи і є безпосереднім начальником персоналу групи.

2. Інженер групи регламенту та ремонту (підготовки та регламенту) за своєю спеціальністю зобов’язаний:

досконало знати конструкцію та принцип дії систем та обладнання АТ, яка перебуває на озброєнні в авіаційній частині, правила її експлуатації; документи, які регламентують експлуатацію АТ та визначають організацію роботи персоналу групи, вивчати ці документи з персоналом групи та забезпечувати виконання їх вимог;

знати функціональні зв’язки та взаємодію систем АТ в основних режимах, технологічні та організаційні особливості перевірки комплексних зв’язків, сполучення та юстирування систем і агрегатів АТ, їх налаштування та контроль готовності до бойового застосування;

вміти особисто виконувати регламентні роботи та роботи з військового ремонту, перевірки параметрів, регулювання та налаштування систем АТ за своєю спеціальністю;

вміти проводити аналіз працездатності АТ за матеріалами ЗОК;

знати технічний стан та індивідуальні особливості кожного ПС;

проводити аналіз, розробляти та впроваджувати методики виявлення несправностей АТ;

особисто брати участь у виконанні складних робіт та усуненні несправностей;

вести облік несправностей АТ, помилок в її експлуатації, виявлених в групі, правильно складати картки обліку несправностей та своєчасно представляти їх старшому інженеру (інженеру) частини; розробляти пропозиції з підвищення надійності АТ та удосконалення її технічної експлуатації;

контролювати повноту та якість робіт, які виконуються на АТ;

утримувати в постійній справності та готовності до роботи засоби технічного обслуговування та військового ремонту;

навчати спеціалістів групи правилам експлуатації, військового ремонту АТ та особливостям її конструкції;

контролювати виконання персоналом групи встановлених правил поводження із секретною апаратурою і документацією;

перевіряти відповідність палива, мастил, газів та спеціальних рідин технічним умовам за паспортними даними.

15. Бортовий інженер (старший бортовий технік)

1. Бортовий інженер (старший бортовий технік) входить до складу льотного екіпажу ПС, підпорядковується командиру екіпажу, а з питань експлуатації АТ виконує вказівки заступника командира ае з ІАС.

Під час виконання своїх функціональних обов’язків бортовий інженер (старший бортовий технік) керується Правилами виконання польотів державної авіації України, затвердженими наказом Міністерства оборони України від 05 січня 2015 року, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 26 січня 2015 року за № 82/26527, цими Правилами, КЛЕ, інструкцією льотного екіпажу та іншими керівними документами, які регламентують експлуатацію АТ.

2. Бортовий інженер (старший бортовий технік) відповідає за:

своєчасну і якісну підготовку ПС до польоту в обсязі своїх функціональних обов’язків;

справність і збереження закріпленого за ним інструменту;

правильне й своєчасне оформлення бортової документації.

3. Бортовий інженер (старший бортовий технік) повинен:

знати конструкцію й правила експлуатації ПС, силових установок, а також призначення, принципи роботи та правила поводження з усіма системами й обладнанням ПС;

знати технічний стан і ресурсні показники закріпленого за екіпажем ПС та його комплектувальних виробів;

знати сорти палива, масел, спеціальних рідин і газів, що застосовуються на ПС, норми їх витрати, а також фактичну витрату палива й масла на закріпленому за екіпажем ПС;

особисто контролювати якість і кількість заправлених в системи ПС палива, масла, спеціальних рідин і газів;

під час підготовки ПС до польоту силами льотного екіпажу на позабазовому аеродромі здійснювати (після допуску керівним складом підрозділу АТЗ) аеродромний контроль засобів заправлення, перевіряти відповідність палива, масла і спеціальних рідин дозволеним до застосування згідно з ЕД на ПС;

знати порядок розміщення пасажирів і вантажів у ПС, відповідно до вказівок командира екіпажу особисто розміщувати вантажі й забезпечувати надійність їх кріплення таким чином, щоб унеможливити їх переміщення і порушення експлуатаційних меж центрування ПС в польоті;

разом з командиром (штурманом) екіпажу проводити розрахунки центрування ПС, ІШР польоту;

знати й виконувати всі види оглядів і підготовок ПС до польоту;

знати обсяг і порядок виконання регламентних робіт;

контролювати виконання робіт на ПС спеціалістами ІТС авіаційної частини й визначати готовність ПС до виконання польотного завдання;

вести встановлену документацію.

16. Старший технік (технік) повітряного судна

1. Старший технік (технік) ПС відповідає за:

справність і бойову готовність, повноту та якість підготовки ПС до польоту;

навчання підпорядкованих йому осіб технічного екіпажу правилам і практичним навикам виконання робіт на ПС;

справність і збереження закріпленого за ним інструменту та обладнання;

збереження секретної апаратури, встановленої на ПС;

збереження АЗУ першого боєкомплекту.

Він підпорядковується начальнику ТЕЧ ланки (загону) і є безпосереднім начальником осіб технічного екіпажу ПС.

2. Старший технік (технік) ПС повинен:

знати конструкцію та правила технічної експлуатації ПС, силової установки, а також принцип роботи та правила експлуатації всіх систем і обладнання ПС, технічний стан і ресурс закріпленого за ним ПС, двигунів та обладнання;

знати сорти палива, масел, спеціальних рідин і газів, що застосовуються, норми їх витрати, а також фактичну витрату палива й масел на закріпленому за ним ПС;

особисто контролювати марку, якість і кількість палива, масла, спеціальних рідин, що заправляються в системи ПС, і заряджання газів;

знати обсяг підготовок і вміти виконувати всі види підготовок ПС до польоту, знати обсяг регламентних і періодичних робіт, інших робіт з ТО ПС та порядок їх виконання;

контролювати виконання робіт на ПС спеціалістами технічного екіпажу, ІТС обслуг і груп авіаційної частини;

доповідати начальнику ТЕЧ ланки про всі несправності та пошкодження ПС;

вести встановлений облік і звітність, контролювати правильність заповнення документації ПС технічним складом;

знати найменування блоків, місце встановлення секретної апаратури на ПС, їх заводські номери та вести облік секретної апаратури за формою встановленого зразка;

особисто проводити і вміти організовувати підготовку ПС до польоту, вміло перевіряти його технічний стан, виявляти та усувати несправності, складати картки обліку несправностей;

надавати допомогу льотчику під час посадки в ПС, у підготовці кабіни, парашута, а також під час запуску АД;

випускати в політ тільки справне та повністю підготовлене ПС, після закінчення передпольотної підготовки та підготовки до повторного польоту доповідати начальнику ТЕЧ ланки про виконану підготовку ПС до польоту;

після прибуття льотного складу для виконання польоту доповідати командиру екіпажу (льотчику) про виконані роботи на ПС і про ступінь готовності його до польоту;

після польоту отримувати зауваження льотного складу та спеціалістів, які виконують міжпольотний аналіз даних ЗОК (через старшого інженера польотів), про роботу АТ в польоті із записом в контрольному листі та вживати заходів щодо усунення зауважень льотного складу;

утримувати у справному стані і чистоті закріплене за ПС наземне обладнання, засоби маскування і укриття, своєчасно їх перевіряти та ремонтувати, виконувати прибирання стоянки (укриття) ПС і виходу до РД;

щомісяця проводити звірку номерів блоків секретного обладнання, встановленого на ПС із записом у журналі пономерного обліку секретного обладнання в ае (ІАС);

забезпечувати дотримання заходів безпеки, а також виконання вимог щодо ПД ТЗР, захисту від ЗМЗ, протипожежного захисту під час роботи персоналу на ПС і на стоянці ПС.

17. Старший технік (технік) обслуги (групи)

.

1. Старший технік (технік) відповідає за:

постійну справність і бойову готовність закріплених за обслугою (групою) ПС, спецавтомобілів, систем і обладнання;

справність, збереження і правильну експлуатацію закріплених за обслугою (групою) засобів технічного обслуговування АТ;

повноту і якість робіт, що виконуються на АТ.

Він підпорядковується начальнику (інженеру) обслуги (групи).

2. Старший технік (технік) обслуги (групи) повинен:

знати конструкцію АТ, порядок і правила її експлуатації, обсяг і технологію підготовок до польотів (регламентних робіт);

вміти особисто виконувати всі роботи з підготовки АТ;

якісно й своєчасно виконувати роботи на АТ;

вміти швидко знаходити і усувати несправності на АТ, складати картки обліку несправностей;

знати й вміти застосовувати ЗНО СЗ та засоби контролю і утримувати їх в постійній готовності до застосування;

навчати спеціалістів обслуги (групи) правилам і практичним навикам виконання робіт, а також перевіряти якість виконаних робіт на АТ;

доповідати начальнику обслуги (групи) про всі несправності, виявлені на АТ;

вести встановлений облік і звітність;

суворо виконувати вимоги з ПД ТЗР.

18. Бортовий механік

1. Бортовий механік відповідає за:

правильну експлуатацію в польоті закріплених за ним систем (агрегатів) АТ;

справність і збереження закріпленого за ним майна та інструменту.

Він підпорядковується командиру екіпажу (бортовому інженеру, старшому бортовому техніку).

2. Бортовий механік повинен:

знати конструкцію і правила експлуатації закріпленої за ним АТ та мати практичні навики з її експлуатації;

виконувати всі види оглядів і підготовок на закріпленій за ним АТ, вміти усувати на ній несправності;

доповідати бортовому інженеру (командиру екіпажу) про роботу АТ у польоті;

знати сорти палива, масел, спеціальних рідин і газів, що застосовуються, грамотно виконувати заправку систем ПС.

19. Старший механік (механік)

1. Старший механік (механік) відповідає за:

повноту і якість робіт, що виконуються на АТ;

справність та зберігання засобів технічного обслуговування, закріплених за ПС (обслугою, групою).

Він підпорядковується техніку ПС (начальнику обслуги, начальнику групи).

2. Старший механік (механік) повинен:

знати конструкцію і правила експлуатації закріпленої за ним АТ, постійно вдосконалювати практичні навики з виконання робіт;

якісно та своєчасно виконувати всі види робіт і підготовок на закріпленій за ним АТ;

знати сорти палива, масел, спеціальних рідин і газів, що застосовуються, грамотно виконувати заправку (зарядку) систем ПС;

знати правила застосування ЗНО СЗ, засобів контролю та вміти їх застосовувати;

вміти виявляти та усувати несправності АТ, про всі виявлені несправності доповідати техніку ПС і своєму безпосередньому начальнику;

дотримуватись вимоги заходів безпеки та інструкції з ПД ТЗР під час роботи на АТ.

20. Черговий інженер

1. Черговий інженер призначається на кожний день роботи на АТ із числа старших інженерів (інженерів) авіаційної частини і підпорядковується заступнику командира частини з ІАС. Він відповідає за дотримання ІТС встановленого порядку і заходів безпеки під час роботи на АТ.

2. Черговий інженер повинен:

знати обсяг та строки робіт, що підлягають виконанню на ПС частини, стежити за черговістю їх виконання відповідно до графіка підготовки;

знати перелік ЗАТО ПС, що виділяються відповідно до поданої заявки, й перевіряти своєчасність їх прибуття;

організовувати своєчасне отримання інформації від начальника ТЕЧ АТ частини, заступників командирів ае з ІАС про виконання на ПС найбільш складних робіт (запуск, опробування двигунів, прибирання та випуск шасі, пристрілювання зброї тощо);

стежити, щоб зазначені роботи виконувалися тільки в спеціально обладнаних місцях із дотриманням заходів безпеки;

у разі необхідності викликати відповідних спеціалістів ТЕЧ АТ частини для надання допомоги ІТС ае в усуненні несправностей, які виявлені під час огляду ПС;

контролювати підготовку ПС, що виконують бойове чергування, вживати заходів щодо забезпечення своєчасної готовності АТ і ІТС до несення бойового чергування;

організовувати розстановку ПС, що перелітають, і їх підготовку до польоту;

вести в журналі чергового інженера облік виявлених недоліків у роботі персоналу, несправностей АТ і вжитих заходів щодо їх усунення. Доповідати заступнику командира частини з ІАС про вжиті заходи;

своєчасно інформувати персонал про штормові попередження та заходи щодо ПД ТЗР.

Начальник Управління регулювання діяльності
державної авіації України М. Б. КУШНІРУК

Додаток 1
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 1 глави 2 розділу II)

_____
(гриф обмеження доступу)

ЗАТВЕРДЖУЮ
_____
(посада)
_____
(військове звання, підпис, прізвище)
“_____” _____ 20__ р.

План
роботи інженерно-авіаційної служби _____ у 20__ навчальному році

1. Основні напрями роботи

_____
_____

Продовження додатка 1

2. Основні показники (критерії)

№ показника	Найменування показника	Значення показників до кінця періоду навчання		
		на 01.01.__ р.	що плануються	фактичні
1	2	3	4	5

3. План-календар основних заходів

№ з/п	Назва заходів, тема, місце проведення	Хто залучається	Хто проводить	Період навчання											Підготовчий період	Відмітка про виконання
				січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17

_____

(посада, підпис, прізвище)

“_____” _____ 20___ р.

Продовження додатка 1

ЗАТВЕРДЖУЮ
Заступник командира
військової частини ____ з ІАС
_____
(військове звання, підпис, прізвище)

“____”_____20__ р.

4. Додатки

4.1. План-графік оглядів авіатехніки

Бортовий номер ПС	Прізвище та ініціали техніка ПС	Огляди, що плануються, оцінка											
		січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Продовження додатка 1

4.2. План-графік

проведення контрольно-технічних оглядів АЗУ і бойових комплектів

№ з/п	Підрозділ	Огляди, що плануються, оцінка												Примітка
		січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

4.3. План-графік огляду укриттів

Номер укриття (військова частина)	Прізвище та ініціали техніка ПС (заступника командира авіаційної частини з ІАС)	Огляди, що плануються, оцінка											
		січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Продовження додатка 1

4.4. План-графік огляду засобів наземного обслуговування спеціального застосування

Найменування підрозділу (військової частини)	Найменування ЗНО СЗ	Огляди, що плануються, оцінка											
		січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

4.5. План-графік огляду виробничих приміщень

Найменування підрозділу (військової частини)	Прізвище та ініціали командира (заступник командира авіаційної частини з ІАС)	Огляди, що плануються, оцінка											
		січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Продовження додатка 1

4.6. План-графік відходу ПС на регламентні роботи та в ремонт

№ з/п	Бортовий номер ПС	Встановлені показники ПС (ресурс (строк служби))	Заводський номер АД, ДСУ, КЛА тощо	Встановлені показники (ресурс (строк служби))	Наліт (напрацювання) на 01.01.20__ р.		Наліт на рік, що планується	Коли і які виконувались останні регламентні роботи, при якому нальоті (напрацюванні)	План регламентних робіт і ремонту за місяцями
					ПС	АД (ДСУ, КЛА)			січень – грудень
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10-21

Продовження додатка 1

4.7. План-графік відпусток ІТС

Категорії ІТС		Січень	Лютий	Березень	Квітень	Травень	Червень	Липень	Серпень	Вересень	Жовтень	Листопад	Грудень	Примітки
Управління ІАС														
Командири підрозділів, заступники командирів														
Начальники ТЕЧ ланки	1													
	2													
	3													
Начальники обслуг обслуговування (груп)	1													
	2													
	3													
Техніки ПС	1													
	2													
	3													
Механіки ПС	1													
	2													
	3													

Продовження додатка 1

Категорії ІТС		Січень	Лютий	Березень	Квітень	Травень	Червень	Липень	Серпень	Вересень	Жовтень	Листопад	Грудень	Примітки
ТЕЧ АТ	ЛД													
	АОз													
	АО													
	РЕО													
	БК …													
ТППР (СІС)	Група підготовки та ВР													
	Група КАЗУ													
	Група НАЗУ …													
Окремі групи	Об’єктивного контролю													
	Висотного спорядження													
	Тренажерів …													

_____
(посада, підпис, прізвище)
“_____” _____ 20__ р.

Продовження додатка 1

Особливості оформлення плану роботи на рік

План роботи складається заступником командира авіаційної частини (військового управління, установи) з ІАС спільно з керівним ІТС та містить чотири основні розділи.

До розділу 1 включаються основні напрями роботи для вирішення головних завдань.

У розділі 2 вказуються значення показників (критеріїв), досягнутих до 01 січня року, що планується.

У розділі 3 подається план-календар основних заходів, які необхідно проводити ІТС авіаційної частини (військового управління, установи) для виконання завдань і досягнення запланованих показників. При цьому заходи плануються за такими напрямами (підрозділами):

загальні заходи (проводяться за планами центрального апарату Міноборони України, ОУА ЦОВВ та ЗСУ);

бойова готовність ІАС;

утримання та технічна експлуатація АТ;

надійність АТ та безпека польотів;

модернізація, військовий та капітальний ремонт;

списання та розбирання АТ (утилізація);

заходи ремонтно-технічного забезпечення;

заходи метрологічного забезпечення;

інженерно-технічна підготовка та підвищення класної кваліфікації;

виконавча та технологічна дисципліна;

підбір і розстановка кадрів;

раціоналізаторська та винахідницька робота;

екологія та охорона навколишнього середовища;

дотримання державної таємниці та протидія іноземним технічним розвідкам.

Продовження додатка 1

Допускаються інші додаткові підрозділи за рішенням начальника ІАС авіаційної частини (військового управління, установи).

У кожному із підрозділів плану-календаря заходи мають бути згруповані за напрямами: “Організація”, “Відпрацювання”, “Проведення”, “Перевірка”.

Навпроти кожного пункту заходів проставляється строк їх виконання (число, що відповідає даті місяця, або числа, що відповідають періоду виконання заходу), визначається, хто залучається до виконання заходу (хто проводить).

У графі “Відмітки про виконання” після виконання вказується, що фактично зроблено. Якщо про виконання направлялась доповідь, вказується також її вихідний номер.

Розділ 4 містить додатки (плани-графіки: відпусток особового складу, оглядів авіатехніки, оглядів першого бойового комплекту, оглядів укриттів, оглядів виробничих приміщень, оглядів ЗНО СЗ, відходу літаків на регламентні роботи та в ремонт й інші графіки і матеріали за рішенням заступника командира авіаційної частини (військового управління, установи) з ІАС). У планах-графіках 4.2–4.6 прямокутник, що відповідає місяцю огляду, розділяють горизонтальною рискою на дві частини, що означає запланований огляд. Після проведення огляду у верхній частині розділеного прямокутника проставляється дата огляду, а нижня замальовується: червоним кольором – відмінний стан, синім – добрий, зеленим – задовільний, чорним – незадовільний. Крім того, в плані-графіку огляду ЗНО СЗ у замальованій частині прямокутника проставляється у відсотках до штатної чисельності укомплектованість підрозділу (частини) ЗНО СЗ і наявність придатних до застосування ЗНО СЗ (наприклад, запис $\frac{12.07}{80,70}$ означає, що огляд проводився 12 липня, укомплектованість ЗНО СЗ при цьому становила 80 %, а придатним до застосування було 70 %).

Продовження додатка 1

Перелік

основних показників (критеріїв), що використовуються під час планування робіт ІТС на рік

№ з/п	Показники (критерії)	Військове управління, установа	Авіаційна частина
1	2	3	4
Стан авіаційної техніки			
1	Середня справність ПС	+	+
2	Середній залишок ресурсу	+	+
3	Технічний стан ПС	-	+
4	Стан укриттів, виробничих приміщень, ЗТО, засобів КПД ІТР	-	+
Якість технічної експлуатації			
1	Чисельність ІТС за списком	-	+
2	Рівень освоєння авіаційної техніки	+	+
3	Наліт на відмову в польоті	+	+
4	Наліт на одну несправність на землі і в польоті	+	+
5	Наліт на відмову в польоті через помилки в експлуатації ІТС	+	+
6	Наліт на одне дострокове зняття авіаційного двигуна	+	+
7	Наліт на одне дострокове зняття авіаційного двигуна через вину ІТС	+	+
8	Технологічний час підготовки літаків по тривозі:		
	одного	+	+
	ланки	+	+
	ае	+	+
	авіаційної частини	+	+

Продовження додатка 1

1	2	3	4
9	Технологічний час підготовки ПС до повторного польоту без зміни варіанта та зі зміною варіанта		
	одного	+	+
	ланки	+	+
	ае	+	+
	авіаційної частини	+	+
10	Класність ІТС:		
	майстер	+	+
	1 клас	+	+
	2 клас	+	+
	3 клас	+	+
	без класу	+	+
11	Готовність ТЕЧ авіаційної частини до військового ремонту	+	+
12	Кількість реалізованих раціоналізаторських пропозицій	+	+

Додаток 2

до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 2 глави 2 розділу II)

ЗАТВЕРДЖУЮ

_____
(посада)

_____
(військове звання, підпис, прізвище)
“ __” _____20 __ р.

План

роботи інженерно-авіаційної служби _____ на _____ 20__ р.
(місяць)

№ з/п	Найменування заходів	Виконавець	Строк виконання															Відмітка про виконання
			дні місяця															
			1	2	3	4	5	6	…	…	25	26	27	28	29	30	31	
1	2	3	4															5

_____
(посада, підпис, прізвище)
“ __” _____20__ р.

Продовження додатка 2

Особливості оформлення плану роботи інженерно-авіаційної служби на місяць

План роботи на місяць складається заступником командира авіаційної частини (військового управління, установи) з ІАС спільно з керівним ІТС.

Перелік заходів на місяць визначається на підставі річного плану роботи, розпоряджень, що надійшли, аналізу стану авіаційної техніки і роботи ІТС.

Навпроти кожного пункту заходів у графах “Виконавець” та “Строк виконання” проставляється виконавець (прізвище) і дата виконання. У графі “Відмітки про виконання” після виконання записується, що фактично зроблено. Якщо про виконання направлялась доповідь, вказується також її вихідний номер. Крім виконавця, в графі “Виконавець” вказуються (за потреби) й особи, які залучаються до виконання.

Додаток 3
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 2 глави 2 розділу II)

Журнал
щоденних планів робіт
_____
(посада, прізвище, ініціали)

(лівий бік журналу)

I. План роботи на “ __ ” _____20__ р.

№ з/п	Найменування робіт	Відмітка про виконання. Витрачено часу

(правий бік журналу)

II. Доповісти.

III. Для нотаток.

Продовження додатка 3

Особливості ведення журналу щоденних планів робіт

Журнал ведеться керівним ІТС від начальника ТЕЧ ланки (загону), обслуги обслуговування, групи до заступника командира частини з ІАС.

У графі “Найменування робіт” розділу І вказується вид робочого дня і зазначаються питання, що вирішуються спеціалістом особисто, за такими напрямами:

виконання робіт на АТ, у тому числі видача завдань підлеглому особовому складу;

ведення документації, облік напрацювання агрегатів (блоків);

виконання робіт щодо догляду за засобами експлуатації;

перевірка стану виробничої і навчальної бази, ЗТО;

узагальнення досвіду роботи особового складу;

індивідуальна робота з особовим складом;

виконання громадських обов’язків та інше.

У розділі ІІ вказується час, кому і з якого питання необхідно доповісти про виконання отриманої вказівки.

У розділі ІІІ протягом робочого дня записуються питання, які необхідно розібрати з підлеглим особовим складом, доповісти начальнику, піддати повторній перевірці тощо.

Після закінчення журнал знищується в установленому порядку за рішенням власника.

Додаток 4
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 2 глави 2 розділу II)

Перелік планів, які розробляються
посадовими особами інженерно-авіаційної служби

№ з/п	Посадова особа ІТС	Річний план ІТС	Місячний план ІТС	Місячний особистий план	Щоденний особистий план	Завдання на день (технологічна карта)
1	2	3	4	5	6	7
1	Начальник ІАС органу управління авіації	+	+		+	
2	Старший інженер (інженер) ІАС органу управління авіації			+	+	
3	Начальник ЛАТЛ (відділу)	+	+		+	
4	Заступник командира авіаційної частини з ІАС	+	+		+	
5	Старший інженер (інженер) за фахом (ЛАТЛ)			+	+	
6	Начальник ТЕЧ, ТППР (СІС)	+	+		+	
7	Заступник командира авіаційної ескадрильї з ІАС			+	+	
8	Начальник ТЕЧ ланки (загону), групи, обслуги				+	
9	Старший технік (технік) ПС (обслуги, групи)					+
10	Старший механік (механік)					+

Додаток 5
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 1 глави 4 розділу II)

Журнал
обліку і контролю виконання наказів, директив, вказівок і розпоряджень з експлуатації авіаційної техніки в органі управління авіацією

№ з/п	№ і дата документа /його вхідний номер та дата отримання	Стислий зміст документа	Тип АТ, ЗТО	Строк виконання, відповідальний виконавець	Вихідний номер, дата відправки документа в частину (установу), номери частин (установ)	Вихідний (вхідний) номер, дата надходження доповіді з частин (установ)	Відмітка про виконання, номер та дата доповіді	Примітка
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Продовження додатка 5

Особливості ведення журналу обліку і контролю виконання наказів, директив, вказівок і розпоряджень з експлуатації авіаційної техніки в органі управління авіацією

1. В органі управління авіацією ведеться загальний журнал та журнали за кожною спеціальністю окремо. За ведення журналів є відповідальними керівник ІАС органу управління авіацією та керівники ІАС за спеціальністю.

2. У загальному журналі враховуються всі вказівки, директиви та розпорядження з експлуатації АТ за всіма спеціальностями, які надійшли.

3. У журналах за кожною спеціальністю враховуються всі вказівки, директиви та розпорядження з експлуатації АТ за спеціальністю, які надійшли.

4. Графи 1–5 заповнюються при отриманні документа. Графа 6 заповнюється в тому випадку, якщо відпрацьовується розпорядження частинам по суті документа.

Графа 7 заповнюється при отриманні доповідей з частин (установ) про виконання вимог документа, графа 8 – після відправки доповіді про виконання документа всіма частинами (установами), яких стосується цей документ.

5. Після заповнення всіх аркушів журнал зберігається не менше одного року, потім знищується в установленому порядку за рішенням керівника ІАС органу управління авіацією.

У разі знищення журналу діючі вказівки переписуються до нового журналу.

Додаток 6
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 2 глави 4 розділу III)

Журнал
обліку і контролю виконання наказів, директив, вказівок і розпоряджень з експлуатації авіаційної техніки в частині (установі)_____

№ з/п	Номер і дата документа / його вхідний номер та дата отримання	Стислий зміст документа, вимоги	Тип АТ, ЗНО СЗ	Строк виконання, відповідальний виконавець	Заходи, що проводяться (№ листа контролю)	Дата виконання, номер і дата доповіді про виконання документа
1	2	3	4	5	6	7

Продовження додатка 6

Особливості ведення журналу обліку і контролю виконання наказів, директив, вказівок і розпоряджень з експлуатації авіаційної техніки в частині (установі)

1. В авіаційній частині (установі) обліково-плановою групою (відділенням) (особами, що визначені заступником командира (начальника) частини (установи) з ІАС) ведеться один журнал за всіма спеціальностями. За ведення журналу є відповідальним заступник командира (начальника) частини (установи) з ІАС.

2. Графи 1–6 заповнюються при отриманні документа, графа 8 – після відправки донесення про виконання особою, що відповідає за його виконання.

Графа 7 заповнюється щодо тих документів, в яких даються вказівки на проведення цільових оглядів та перевірок на авіаційній техніці. У цій графі записується номер (у порядку загальної нумерації), який надається листу контролю виконання цільової перевірки (огляду) за певним документом, а також вказується спеціальність, за якою відпрацьовується лист контролю (наприклад: 15/АВ, 16/ЛД).

3. Номер документа тривалої дії в графі 2 замальовується червоним олівцем.

4. Після заповнення аркушів журнал зберігається до переходу частини (установи) на новий тип авіаційної техніки. Із закінченого журналу постійно діючі та невиконані документи переписуються до нового журналу.

5. Облік номерних вказівок головного інженера авіації ведеться в окремому розділі.

Додаток 7
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 1 глави 5 розділу III)

Порядок і особливості перебазування інженерно-технічного складу та технічного майна повітряним, автомобільним, залізничним (водним) транспортом

1. Перебазування повітряним транспортом.

На випадок перебазування повітряним транспортом заступник командира частини з ІАС повинен мати дані з розподілу особового складу і технічного майна по літаках (ешелонах). На особовий склад і технічне майно складаються списки й описи. В опису вантажу, що перевозиться, вказуються його найменування, маса та об’єм.

З часу прибуття до літака для завантаження (посадки) і до розвантаження (висадки) ІТС виконує всі вказівки командира екіпажу транспортного літака, що стосуються порядку перевезення і дотримання правил поводження в літаку. Завантаження технічного майна контролюється членами екіпажу транспортного літака.

Технічне майно повинно бути завчасно підготовлене до перевезення. На зовнішньому боці контейнера (пакета) має зазначатися така інформація:

належність обслузі (групі);

прізвище відповідальної особи;

маса, т;

геометричні розміри (довжина, ширина, висота), м.

Усі контейнери (пакети) повинні відповідати таким вимогам:

мати такелажні вузли, що забезпечують завантаження і розвантаження;

мати не менше чотирьох силових вузлів або елементів конструкції для кріплення швартувальних тросів;

на вантажах масою 0,2 т і більше повинен бути позначений центр ваги і поруч проставлена його маса.

Вантажі, розташовані у спецавтомобілях, вантажних автомобілях, причепах, мають бути надійно закріплені. Маса і розташування центру ваги автомобіля повинні вказуватися з урахуванням вантажів, що знаходяться в кузові.

Відправник відповідає за підготовку вантажів, ураховуючи особливості їх перевезення, і усуває недоліки, виявлені екіпажем під час огляду.

Якщо обладнання літака недостатньо для забезпечення безпеки завантаження, швартування, транспортування і розвантаження вантажів, відправник вантажів поставляє необхідне додаткове обладнання.

Під час підготовки спецавтомобілів до перебазування необхідно привести у вихідне положення обладнання автомобілів і причепів відповідно до інструкції з експлуатації і перевірити:

надійність кріплення обладнання на кузовах, усередині кузовів і кабін;

справність гідравлічних систем живлення двигунів і агрегатів;

технічний стан двигунів, гальм, рульового керування і ходової частини;

тиск у шинах.

Заправлення паливних баків повинно бути не більше 75 % їх об’єму.

2. Перевезення ПС повітряним транспортом.

Підготовка ПС до перевезення, розбирання і розміщення його частин у вантажній кабіні транспортного літака мають виконуватися в суворій відповідності до діючих інструкцій і методичних рекомендацій з організації перевезення конкретного типу літака.

Транспортувальне обладнання, призначене для завантаження, розміщення і швартування ПС у вантажних кабінах транспортних літаків, зберігається на складах відповідних підрозділів та служб забезпечення або на

складах центрального підпорядкування в укомплектованому і справному стані.

За збереження, укомплектованість і своєчасну доставку транспортувального обладнання є відповідальними підрозділи та служби забезпечення.

Прийом доставлених ПС і транспортувального обладнання від екіпажів транспортних літаків здійснює заступник командира авіаційної частини з ІАС.

Прийом і передача транспортувального обладнання проводяться за актом (накладною).

Заступник командира авіаційної частини з ІАС є відповідальним за збереження і відправлення на склад повністю укомплектованого транспортувального обладнання. Залишати деталі з комплекту транспортувального обладнання для потреб авіаційної частини забороняється**.**

Підготовка ПС до транспортування вертольотом на зовнішній підвісці проводиться відповідно до інструкції з перевезення (транспортування) ПС вертольотами. Під час транспортування ПС на зовнішній підвісці знаходитися будь-кому в кабіні цього ПС забороняється**.**

3. Перебазування автомобільним транспортом.

Перебазування автомобільним транспортом може здійснюватися самостійною колоною або в складі колон частини.

У разі перебазування самостійною колоною начальник колони призначається з осіб керівного складу служби озброєння частини.

Начальники ТЕЧ АТ частини, ТППР (СІС) зобов’язані мати завчасно складений розрахунок автомобільної колони, у якому відображаються розподіл особового складу і майна за кожним автомобілем, порядковий номер автомобіля в колоні, розподіл засобів зв’язку і зброї.

Продовження додатка 7

На кожний автомобіль призначається старший, який підпорядковується начальнику колони.

Командиром авіаційної частини призначається відповідальна за перебазування посадова особа, яка проводить інструктаж начальника колони і старших автомобілів і вручає начальнику колони посвідчення, що підтверджує його призначення. Начальник колони наносить на карту маршрут, графік руху та інші дані. Для уточнення маршруту руху за можливості проводиться його рекогносцировка.

Розташування автомобілів у колоні повинно забезпечувати необхідну швидкість руху у світлий і темний час доби, зручність управління на марші і постійну готовність до оборони у разі можливого нападу противника.

Приблизна будова колони на марші:

головний дозор;

групи спеціальних автомобілів;

автомобіль з технічним майном;

паливоцистерна (автомобіль з паливом);

група спецавтомобілів;

група технічної допомоги і тягач для буксирування автомобіля, що вийшов із ладу;

тиловий дозор.

Головний і тиловий дозори виділяються в разі перебазування в районі фронтової смуги. До завдання дозорів належить охорона колони від раптового нападу противника. Головний дозор рухається на відстані 5 км перед колоною, тиловий – на відстані 3 км позаду.

Дані про маршрут повідомляються старшим начальником, який віддає розпорядження на перебазування, і уточнюються загоном дорожнього забезпечення (головним дозором).

Під час завантаження автомобілів необхідно переконатися в тому, що:

Продовження додатка 7

ширина завантаженого автомобіля (причепа) не перевищує 3 м, висота – 4 м (від поверхні дороги);

вантаж не виступає позаду кузова більше ніж на 2 м;

навантаження на шасі не перевищує норми, встановленої для автомобілів цієї марки.

Для автоколони на марші приймаються такі орієнтовні швидкості руху:

на автомагістралях – до 50 км/год;

на справних шосейних дорогах – до 35 км/год;

на поліпшених профілірованих ґрунтових дорогах у суху погоду – до 25 км/год;

на ґрунтових непрофілірованих дорогах у суху погоду – до 20 км/год.

Уночі з повним світлом фар швидкість знижується на 25 % порівняно з денною, а під час руху з маскувальним освітленням – до 50 %.

В усіх випадках марш повинен відбуватися з максимально можливою для певних умов швидкістю руху. Під час руху дистанція між автомобілями має бути 25 – 50 м.

Величина добового переходу залежить від конкретних умов, за яких відбувається марш. При нормальному марші вона може в середньому дорівнювати 200–250 км, при форсованому – 250–350 км, а іноді й більше.

Для збереження сил особового складу, приймання їжі, технічного обслуговування, усунення несправностей, дозаправлення автомобілів і відновлення вихідного порядку в колоні призначаються малі і великі привали.

Малі привали призначаються через кожні 2–3 години, а взимку за сильних морозів – через 1–1,5 години руху. Тривалість привалів 20–30 хвилин.

Продовження додатка 7

Будова колони на малих привалах не порушується: автомобілі зупиняються на правому узбіччі дороги на відстані не менше 10 м один від одного або на дистанції, встановленій начальником колони.

Великі привали тривалістю 2–4 години призначаються, як правило, на початку другої половини добового переходу. Під час руху вночі, взимку в сильні морози і на відстань менше добового переходу великі привали зазвичай не призначаються.

Для великих привалів варто обирати райони зі сприятливими умовами з метою захисту від зброї масового ураження і маскування особового складу й автомобілів, а також з урахуванням наявності джерел води.

Особовий склад й автомобілі розміщуються в призначених місцях їх розосередження в порядку, що забезпечує підтримку постійної бойової готовності і найменші витрати часу на витягування колони.

За наявності на маршруті руху рубежів або пунктів регулювання (через 2–3 години руху) начальник колони зобов'язаний вжити всіх заходів щодо проходу рубежу (пункту) головною колоною у встановлений час.

Для керування рухом автомобілів усередині колони застосовуються умовні зорові сигнали відповідно до Стройового статуту Збройних Сил України.

Команди, які подаються умовними сигналами, повинні дублюватися у визначеній послідовності особами, призначеними начальником колони. За своєчасність і правильність дій за умовними сигналами відповідає водій.

Для полегшення орієнтування і дотримування необхідних дистанцій під час руху вночі бампери автомобілів фарбуються в білий колір, на лівій половині заднього борту автомобіля (причепа) наноситься біле коло діаметром 25–30 см.

У разі зустрічі з водними перешкодами, що мають глибину, яка не перевищує зазначену в таблиці 1, і за відсутності мостів обладнуються броди.

Продовження додатка 7

Таблиця 1

Маса автомобіля	Допустима глибина броду (м) при швидкості течії (м/с)		
	до 1	від 1 до 2	більш 2
1,5–2 т	0,6	0,5	0,4
3–4 т	0,8	0,7	0,6
5 т і більше	0,9	0,8	0,7

Переправи через замерзлі водні рубежі організуються залежно від товщини льоду. Тонкий лід може бути посилений настилом із дошок, дерев та інших підручних матеріалів.

Допустима товщина льоду і дистанція між колісними автомобілями під час переправи по льоду визначені в таблиці 2.

Марш у горах організується з урахуванням профілю маршруту. Під час руху на підйомах і спусках дистанція між автомобілями збільшується до 100 м.

У гірських умовах допускається недовантаження транспортних засобів на 15–20 %.

Таблиця 2

Повна маса	Товщина льоду (см) при температурі повітря за попередні 3 доби (^{o}C)			Дистанція (м)
	–10	–5	0	
3,5 т	21	23	26	15
6 т	27	30	34	20
10 т	35	39	44	25
15 т	43	47	54	30
22,5 т	60	64	69	40

Продовження додатка 7

4. Перебазування залізничним (водним) транспортом

Перебазування залізничним (водним) транспортом здійснюється відповідно до керівництв та інструкцій з експлуатації АТ, а також діючих нормативно-технічних документів з цього питання. Розрахунки на перебазування технічного майна необхідно проводити з урахуванням залізничних габаритів.

Забезпечення ІТС автомобільним транспортом, засобами завантаження і розвантаження, пакувальною тарою, матеріалами і засобами для кріплення АТ проводиться підрозділами та службами забезпечення.

Залізничний (водний) транспорт виділяється відповідно до плану оперативних перевезень за заявкою штабу авіаційної частини.

Перед відправкою залізничного ешелону з АТ під час перебазування частини заступник командира авіаційної частини з ІАС інструктує супроводжувачів про заходи протипожежної безпеки, порядок кріплення вантажу і спостереження за ним під час руху. Охорона вантажів організується штабом авіаційної частини.

ПС, призначені для перевезення залізничним (водним) транспортом, консервуються відповідно до експлуатаційної документації.

Додаток 8
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 1 глави 5 розділу III)

Характеристики
основних видів транспортних засобів, що використовуються для перевезення інженерно-технічного складу та технічного майна

Таблиця 1

Технічні характеристики автомобілів

Тип автомобіля	Швидкість, км/год	Кількість людей у кабіні (кузові)	Вантажопідйомність, т		Внутрішні розміри кузова, м			Площа кузова, $м^2$	Об'єм кузова, $м^3$	Навантажувальна висота, м
			по шосе	по грунтовій дорозі	довжина	ширина	висота			
ЗИЛ-157	65	3 (18)	4,5	2,5	3,57	1,95	0,92	6,96	8,4	2,4
ЗИЛ-130	90	3 (20)	5,6	4,2	3,55	2,32	0,68	8,25	9,9	2,4
ЗИЛ-131	80	3 (24)	5,6	3,5	3,6	2,32	0,65	8,35	10,0	2,4
ЗИЛ-131Г	85	3 (24)	8,0	6,5	5,6	2,65	0,65	14,8	17,8	2,4
Урал-375	75	3 (27)	5,0	5,0	3,9	2,4	0,87	9,35	11,3	2,4
КрАЗ-214	55	3 (40)	7,0	7,0	4,6	2,5	0,6	11,5	13,8	2,2
КрАЗ-255Б	70	3 (35)	7,5	7,0	4,6	2,5	0,92	11,5	10,6	2,6
МАЗ-504	75	3 (40)	14,0	11,0	8,1	2,3	0,6	18,6	22,4	2,3
ГАЗ-53А	80	2 (20)	4,0	3,5	3,54	2,17	0,68	7,7	8,2	2,6
ГАЗ-66	95	2 (16)	2,0	2,0	3,3	2,05	0,79	6,8	8,2	2,4
КамАЗ-5320	80	3 (40)	8,0	6,5	5,2	2,32	0,8	12,06	10,4	2,6
КамАЗ-4310	85	3 (40)	5,0	4,5	4,8	2,32	0,89	11,1	9,4	2,4

Примітки:

1. Гранична висота вантажів, рахуючи від рівня дороги, допускається до 4 м.
2. Звисання вантажу по довжині за задній борт за умови, що вантаж не торкається землі, допускається до 2 м.

Продовження додатка 8

Таблиця 2

Технічні характеристики автомобільних причепів

Тип причепа	Основний тягач	Швид-кість, км/год	Корисне наванта-ження, кг	Габаритні розміри, м			Внутрішні розміри кузова, м			Площа кузова, $м^2$	Наванта-жуваль-на висота, м
				довжина з дишлом (без дишла)	ширина	висота	довжина	ширина	висота		
ГАЗ-704 (1-П-0,5)	ГАЗ-69	75	500	2,56	1,65	1,15	1,66	1,07	0,45	1,77	0,45
УАЗ-8109 (1-П-0,5М)	УАЗ-469	75	500	2,79	1,72	1,19	1,66	1,07	0,45	1,75	0,45
ГКБ-8302 (1-П-1,5М)	ГАЗ-66	90	1200	3,82	2,24	2,52	2,16	2,00	0,34	4,32	1,40
ГКБ-8301 (1-П-2,5)	ЗИЛ-131	80	2500	4,82	2,50	2,90	3,22	2,32	0,70	7,50	1,62
СМЗ-710В (2-ПН-2М)	ЗИЛ-157К ЗИЛ-131	60	2000	5,64 (3,95)	2,32	2,72	3,70	2,11	0,56	7,80	1,60
СМЗ-810 (2-ПН-4)	Урал-375	50	4000	6,24 (4,6)	2,35	2,31	4,21	2,20	0,60	9,30	1,56
782В (2-ПН-4М)	Урал-375	75	4680	6,88	2,46	2,90	4,87	2,30	0,90	11,20	1,60
ПКБ-817 (2-П-5,5)	ЗИЛ-130	80	5500	6,68	2,50	1,87	4,70	2,35	0,57	11,00	2,50

Продовження додатка 8

Таблиця 3

Транспортні можливості військово-транспортних літаків та вертольотів

Показник	Ан-22	Ил-76 (Ил-76М)	Ан-12	Ан-26	Ми-6	Ми-8	Ми-26
Розміри вантажної кабіни (довжина, ширина, висота), м	25,4х 3,5х 4,25	18,0х 3,15х 3,25	12,5х 2,7х 2,25	10,6х 2,62х 2,6	11,25х 2,62х 2,45	6,35х 1,72х 1,55	15,0х 3,25х 3,15
Вантажопідйомність, т	40	28	9,5	4,65	6	2	15
Дальність польоту з нормальним навантаженням, км	2950 - 4300	2250 - 3950	1900 - 3000	До 2500	550	470	800
Вантажопідйомність максимальна, км	60	28 (42)	20	5,5	12	4	20
Дальність польоту з максимальним навантаженням, км	1630 - 2300	2250 - 3950	600	750	180	500	590
Вантажопідйомність тельферів максимальна, км	10	10	2,8	1,5	2	---	5
Кількість місць для перевезення особового складу (у тому числі в кабіні супроводження)	295 (22)	145 (245)	90 - 95 (9 - 14)	39	61	24	82
Дозволена спроможність за об’ємною масою вантажу	0,15 - 0,22	0,2	0,17 - 0,22	0,19 - 0,22	0,12 - 0,24	0,17 - 0,33	0,13 - 0,17

Продовження додатка 8

Таблиця 4

Характеристики рухомого складу залізниць України

Тип вагона	Вантажо-підйомність, т	Внутрішні розміри, м		Площа вагона, м^2	Корисний об'єм, м^3	Ширина дверей, м
		довжина	ширина			
Критий вагон (чотирьохосьовий):						
зі збільшеним об'ємом кузова, збудований в останні роки;	62	13,800	2,761	38,10	120,0	2,000
зварної конструкції, збудований після 1936 року	62	13,430	2,750	37,00	89,5	1,830
Платформа (чотирьохосьова):						
з металевими бортами без ручного гальма;	62	13,300	2,770	36,90	---	---
з дерев'яними бортами зварної конструкції із прокатних профілів;	62	12,874	2,770	35,60	---	---
з дерев'яними бортами суцільнозварної конструкції без ручного гальма;	50	12,914	2,780	35,90	---	---
спеціалізована подовжена	62	18,300	2,870	36,60	---	---
Напіввагон (чотирьохосьовий):						
суцільнометалевий;	62	11,988	2,900	34,70	66,0	2,526
зварної конструкції з дерев'яною обшивкою кузова з ручним гальмом;	62	12,050	2,850	34,30	64,5	2,610
те саме без ручного гальма;	62	12,000	2,960	35,50	66,5	2,610
зварної конструкції з дерев'яною обшивкою кузова;	60	12,004	2,960	35,53	65,8	1,472
шестиосьовий суцільнометалевий	95	14,388	2,908	41,84	68,9	2,526

Продовження додатка 8

Таблиця 5

Норми розміщення особового складу на рухомому складі залізниці

Тип вагона	Розміщення у вагоні	
	офіцери	рядовий та сержантський склад
Пасажирський чотирьохосьовий	42–48	50–52
Чотирьохосьовий критий	–	72–80 (при однодобовому перевезенні – 100)

Додаток 9

до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 6 глави 2 розділу IV)

Журнал

чергового інженера

(лівий бік)

“ ___ ” _____ 20__ р.

_____

(вид робочого дня)

_____

(барометричний тиск)

Початок роботи: _____

Кінець роботи: _____

_____

(температура повітря, ^{0}C)

1. Дані про черговий персонал

Посадова особа	Прізвище	Підпис особи, яку інструктують	Підпис інструктора
1	2	3	4
Черговий інженер			
Черговий з АТЗ			

2. Кількість ПС і спеціалістів, які виділені для проведення робіт

Підрозділ	Тип і кількість ПС	Кількість спеціалістів							Спеціалістів, усього
		№ технологічних маршрутів							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Усього									

Продовження додатка 9

3. Кількість ЗАТО ПС, виділених для забезпечення робіт

№ з/п	Найменування ЗАТО ПС	Кількість	
		план	фактично
1	2	3	4

(правий бік)

4. Зауваження

Недоліки в організації роботи ІТС	Причина несправності, недоліки, заходи з їх усунення	Наслідки	Відмітки про усунення (підпис)
1	2	3	4

Зауваження щодо справності авіаційної техніки

Зауваження щодо забезпечення

Черговий інженер _____

(військове звання, підпис, прізвище)

Продовження додатка 9

Особливості ведення журналу чергового інженера

Журнал ведеться черговим інженером. Контроль за його веденням здійснює заступник командира авіаційної частини з ІАС.

У графі 1 розділу 4 записуються:

несправності, виявлені під час проведення робіт, із зазначенням номера ПС та характеру несправності, номери ПС, роботи на яких не завершені, із зазначенням причин;

недоліки в роботі на АТ особового складу;

зауваження по роботі ЗАТО ПС.

У графі 2 розділу 4 керівний ІТС зазначає заходи з усунення виявлених недоліків, а в графі 4 – ставить підпис та прізвище.

При груповій системі обслуговування АТ черговий інженер замість технологічних маршрутів проставляє спеціальності.

Після заповнення усіх аркушів журнал зберігається один рік, потім знищується в установленому порядку.

Додаток 10
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 8 глави 2 розділу IV)

Періодичність та кількість
оглядів і контролю готовності авіаційної техніки до польотів керівним інженерно-технічним складом суб'єктів державної авіації

Особа, яка перевіряє	Кількість літаків, які оглядають		
	контрольний огляд	передпольотний огляд	стартовий огляд
1	2	3	4
ІТС структурних підрозділів ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ	За планом підрозділу ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ		
ІТС підрозділів з організації виконання заходів ІАЗ	За планом підрозділу з організації виконання заходів ІАЗ		
Начальник ІАС з'єднання та старші інженери з'єднання	1 на місяць	За планом начальника ІАС з'єднання	За планом начальника ІАС з'єднання
Начальник ІАС та старші інженери (інженери) частини	4 на місяць	По 1 на місяць в кожній ае	По 1 на місяць в кожній ае
Начальник ІАС ае та начальники обслуг обслуговування	4 на місяць	По 1 на льотний день (ніч)	По 1 на льотний день (ніч)

1	2	3	4
Начальник ТЕЧ АТ авіаційної частини і начальники груп регламенту та ремонту	Усі ПС до та після виконання регламент-них робіт		
Начальник ТЕЧ ланки (загону)	1 на день роботи на АТ	1 на льотний день (ніч)	1 на льотний день (ніч)

Примітки:

1. Льотному складу норми оглядів АТ встановлюють командири авіаційних частин.

2. Бойові комплекти АЗУ, що зняті з ПС та знаходяться на зберіганні в авіаційних частинах, оглядаються відповідно до вимог керівних документів.

3. Начальник ТЕЧ ланки (загону) за винятком оглядів, які вказані в таблиці, здійснює перевірку повноти виконання підготовок до польоту всіх ПС ланки (загону).

4. Начальник ІАС частини, начальник ТЕЧ АТ частини, начальник ІАС ае огляди АТ проводять комплексно за участі інженерів частини, начальників обслуг (груп).

5. Під час огляду перевіряються ведення документації, стан інструменту й обладнання.

6. Оцінка стану ПС під час контрольного огляду керівним ІТС (від начальників ІАС ае та вище) записується у формуляр літака, а начальником обслуги обслуговування – у журнал підготовки ПС, до якого записуються також результати передпольотного та стартового оглядів, виконаних керівним складом.

Додаток 11
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 20 глави 2 розділу IV)

Журнал
обліку балонів, що працюють під тиском

I. Облік балонів

№ з/п	Дата встанов-лення балона	Номер балона	Найменування газу	Дата наступного випробування балона	Тиск у балоні під час встановлення, кгс/см ^{2}	Прізвище і підпис особи, що встановила балон	Дата зняття балона	Залишковий тиск у балоні, кгс/см ^{2}	Прізвище і підпис особи, що зняла балон
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Продовження додатка 11

II. Облік наповнення балонів

№ з/п	Дата наповнення балона	Номер балона	Найменування газу	Залишковий тиск, кгс/см ^{2}	Температура навколишнього повітря, ^{0}С	Тиск після наповнення, кгс/см ^{2}	Номер і дата видачі паспорта на газ	Прізвище і підпис особи, що проводила наповнення
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Продовження додатка 11

Особливості ведення журналу обліку балонів, що працюють під тиском

Журнал ведеться в ІАС ае, ТЕЧ АТ частини, ТППР (СІС), групах управління, які мають балони, що працюють під тиском. Журнал заповнюється особою, відповідальною за встановлення та наповнення балонів.

У розділі І ведеться облік надходження балонів в експлуатацію та зняття їх з експлуатації після використання газу.

У розділі ІІ ведеться облік наповнення балонів у разі, якщо вони закріплюються за експлуатуючим підрозділом постійно і періодично наповнюються від стаціонарних або рухомих засобів заправлення. Відомості про такі балони попередньо вносяться до граф 1–7 розділу І.

Додаток 12
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 21 глави 2 розділу IV)

Команди та сигнали
під час запуску двигуна (двигунів), навантаження та вивантаження вантажів і для управління рухом повітряного судна

Сигнали призначаються для льотчика (техніка), який знаходиться в кабіні ПС, і техніка (механіка), який знаходиться на землі. Усі команди та сигнали вдень подаються рухом рук, вночі – ліхтарем.

Основні команди й сигнали:

Команда	Сигнал	
	вдень	вночі
1	2	3
Увага! (загальний сигнал)	Права рука піднята догори	Світло ліхтаря направлено вперед догори
Підготуватись до запуску (з кабіни)	Повторювані рухи вперед – назад простягнутою вбік лівою (правою) рукою	Вмикання аеронавігаційних вогнів. У разі отримання відповідної команди “Так, приготуватись до запуску” – вимикання аеронавігаційних вогнів

Продовження додатка 12

1	2	3
Вимкнуто, повернути гвинт (загальний сигнал)	Схрещення рук, піднятих над головою, після чого кругові рухи простягнутою в бік двигуна, що запускається, рукою	Кругові оберти ліхтарем, світло якого спрямоване вперед. Рідкі мигання аеронавігаційними вогнями
Від гвинта, від двигуна (з кабіни)	Викидання руки в бік двигуна, який запускається	Короткочасне вмикання посадкової (руліжної) фари
Прибрати колодки (з кабіни)	Повторне розведення рук урізнобіч на рівні голови	Часті мигання аеронавігаційними вогнями
Дозвольте вирулювати, дозвольте буксирувати (з кабіни)	Піднесення лівої руки вгору	Короткочасне вмикання посадкової (руліжної) фари
Вирулювати дозволяю, буксирувати дозволяю (із землі)	Прикладання правої руки до головного убору з подальшим простяганням лівої руки в бік руління (буксирування)	Підняття ліхтаря вгору з подальшим рухом зверху вниз у бік руління (буксирування)
Рулювати прямо, буксирувати прямо (із землі)	Руки підняті вгору і злегка розведені урізнобіч. Повторювані рухи руками вперед – назад	Повторювані рухи вперед – назад піднятим вгору ліхтарем (світло ліхтаря має бути спрямоване догори)

Продовження додатка 12

1	2	3
Розвертайтесь праворуч (із землі)	Права рука піднята, ліва опущена. Повторювані рухи правою рукою вперед – назад	Повторювані рухи в горизонтальній площині на рівні плечей ліхтарем, світло якого спрямоване в бік розвороту
Розвертайтесь ліворуч (із землі)	Ліва рука піднята, права опущена. Повторювані рухи лівою рукою вперед – назад	Повторювані рухи в горизонтальній площині на рівні плечей ліхтарем, світло якого спрямоване в бік розвороту
Зменшити швидкість руління, буксирування (із землі)	Руки опущені і злегка розведені урізнобіч. Повторювані рухи ними вгору – вниз	Рука з ліхтарем опущена вниз і злегка відведена вбік. Повторювані рухи ліхтарем вгору – вниз
Зупиніться (стоп) (загальний сигнал)	Повторювані схрещення і розведення рук, піднятих над головою. Підняття вгору червоного прапорця або випускання червоної ракети	Повторювані рухи вправо – вліво піднятим над головою ліхтарем
Вимкнути двигуни (із землі)	Схрещування рук, піднятих над головою	Мигання ліхтаря, що спрямоване на літак
Рулюйте назад, на хвіст (із землі)	Руки опущені, долоні повернуті до літака. Повторювані рухи руками вперед – вгору на рівні плечей	Ліхтар направлено світлом вниз. Повторювані рухи ліхтарем вгору – вниз на рівні плечей

Продовження додатка 12

1	2	3
На буксир (із землі)	Розкачування перед собою опущеною вниз правою рукою	Розкачування перед собою ліхтарем, світло якого спрямоване вниз

Примітки:

1. Під час подавання сигналів із землі технік (механік) стоїть обличчям до ПС у полі зору льотчика.

2. Доповіді про виконання команд “Так, до запуску”, “Так, від гвинта”, “Від двигуна”, “Так, прибрати колодки” дублюються: вдень – прикладанням руки до головного убору, вночі – спрямуванням світла ліхтаря на літак.

Порядок і послідовність
подачі та виконання команд і сигналів

1. Під час виведення (уведення) ПС:

1) перед виведенням (уведенням) ПС із (до) укриття (ангару), зі стоянки чи позиції підготовки літаків, а також перед буксируванням тягачем посадова особа ІТС, яка керує виведенням (уведенням) ПС, повинна:

провести інструктаж особового складу, що бере участь у виведенні (уведенні) ПС, вказати кожному його місце і обов’язки, нагадати заходи безпеки й роз’яснити значення команд і порядок їх виконання;

перевірити надійність технічних засобів зв’язку для подачі команд;

переконатись, що ПС підготовлено до виведення (уведення) із укриття (стоянки) та буксирування тягачем і вжито запобіжних заходів;

2) перед початком виведення (уведення) ПС керуючий виведенням (уведенням) подає команду “По місцях”. За цією командою кожний, хто бере участь у виведенні (уведенні) ПС, займає відведене йому місце;

3) рух ПС починається за командою “Вперед” або “Розворот”. За командою “Розворот” особи, що знаходяться на буксирувальному пристрої, розвертають ПС у потрібний бік. Той, хто знаходиться у кабіні ПС, допомагає розвороту, коли це необхідно, гальмами коліс шасі;

4) зменшення швидкості руху проводиться за командою “Зменшити швидкість”. За цією командою ті, хто бере участь у виведенні (уведенні) ПС, зменшують швидкість руху, а той, хто знаходиться в кабіні, пригальмовує колеса шасі ПС;

5) для зупинки ПС подається команда “Стоп”. Команду “Стоп” повинен подати кожний, хто першим помітив небезпеку, яка загрожує особовому складу чи ПС. За командою “Стоп” всі особи, що беруть участь у виведенні (уведенні) ПС, припиняють рух і зупиняють ПС, а той, хто знаходиться в кабіні, загальмовує колеса шасі ПС.

2. Під час буксирування ПС тягачем (буксиром):

1) керуючий буксируванням після приєднання пристрою для буксирування до ПС подає команду “По місцях”;

2) після впевнення в тому, що особи, які беруть участь в буксируванні ПС, зайняли свої місця, керуючий буксируванням подає команду “На буксир”. За цією командою водій повільно подає заднім (переднім) ходом тягач до ПС. Після підходу тягача на відстань, що забезпечує можливість зчеплення пристрою для буксирування з крюком тягача, керуючий буксируванням подає команду “Стоп” і дає вказівку про зчеплення. За цією командою водій тягача спиняє тягач, а виділена особа встановлює (за потреби) противідкотну колодку під заднє колесо тягача і проводить зчеплення тягача з ПС;

3) за командою керуючого буксируванням “По місцях” льотчик (технік) сідає в кабіну ПС, розгальмовує колеса шасі й установлює зв’язок з

ПС і водієм тягача. Механік (або інша виділена особа) прибирає з-під коліс шасі тягача противідкотні колодки і за відсутності технічних засобів зв'язку між водієм і льотчиком (техніком), що знаходиться в кабіні літака, займає місце на тягачі для передачі команд водію і спостереження за безпекою буксирування літака;

4) після того як льотчик (технік), що знаходиться в кабіні, впевнився в готовності до буксирування літака, він запитує у керуючого буксируванням дозволу на буксирування. Керуючий буксируванням, після того як впевнився, що все готово до буксирування і на шляху літака немає перешкод, дає дозвіл на буксирування;

5) після одержання дозволу на буксирування льотчик (технік), що знаходиться в кабіні, подає команду "Вперед". Цю команду механік (або інша виділена особа), що знаходиться на тягачі, передає водію. Водій тягача дає сигнал і повільно починає рух. Механік, що знаходиться на тягачі, слідкує за командами особи, яка знаходиться в кабіні літака, передає їх водію і слідкує за безпекою руху літака;

6) для зупинки літака (припинення буксирування) водію подається команда "Стоп". За цією командою водій повільно зупиняє тягач, а льотчик (технік), що знаходиться в кабіні, проводить гальмування коліс шасі літака. Команда "Стоп" подається будь-якою особою, яка перша помітила небезпеку, що загрожує безпеці особового складу чи ПС. За цією командою в усіх випадках рух ПС припиняється гальмуванням коліс шасі ПС й гальмуванням коліс тягача;

7) за потреби зміни напрямку руху подаються команди "Розворот праворуч", "Розворот ліворуч".

3. Під час запуску авіаційних двигунів:

1) перед запуском двигуна льотчик (технік), що проводить запуск, подає команду "Приготуватися до запуску". За цією командою технік, що забезпечує запуск на землі, займає місце в безпечній зоні, яка знаходиться в

полі зору особи, що запускає двигун, і дає вказівки виконувати всі підготовчі роботи перед запуском (зняти заглушки, перевірити встановлення противідкотних колодок під колеса шасі ПС, підключити кабель наземного електроагрегату тощо), після чого доповідає: “Так, до запуску”. Льотчик (технік), який проводить запуск двигуна, тільки після доповіді “Так, до запуску” виконує всі передбачені інструкцією з експлуатації ПС певного типу роботи з підготовки до запуску двигуна;

2) після підготовки реактивних та турбогвинтових двигунів до запуску (включаючи провертання гвинтів на турбогвинтових літаках) той, хто запускає, подає команду “Від двигуна”. За цією командою технік, що забезпечує запуск двигуна на землі, після того як впевнився в безпечності запуску, доповідає: “Так, від двигуна”. Одержавши доповідь, льотчик (технік) запускає двигун;

3) під час запуску поршневих двигунів після команди “Приготуватися до запуску” і доповіді “Так, до запуску” той, хто проводить запуск, готовить до запуску двигуна необхідне обладнання, переконується в тому, що запалювання вимкнено, і дає команду “Провернути гвинт” (на вертольоті – “Провернути колінчастий вал”);

4) одержавши таку команду, технік, що забезпечує запуск двигуна на землі, запитує: “Відключено?”. Одержавши відповідь “Відключено”, доповідає: “Так провернути гвинт” і подає команду на провертання гвинта;

5) після закінчення підготовки до запуску поршневого двигуна той, хто проводить запуск, подає команду “Від гвинта”. За цією командою технік, що забезпечує запуск, переконавшись у тому, що під гвинтом нікого немає і ніщо не заважає запуску, доповідає: “Так, від гвинта”. Той, хто проводить запуск двигуна, після одержання відповіді “Так, від гвинта” запускає двигун згідно з інструкцією (регламентом технічного обслуговування).

4. Під час вирулювання літака зі стоянки:

1) перед вирулюванням льотчик встановлює мінімальні оберти двигуна (двигунів) і подає сигнал “Прибрати колодки”. Виконавши цю команду, технік літака відповідає: “Так, прибрати колодки” і прикладає руку до головного убору;

2) одержавши відповідь “Так, прибрати колодки”, льотчик запитує дозволу на вирулювання. Технік, після того як переконався в безпеці вирулювання літака, прикладає праву руку до головного убору і простягає ліву руку в напрямку руління.

5. Дублюючі сигнали, що подаються під час навантаження (розвантаження) літака (вертольота):

1) “Увага!” – рука піднята вгору;

2) “Підйом!” – рука з відігнутою догори кистю (долонею назовні) простягнута в бік керуючого лебідкою;

3) “Спуск!” – те саме, але кисть руки опущена вниз;

4) “Стоп!” – схрещування рук.

Додаток 13
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 3 глави 6 розділу IV)

Аркуш контролю №_____
Виконання вказівки, розпорядження

1. Вказівка, розпорядження № (чиє)_____
_____
2. _____
(стислий зміст з перерахуванням технологічних та контрольних операцій)
_____
_____
3. Вироби, що підлягають перевірці_____
_____
4._____
(зразок запису у формуляр)
_____

5. Строк виконання робіт (огляду) до_____
(дата)
Заступник командира частини з ІАС _____
(підпис, прізвище)
Облік виконання робіт (огляду)

№ з/п	Номер ПС	Дата виконання	Підпис виконавця	Підпис особи, що контролювала	Результати робіт (огляду)
1	2	3	4	5	6

Роботи (огляди) виконано. Запис до формуляра внесено.
Заступник командира ае з ІАС (начальник ТЕЧ АТ, ТППР (СІС))

_____ _____
(дата) (військове звання, підпис, прізвище)

Додаток 14
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 9 глави 6 розділу IV)

(зразок)

Журнал
обліку аркушів контролю

№ аркуша контролю	Дата розробки	Підстава	Стислий зміст цільових оглядів та перевірок	Строк виконання	Кількість примірників, до яких підрозділів надано	Дата видачі аркуша контролю	Дата повернення аркуша контролю
1	2	3	4	5	6	7	8
1/ЛД	03.04.2004	№ 105Л_12	Перевірка стійки шасі	04.04.2004	1 ае 2 ае ТЕЧ	03.04.2004 03.04.2004 03.04.2004	04.04.2004 04.04.2004 04.04.2004

Додаток 15
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 10 глави 6 розділу IV)

Перелік
цільових оглядів та перевірок, що підлягають виконанню
на повітряному судні № ___ під час підготовки його до польотів після зберігання (приймання з іншої частини, авіаційного ремонтного підприємства)

№ з/п	№ аркуша контролю	Найменування робіт	Дата виконання	Підпис виконавця	Підпис контролюючої особи	Результати огляду (робіт)
1	2	3	4	5	6	7

Обсяг виконаних робіт за аркушами контролю звірив.
Огляди (роботи) виконано. Запис до формуляра внесено.
Заступник командира ае з ІАС (начальник ТЕЧ)

_____ _____

(дата) (військове звання, підпис, прізвище)

Додаток 16
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 5 глави 7 розділу IV)

Журнал
начальника групи технічно-експлуатаційної частини
авіаційної техніки частини
(групи технічної позиції підготовки ракет (спеціальної інженерної служби), групи)

I. Відомості про особовий склад

№ з/п	Військове звання, прізвище, ім'я та по батькові	Дата народження	Який і коли ВНЗ закінчив, ВОС, класність	Сімейний стан, цивільна спеціальність	Адреса місця проживання (призову)	Примітка
1	2	3	4	5	6	7

II. Облік заохочень

№ з/п	Військове звання, прізвище, ім'я та по батькові	За що заохочується	Вид заохочення, хто заохотив	Примітка
1	2	3	4	5

Продовження додатка 16

ІІІ. Облік порушень військової, технологічної дисципліни та заходів безпеки

№ з/п	Військове звання, прізвище, ім’я та по батькові	Стислий опис порушення	Заходи попередження, яке і ким накладено стягнення	Примітка
1	2	3	4	5

Продовження додатка 16

IV. Облік використання робочого часу особового складу за _____ 20__ р.
(місяць)

№ з/п	Прізвище та ініціали/види робіт	Тривалість роботи в годинах (витрати в людино/годинах) за числами місяця						Усього за місяць
		1	2	3	…	30	31	
1	2	3	4	5	…	32	33	34
1	Сумарна кількість людино/годин робіт на АТ, з них:							
	регламентні роботи							
	заміна двигунів							
	КВР							
	КТО							
	роботи згідно з вказівками ГІА ЦОВВ та ЗСУ							
	роботи згідно з бюлетенями промисловості							
	роботи із ЗНО СЗ							
	військовий ремонт АТ							
	усунення несправностей, виявлених на АТ							
	інші роботи на АТ							

Продовження додатка 16

1	2	3	4	5	…	32	33	34
2	Роботи, не пов’язані з обслуговуванням АТ							
3	Підготовка особового складу, у тому числі:							
	інженерно-технічна підготовка							
	індивідуальна підготовка							
4	Втрати робочого часу (людино/годин), з них на:							
	наряд							
	відпустку							
	хворобу							
	відрядження							
5	Сумарні витрати							

Продовження додатка 16

V. Облік виконання робіт на авіаційній техніці

Дата початку та закінчення робіт	Тип і номер ПС, двигуна, обладнання, системи	Вид регламентних (ремонтних) робіт, перелік цільових оглядів, найменування доопрацювань. Номери пунктів РТО та технологічних карт (нормативні працевитрати)	Прізвище та підпис виконавця робіт	Прізвище та підпис особи, яка контролює	Фактичні трудо-витрати
1	2	3	4	5	6

VI. Облік виявлених несправностей авіаційної техніки

Дата відмови	Бортовий номер ПС	Найменування та номер блока (агрегату), що відмовив	Зовнішня ознака несправності	Причина відмови	Примітка
1	2	3	4	5	6

Продовження додатка 16

VII. Облік доведення керівних документів до особового складу групи

Вид документа та дата видання	Стислі вимоги документа в частині, що стосується особового складу групи	Дата доведення	Прізвища відсутніх
1	2	3	4

Продовження додатка 16

VIII. Зауваження та вказівки осіб, що перевіряють

Дата перевірки	Зауваження та вказівки. Посада, військове звання, підпис, ініціали та прізвище особи, що перевіряє	Строк усунення	Відмітка про усунення
1	2	3	4

Продовження додатка 16

Особливості ведення журналу начальника групи технічно-експлуатаційної частини авіаційної техніки частини (групи технічної позиції підготовки ракет (спеціальної інженерної служби), групи)

1. Журнал ведеться начальниками груп ТЕЧ АТ частини, ТППР (СІС), а також окремих груп, які виконують регламентні роботи на АТ.

2. До розділу I вносяться відомості про весь особовий склад групи згідно з найменуванням граф. У графі “Примітка” робляться різні відмітки, у тому числі й про вибуття спеціаліста зі складу групи.

3. У розділі II наростаючим підсумком враховуються заохочення особового складу групи. Після закінчення місяця записи підкреслюються і нижче риски в графі 4 вказується кількість заохочень за місяць. Після завершення останнього місяця року (періоду), крім даних за цей місяць, вказуються сумарні заохочення за рік (період).

4. У розділі III враховуються всі порушення військової, технологічної дисципліни і заходів безпеки. У графі 3 опис порушення починається із запису виду порушення, потім вказується, у чому воно полягало і що сприяло порушенню. У графі 4 записуються заходи, вжиті для недопущення в майбутньому подібних порушень, та вказуються заходи, яких вжито до безпосереднього порушника. Після закінчення місяця записи підкреслюються і нижче в графі 4 вказуються окремо кількість порушень військової дисципліни, технологічної дисципліни, в тому числі травмувань та загибелі підлеглого особового складу, та заходів безпеки. Під час підбиття підсумків останнього місяця року (періоду), крім даних за місяць, вказуються дані за рік (період).

5. У розділі IV тривалість роботи спеціалістів на АТ, затрати часу на роботи, не пов’язані з обслуговуванням АТ, на підготовку і втрати робочого часу проставляються в годинах навпроти кожного прізвища в графі, що відповідає числу місяця, з використанням таких умовних позначень:

РР – регламентні роботи;

ЗД – заміна двигунів;

КВР – контрольно-відновні роботи;

КТО – контрольно-технічні огляди;

Вк – роботи згідно з вказівками ГІА ЦОВВ та ЗСУ;

Бюл – роботи згідно з бюлетенями промисловості;

ЗНО – роботи із ЗНО СЗ;

ВР – військовий ремонт АТ;

УН – усунення несправностей, виявлених на АТ;

ІР – інші роботи на АТ;

ІН – роботи не пов’язані з обслуговуванням АТ;

ІТП – інженерно-технічна підготовка;

ІП – індивідуальна підготовка;

Н – наряд;

В – відпустка;

Хв – хвороба;

Вд – відрядження.

При цьому враховується фактично витрачений час у годинах. Втрати також ураховуються в годинах залежно від фактичної тривалості роботи в цей день (наприклад, Кравченко І.М. – 4 РР, 4 ЗД; Бондарчук Б.М. – 4 РР, 4 КТО) (тривалість робіт у цей день становила 8 годин). Сумарні витрати (за видами робіт) на підготовку особового складу і втрати робочого часу отримуються складанням витрат всіх спеціалістів групи, у тому числі й начальника групи, у цей день. При цьому до робіт, що не пов’язані з обслуговуванням АТ, належать роботи з обладнання та утримання виробничої і навчальної бази, укриттів, сховищ тощо. Підсумкові дані за місяць підраховуються шляхом складання витрат часу на роботи на АТ, на роботи, не пов’язані з обслуговуванням АТ, на підготовку особового складу та втрати робочого часу.

6. У розділі V ведеться облік усіх робіт, виконаних особовим складом групи на АТ. Заповнення розділу починається відразу після надходження ПС в ТЕЧ АТ частини і триває в процесі виконання робіт. У графі 1 записується дата початку та закінчення робіт, а також дати виконання конкретних ТК, пунктів РТО тощо. У графі 2 записуються тип ПС, його заводський номер, а в дужках – бортовий номер, потім найменування обладнання та систем згідно з РТО. У графі 3 записується вид робіт, що виконуються, а нижче перераховуються пункти РТО, номери технологічних карт, у дужках вказуються нормативні трудовитрати. Графа 3 заповнюється послідовно в міру виконання робіт. Навпроти кожної технологічної операції вписують своє прізвище і розписуються виконавець (у графі 4) та контролер (у графі 5). У графі 6 проставляються фактичні трудовитрати на виконання технологічних операцій і усунення виявлених несправностей.

Сумарні трудовитрати на виконання певного виду робіт і усунення виявлених несправностей підраховуються і записуються нижче перерахування всіх технологічних карт (робіт) (наприклад, у підсумку: 24-місячні РР – 42 людино/години (нормативні), 45 людино/годин (фактичні); УН – 3 людино/години).

7. У розділі VI враховуються та аналізуються всі несправності АТ, виявлені в процесі виконання регламентних робіт. Крім того, всі несправності, виявлені в процесі виконання регламентних робіт, а також під час приймання ПС в ТЕЧ АТ частини і здавання його в ае, записуються в журнал підготовки ПС.

8. У розділі VII ведеться облік доведення документів з питань експлуатації АТ в частині, що стосується персоналу групи. При цьому в графі 1 записуються тільки вид документа (наказ командувача Повітряних Сил Збройних Сил України, вказівка головного інженера авіації Повітряних Сил Збройних Сил України тощо) і дата його видання, номер документа не вказується. У графі 2 вказуються тільки ті вимоги, які має виконувати персонал цієї групи. У графі 3 вказуються дата доведення документа до особового складу групи і дата доведення відсутнім.

Після заповнення всіх аркушів журнал зберігається два роки, потім знищується в установленому порядку. При цьому діючі документи із розділу VII переносяться в новий журнал.

Додаток 17
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 6 глави 7 розділу IV)

Журнал
обліку ремонту в технічно-експлуатаційній частині авіаційної техніки
частини

Розпочато “___”_____20__ р.

Закінчено “___”_____20__ р.

Продовження додатка 17

№ з/п	Дата приймання в ТЕЧ АТ частини	Бортовий номер ПС	Найменування і номер компонента (обладнання)	Зовнішня ознака несправності	Компонент (обладнання)		Замінені деталі (схемний номер і тип за специфікацією)	Дата видачі з ТЕЧ АТ частини	Компонент (обладнання)	
					здав	прийняв			видав	отримав
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Особливості ведення журналу обліку ремонту в технічно-експлуатаційній частині авіаційної техніки частини

Журнал ведеться на кожному стенді (для комплексу, виробу), робочому місці, де здійснюється ремонт.

Журнал призначений для обліку ремонту в ТЕЧ АТ частини несправних компонентів та обладнання, а також для обліку перевірок запасних і отриманих зі складу компонентів та обладнання перед встановленням на ПС.

За ведення журналу є відповідальним начальник групи регламенту і ремонту.

У графі 5 записується зовнішня ознака несправності на ПС і під час перевірки на стенді.

У графі 8 вказуються замінені деталі, плати (вузли, субблоки) зі схемним номером і типом за специфікацією, які були використані під час ремонту.

У графах 6, 7, 10, 11 записуються прізвища осіб, що здають (приймають) та видають (отримують) компонент та обладнання, і ставляться їх підписи.

У випадку перевірки запасних і отриманих зі складу компонентів та обладнання перед встановленням на ПС у графах 3, 6, 7 ставляться прочерки, у графі 2 вказується дата перевірки, у графі 5 – результат перевірки (“справний” або зовнішня ознака несправності).

Відмітка про виконаний ремонт робиться в паспорті компонента (обладнання).

Додаток 18
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 6 глави 7 розділу IV)

Журнал
обліку результатів вимірювання параметрів

_____

(тип виробу АТ, заводський (бортовий) номер)

_____

(номер частини журналу, спеціальність (назва групи))

Розпочато “___”_____20__ р.
Закінчено “___”_____20__ р.

(лицьовий бік аркуша контролю параметрів) Продовження додатка 18

_____

(тип виробу АТ, заводський (бортовий) номер)

Порядковий № параметра																	Прізвище та підпис	
Найменування виробу (системи, блока), заводський №, дата випуску																	виконавця	особи, що контролює
Найменування параметра	Наліт (напрацювання)																	
Одиниця виміру	год.																	
Норма за ТВ																		
Вид робіт, дата проведення, результати вимірювань, регулювань																		

(зворотний бік аркуша контролю параметрів) Продовження додатка 18

№ з/п	Дата, причина перевірки	№ параметра	Характер несправностей, внаслідок яких сталися зміни параметрів. Спосіб усунення несправностей	Прізвище та підпис		Примітки
				виконавця	особи, що контролює	
1	2	3	4	5	6	7

Особливості ведення журналу обліку результатів вимірювання параметрів

Журнал ведеться в кожній групі регламенту та ремонту (регламентних робіт, підготовки та регламенту) частини (установи) на кожне ПС (кожний тип АТ). До нього заносяться значення всіх параметрів, що підлягають контролю відповідно до РТО та ЕД.

Журнал для кожного ПС може бути розділений на частини (наприклад: літакові системи, авіаційні двигуни, АОз, АО, РЕО, БК тощо).

Відповідальними за ведення журналів є начальники груп регламенту та ремонту (регламентних робіт, підготовки та регламенту).

Під час проведення вимірювань поза підрозділами, які ведуть журнали, за надання результатів вимірювання параметрів для обліку відповідають техніки (старші техніки) ПС.

Кожний журнал складається з окремих аркушів контролю параметрів у вигляді таблиць, в яких записуються результати вимірювання параметрів.

У рядку “Порядковий № параметра” (зліва направо) для кожного параметра, який підлягає вимірюванню, вказується його номер (умовна позначка параметра) згідно з Єдиним переліком параметрів, що підлягають контролю в частині (установі), який розробляється старшими інженерами (інженерами) за спеціальністю та затверджується на методичній раді частини (установи).

Номер параметра складається з групи цифр:

перша цифра – номер частини РТО ПС (формуляра ПС) – визначає спеціальність;

друга цифра – визначає тип техніки, що експлуатується в частині (установі);

третя і четверта цифри – визначають порядковий номер параметра, що вимірюється.

Наприклад 210004,

де 2 – частина друга РТО ПС (АОз);

1 – літак типу Су-25;

0004 – порядковий номер параметра.

При цьому для кожної групи параметрів необхідно передбачити вільні номери параметрів для внесення доповнень (додаткових вимірювань).

У рядку “Найменування виробу (системи, блока), заводський №, дата випуску” вказується виріб (система, блок), що підлягає контролю, із зазначенням заводського номера та дати випуску.

У рядку “Найменування параметра” під порядковим номером параметра записуються параметри, що підлягають вимірюванню відповідно до Єдиного переліку параметрів, що підлягають контролю у частині (установі). Під найменуванням параметра в рядку “Одиниця виміру” проставляється його одиниця вимірювання, а в рядку “Норма за ТВ” – граничні значення параметра, встановлені ЕД. Якщо на одному аркуші контролю параметрів обліковуються параметри декількох виробів (систем, блоків), що заміряються різними виконавцями, після параметрів кожного виробу (системи, блока) вводяться додаткові графи “Прізвище та підпис виконавця” та “Прізвище та підпис особи, що контролює”. Якщо параметри виробу (системи, блока) записані на декількох аркушах контролю параметрів, виконавець та особа, що перевіряє, ставлять підпис на кожному з них.

У рядку “Вид робіт, дата проведення, результати вимірювань, регулювань” вказуються: вид робіт (причина перевірки), за яких проводяться вимірювання, дата проведення вимірювань та результати проведення вимірювань (регулювань). Для запису виду робіт (причини перевірки) використовуються умовні позначення:

6-міс., 12-міс., …п/р – періодичні роботи;

Продовження додатка 18

ПВП – перевірка в разі продовження встановлених показників, переведення на експлуатацію за технічним станом, супроводження експлуатації за технічним станом;

УН – перевірка під час усунення несправності;

ВСТ – перевірка перед встановленням нового блока (агрегату) на ПС;

ЦП – цільова перевірка.

Наліт (напрацювання) блока (агрегату) записується наростаючим підсумком з початку експлуатації.

Підготовка журналів до ведення включає заповнення рядків “Тип виробу АТ, заводський (бортовий) номер”, “Порядковий № параметра”, “Найменування виробу (системи, блока), заводський №, дата випуску”, “Найменування параметра”, “Одиниця виміру” і “Норма за ТВ”.

До журналу вносяться результати заміру параметрів під час виконання встановлених регламентних робіт, періодичних робіт, контролю стану системи (блока, агрегату) у процесі пошуку причини несправності, перед встановленням нового агрегату (блока) на літак, а також під час цільових перевірок їх параметрів. Перед початком проведення вимірювання параметрів заповнюються графи “Вид робіт, дата проведення”, “Наліт (напрацювання)”. Після заміру параметра його значення (величина відхилення від встановленого значення) записується у графі “Результати вимірювань, регулювань”. Якщо під час виконання вищевказаних робіт проводиться регулювання, запис результатів вимірювання проводиться у вигляді дробу: над рискою – значення параметра до регулювання, під рискою – після регулювання. У разі виходу параметра за припустимі ТВ або виявлення несправностей у рядку поряд із записом його величини ставиться зірочка (*). На зворотному боці аркуша контролю параметрів у таблиці записуються дата, причина перевірки, відповідний номер параметра (береться з рядка “№ параметра”), причина, що спричинила зміни параметра

(характер несправності), та спосіб її усунення, прізвище і підпис виконавця та особи, що контролює.

Якщо на ПС (виробі) проведена заміна блока (агрегату), результати останнього заміру параметрів знятого блока (агрегату) підкреслюються червоною рискою. Під червоною рискою записується номер блока (агрегату), що встановлюється, дата його випуску та наліт (напрацювання).

Якщо в процесі перевірки проводиться вимірювання параметрів, не вказаних в Єдиному переліку параметрів, що підлягають контролю в частині (установі), в кінці рядка запису параметрів ставиться зірочка (*) і на зворотному боці аркуша контролю параметрів у таблиці записуються дата, причина перевірки, у графі “№ параметра” робиться прочерк, потім проводиться запис: “Проведена додаткова перевірка за параметрами:” (записуються найменування параметрів із зазначенням “Відповідає ТВ” або “Не відповідає ТВ”, прізвище і ставиться підпис виконавця та особи, що контролює. У графі “Примітка” зазначається тип приладу (КПА), що використовувався для вимірювання, та його клас точності).

У разі передачі ПС з однієї частини (установи) до іншої журнали обліку результатів вимірювання параметрів цих ПС передаються разом із пономерною документацією ПС.

Додаток 19
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 18 глави 12 розділу IV)

Журнал
обліку представників промисловості

№ з/п	Прізвище, ім’я та по батькові	Спеціальність	Звідки прибув (підприємство)	Дата прибуття	Мета прибуття, № завдання на виконання робіт	№ довідки про допуск до робіт і документів	Дата вибуття та підстава	Примітки
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Додаток 20

до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України

(пункт 7 глави 13 розділу IV)

Контрольний аркуш проведення інструктажу

з техніки безпеки

Військове звання, прізвище, ім’я, по батькові _____

Підрозділ _____

Спеціальність або посада _____

I. Увідний інструктаж

Посада, військове звання, прізвище та ініціали того, хто проводив інструктаж _____

Дата проведення інструктажу _____

Підпис особи, яку інструктують, дата _____

Підпис особи, яка інструктує, дата _____

II. Інструктаж на робочому місці

Інструктаж на робочому місці з техніки безпеки з практичним показом методів безпечної роботи за спеціальністю

_____

Прослухав та засвоїв “____” _____ 20___ р.

_____

(підпис)

III. Дозвіл

Дозволяю допустити _____

(військове звання, прізвище та ініціали)

до роботи _____

(назва посади або виду робіт, до виконання яких допускається)

“___” _____ 20__ р.

Командир частини _____

(підпис)

М.П.

Продовження додатка 20

(зворотний бік контрольного аркуша)

IV. Повторний інструктаж (на робочому місці)

Дата	Причини проведення повторного інструктажу	За якою спеціаль-ністю інструктує-ться	Підпис особи, яку інструк-тують	Посада та підпис особи, яка проводила інструктаж	Дозвіл про допуск до роботи та підпис командира підрозділу
1	2	3	4	5	6

Примітка. Повторний інструктаж проводиться не рідше одного разу на півроку (на роботах з підвищеною небезпекою – не рідше одного разу на квартал). З особами, які через певні причини (відпустка, хвороба, відрядження тощо) були відсутні на роботі під час настання строку проведення періодичного (повторного) інструктажу, інструктаж проводиться перед початком роботи в перший день їх виходу на роботу.

Додаток 21

до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України

(пункт 5 глави 14 розділу IV)

ЗАТВЕРДЖУЮ

_____

(командир військової частини, начальник установи)

_____

(військове звання, прізвище, ім’я, по батькові)

___ _____ 20___ року

Акт

перевірки знань авіаційної техніки

Комісія у складі:

_____

_____,

(посади, військові звання, прізвища, імена, по батькові)

призначена наказом командира військової частини (начальника установи) від ___ _____20__ року № _____ , у період з ___ _____ 20___ року по ___ _____20___ року перевірила теоретичні знання та практичні навички з експлуатації авіаційної техніки:

_____

(посада, військове звання, прізвище, ім’я, по батькові)

№ з/п	Питання, які перевірялись	Оцінка знань	Підпис, прізвище посадової особи
1	2	3	4
1	Конструкція і правила експлуатації авіаційної техніки:		
	літак (вертоліт) та авіаційні двигуни		
	авіаційне озброєння і десантно-транспортне обладнання		
	авіаційне обладнання		
	радіоелектронне обладнання		
	авіаційний прицільно-навігаційний комплекс		

Продовження додатка 21

1	2	3	4
2	Заходи безпеки під час роботи на АТ		
3	Технологія виконання демонтажно-монтажних робіт на АТ		
4	Додаткове (спеціальне) обладнання		
5	Вимоги керівних документів (в обсязі функціональних обов'язків)		

Висновок комісії:
допустити_____
(посада, військове звання, прізвище, ім'я, по батькові)

до самостійної експлуатації АТ, виконання демонтажно-монтажних робіт, пооперацийного контролю в обсязі функціональних обов'язків за пунктами:

_____

_____

(найменування регламенту (інструкції), перерахувати пункти, до виконання яких допускається спеціаліст)

Голова комісії_____

(військове звання, підпис, ім'я по батькові, прізвище)

Члени комісії:_____

_____

_____

(військові звання, підписи, імена, по батькові, прізвища)

Додаток 22
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 28 глави 1 розділу V)

Журнал
пономерного обліку секретних виробів

Розпочато “___”_____20__ р.
Закінчено “___”_____20__ р.

Продовження додатка 22

Номер ПС (обслуга, група, склад АТМ) _____

(бортовий, заводський)

№ з/п	Найменування обладнання	Заводський №	Дата випуску	Дата встановлення на ПС	Дата чергової											
					20___ рік											
					січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень
1	2	3	4	5	6											

перевірки												Дата зняття	Причини зняття	Номер документа на передачу	Подальший рух обладнання
20___ рік															
січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень				
7												8	9	10	11

Особливості ведення журналу пономерного обліку секретних виробів

Журнал розрахований на два роки. У ньому ведеться пономерний облік секретних виробів, закріплених за ПС, а також виробів, що не встановлені на ПС, але обліковуються у військові частині та зберігаються в підрозділах і на складі АТМ (облік апаратури засекреченого зв'язку ведеться спеціалістами засекреченого зв'язку за окремим положенням).

Пономерний облік секретних виробів ведеться в окремій групі, ае, ТЕЧ АТ, здійснюється посадовими особами ІАС, відповідальними за експлуатацію зазначеного обладнання в зазначених підрозділах. Пономерний облік секретних виробів в ІАС авіаційної частини здійснюється ОПВ (за відсутності ОПВ – посадовою особою, яка має відповідний допуск та визначена керівником ІАС СДА).

Для кожного ПС (групи, обслуги) в журналі відводиться необхідна кількість сторінок залежно від кількості секретних виробів.

У графах 6, 7 щомісяця заступник командира ае з ІАС, начальник ТЕЧ АТ та СІС (ТППР) або інша призначена відповідальна особа проставляє дату і засвідчує факт виконаної перевірки особистим підписом.

У графі 10 вказуються номери накладної, акта або секретних виробів.

У графі 11 вказуються підрозділ авіаційної частини, номер літака або військової частини, куди прямує виріб (блок).

Після заповнення граф 10, 11 рядок замальовують червоним кольором.

Додаток 23
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 8 глави 4 розділу V)

Журнал
обліку авіаційних засобів ураження,
засобів пасивних перешкод та піротехнічних
засобів

Розпочато “___”_____20__ р.

Закінчено “___”_____20__ р.

Продовження додатка 23

І. Облік засобів ураження,

№ з/п	Бортовий номер ПС	Найменування (тип) виробу та комплектуючого елемента	Умовний номер підприємства-виробника, рік виготовлення	Номер виробу (партії), партії комплектуючого елемента	Кількість	Дата розкриття гермоупаковки
1	2	3	4	5	6	7

що закріплені за літаками

Підлягає заміні (дата)	Де зберігається	Відмітки про отримання		Відмітки про здавання на склад		
		дата	відповідальний (підпис)	кількість	номер, дата накладної	відповідальний (підпис)
8	9	10	11	12	13	14

ІІ. Облік витрат

Дата отримання	Номер, дата накладної	Найменування (тип) виробу та комплектуючого елемента	Умовний номер підприємства-виробника, рік виготовлення	Номер виробу (партії), партії комплектуючого елемента	Кількість
1	2	3	4	5	6

засобів ураження

Відмітки про витрати			Відмітки про здавання на склад		
дата	кількість	відповідальний (підпис)	кількість	номер, дата накладної	відповідальний (підпис)
7	8	9	10	11	12

Продовження додатка 23

III. Облік керованих АЗУ

№ з/п	Тип виробу	Номер виробу	Дата отримання виробу	Дата виконання чергових регламент-них робіт	Напрацювання в повітрі (години, хвилини)					Час зберігання виробу на авіаційному пусковому пристрої, днів	Дата здавання виробу на ТППР (СІС)	Причина здавання	Відпові-дальний (підпис)
					1 політ	2 політ	3 політ	4 політ	5 політ				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Продовження додатка 23

IV. Зауваження осіб, що перевіряють

Дата	Виявлені недоліки, посада та підпис особи, що перевіряє	Строк усунення	Відмітка про усунення недоліків, посада та підпис відповідальної особи
1	2	3	4

Продовження додатка 23

Особливості ведення журналу обліку авіаційних засобів ураження, засобів пасивних перешкод та піротехнічних засобів

Журнал ведеться начальником обслуги обслуговування АОз ае.

У журналі враховуються керовані та некеровані засоби ураження, засоби утворення пасивних перешкод та піротехнічні засоби, які закріплені за обслугою та витрачаються нею.

У розділі I ведеться облік АЗУ, засобів утворення пасивних перешкод та піротехнічних засобів, закріплених за ПС (встановлених на ПС). У графі 9 розділу I вказується номер ПС, за яким закріплено засіб, а також місцезнаходження засобу (на ПС, в укритті тощо).

Якщо закріплений за ПС засіб передається на інше ПС або здається на склад, заповнюються графи 12–14. При цьому в графі 13 вказується, куди передано засіб. Після заповнення граф 12–14 цей рядок замальовується кольоровим олівцем, а засоби, передані на інші ПС, записуються в розділ I із зазначенням нового місцезнаходження.

У розділі II вказуються АЗУ, засоби створення пасивних перешкод і піротехнічні засоби, отримані для застосування. Витрачені засоби відмічаються в графах 7–9, повернені на склад – у графах 10–12, при цьому кількість засобів у графах 8 і 10 повинна дорівнювати кількості засобів у графі 6. Після заповнення граф 7–9 (або 10–12) рядок замальовується кольоровим олівцем.

У розділі III ведеться облік керованих ракет, які знаходяться в підрозділі. Графи 1–5 заповнюються під час отримання виробу. При цьому в графі 5 вказується дата чергових регламентних робіт, що плануються. У графах 6–10 ведеться облік напрацювань виробу в період перебування його в підрозділі. Графи 6–10 заповнюються за нальотом ПС у кожному польоті, який виконано з обліковим виробом. Графа 11 заповнюється простим олівцем

Продовження додатка 23

після закінчення чергового періоду перебування виробу на авіаційному пусковому пристрої. Цифра, що проставляється в цій графі, має відповідати сумарному часу (у добах) зберігання виробу на авіаційному пусковому пристрої за весь період перебування виробу в підрозділі. Під час здавання виробу на ТППР (СІС) графа 11 заповнюється чорнилом.

Графи 12–14 заповнюються під час здавання виробу. При цьому в графі 13 вказується причина (регламентні роботи, доопрацювання, несправності тощо). У випадку витрачання виробу на бойову підготовку в графах 12, 13 робиться запис “витрачено на БП”.

Після заповнення граф 12–14 рядок замальовується кольоровим олівцем.

У розділі IV робиться запис про перевірку технічного стану та облік засобів ураження керівним ІТС.

Додаток 24
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 9 глави 4 розділу V)

Журнал
пономерного обліку вказівок головного інженера авіації органу управління центрального органу виконавчої влади та Збройних Сил України
про обмеження (заборону) застосування авіаційних засобів ураження та їх відміну

Розпочато “___”_____20__ р.
Закінчено “___”_____20__ р.

Продовження додатка 24

№ з/п	Номер вказівки про обмеження (заборону, відміну заборони) застосування АЗУ	Дата вказівки	Зміст вказівки про обмеження (заборону, відміну заборони) застосування АЗУ	Номер та дата вказівки щодо відміни обмеження (заборони) застосування АЗУ
1	2	3	4	5

Додаток 25

до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України

(пункт 10 глави 4 розділу V)

Заявка

на авіаційні засоби ураження

Прошу подати о _____ _____

(час) (дата)

на _____ перераховані нижче АЗУ та

(технічну позицію, у зону ае)

комплектуючі до них

№ з/п	Найменування, тип АЗУ (комплектуючих до них)	Кількість	Примітка

Старший штурман військової частини _____

(номер)

_____

(звання, підпис, прізвище)

_____

(дата)

Заявку отримав

Заступник командира військової частини _____

(номер)

_____

(звання, підпис, прізвище)

_____

(дата, час)

Додаток 26
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 10 глави 5 розділу V)

Журнал
обліку керованих
авіаційних засобів ураження

Розпочато “___”_____20__ р.

Закінчено “___”_____20__ р.

Продовження додатка 26

І. Облік керованих АЗУ

№ з/п	Тип виро-бу	Номер виробу	Дата випуску	Номер бойового комплекту і місце-знаходження	Дата останніх ремонтних робіт	Дата чергових	
						20__ р.	20__ р.
1	2	3	4	5	6	7	8

військових запасів

регламентних робіт (періодичних перевірок)						Дата зняття з обліку	Причина зняття з обліку	Примітки
20__ р.	20__ р.	20__ р.	20__ р.	20__ р.	20__ р.			
9	10	11	12	13	14	15	16	17

Продовження додатка 26

ІІ. Облік КАЗУ, що передаються у ТППР (СІС, службу АОз) з арсеналу, бази, складу

№ з/п	Тип виробу	№ виробу	Дата випуску	№ накладної, дата отримання виробу	Мета одержання виробу (на склад військових запасів, БП, р/р)	№ накладної, дата здавання виробу	Причина здавання	Примітка
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Продовження додатка 26

ІІІ. Облік КАЗУ, що передаються

№ з/п	Тип виробу	№ виробу	Дата видачі	Зовнішній стан при прийомі (справний або характер дефекту)	Прізвище і підпис особи, яка видала виріб	Прізвище і підпис особи, яка отримала виріб
1	2	3	4	5	6	7

із ТППР (СІС) до підрозділу авіаційної частини

Напрацювання у повітрі (години, хвилини)					Час перебування виробу на АПУ (днів)	Дата повернення виробу	Стан виробу під час здавання	Прізвище і підпис особи, яка здала виріб	Прізвище і підпис особи, яка прийняла виріб
1 політ	2 політ	3 політ	4 політ	5 політ					
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17

Продовження додатка 26

Особливості ведення журналу обліку керованих

авіаційних засобів ураження

Журнал ведеться начальником ТППР (СІС, служби АОз).

У розділі І журналу обліковуються військові запаси керованих АЗУ, що знаходяться як в авіаційній частині, так і на складах. До граф 2–4 вносяться формулярні дані виробу. У графі 5 простим олівцем вказуються номер боєкомплекту і місцезнаходження виробу (1 ае, склад тощо).

У графі 6 вказується дата виконання останніх регламентних робіт (періодичних перевірок). В одній з граф 7–14, що відповідає року чергових регламентних робіт, олівцем записується дата регламентних робіт, що плануються. Після виконання робіт фактична дата їх проведення записується чорнилом. Після заповнення граф 7–14 дані про керовані АЗУ, що знаходяться у військових запасах, переносяться в новий журнал. Графи 15, 16 заповнюються під час зняття АЗУ з обліку, при цьому в графі 16 вказується причина зняття (відправка в ремонт, відправка на знищення, витрачання на БП тощо). Після заповнення граф 15, 16 рядок замальовують кольоровим олівцем.

У розділі ІІ ведеться облік керованих АЗУ, які надходять у ТППР (СІС, службу АОз) з арсеналу, бази, складу. Графи 1–6 заповнюються під час отримання виробу, при цьому до граф 2–4 вносяться формулярні дані виробу. Графи 7, 8 заповнюються під час здавання виробу. У випадку витрачання виробу на БП в графах 7, 8 проводиться запис “витрачено на БП”. Після заповнення граф 7, 8 рядок замальовують кольоровим олівцем. Після повного заповнення журналу дані про вироби, що стоять на обліку в ТППР (СІС, службі АОз), переносяться до нового журналу, при цьому в графах 7, 8 старого журналу виконується запис “обліковано в інв. № (номер нового журналу за інвентарним обліком)”.

У розділі ІІІ ведеться облік виробів, що передаються з ТППР (СІС) до підрозділу авіаційної частини.

Графи 1–7 заповнюються під час видачі виробу в підрозділи.

Графи 8–13 заповнюються під час повернення виробу з підрозділу у ТППР (СІС), при цьому до граф 8–13 переносяться дані з журналу обліку авіаційних засобів ураження, що ведеться в ае. У випадку витрачання виробу на БП в графах 8–17 робиться запис “витрачено на БП”.

Додаток 27

до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 4 глави 10 розділу V)

Журнал

обліку наявності та витрат піротехнічних засобів у групах регламенту і ремонту

Розпочато “___”_____20__ р.

Закінчено “___”_____20__ р.

Продовження додатка 27

№ з/п	Номер ПС	Найменування піротехнічних засобів	Тип	Номер партії	Умовний номер підприємства-виробника / рік виготовлення	Кількість у партії	Місце встановлення
1	2	3	4	5	6	7	8

Дата		Умовний номер підприємства-виробника / рік виготовлення	Кількість у партії	Місце встановлення	Дата		Відмітка про використання
відкриття герметичної упаковки	чергової заміни				відкриття герметичної упаковки	чергової заміни	
9	10	11	12	13	14	15	16

Продовження додатка 27

Особливості ведення журналу обліку наявності та витрат піротехнічних засобів у групах регламенту і ремонту

Журнал ведеться начальником групи регламенту і ремонту (регламентних робіт, підготовки та регламенту) (у підрозділі безпілотних літаків – начальником групи з ЛД).

Обліку підлягають усі піротехнічні засоби, призначені для спорядження систем рятування, скидання ліхтаря та інших систем ПС.

Графи 11–15 заповнюються під час заміни піротехнічних засобів.

У графі “Відмітки про використання” вказуються дата використання, номер і дата затвердження акта на списання піротехнічних засобів.

Додаток 28
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 1 глави 14 розділу V)

Журнал
пономерного обліку знімного
авіаційного озброєння та обладнання
військової частини (установи)

_____
(найменування)

Розпочато “___”_____20__ р.
Закінчено “___”_____20__ р.

Продовження додатка 28

Пономерний облік знімного озброєння та обладнання

№ з/п	Найменування (тип) агрегату знімного озброєння (обладнання)	Заводський номер	Дата випуску	Виробник	Номер ПС, за яким закріплено озброєння (обладнання)	Місце-знаходження	Відмітка про зняття з обліку	Примітка
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Продовження додатка 28

Особливості ведення журналу пономерного обліку знімного авіаційного озброєння та обладнання військової частини (установи)

У журналі ведеться пономерна реєстрація всього знімного авіаційного озброєння (обладнання), що знаходиться на обліку в авіаційній частині.

Під час первинного заповнення журналу озброєння (обладнання) групується за типами і модифікаціями, а в межах типів розташовується за підприємствами-виробниками та серіями в порядку збільшення заводських номерів. У подальшому реєстрація проводиться в порядку його надходження.

У графі 6 вказується бортовий номер ПС, за яким закріплено озброєння (обладнання), в графі 7 – номер ае. Якщо озброєння (обладнання) не закріплено за ПС, в графі 6 ставиться прочерк, в графі 7 – найменування підрозділу, в якому знаходиться озброєння (обладнання).

Графи 6–8, коли виріб знімається з обліку тимчасово (у разі відправлення в ремонт як разом з ПС, так й окремо), для зручності заповнюються олівцем.

У графі 8 вказуються причини зняття з обліку:

відправлення в ремонт;

списання за технічним станом.

Під час заповнення графи 9 вказуються номери та дати розпоряджень (нарядів), а також актів технічного стану, згідно з якими виріб знімається з обліку.

Додаток 29
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 3 глави 7 розділу VI)

Журнал
обліку, зберігання і консервації
безпілотних повітряних суден

І. Облік авіаційної техніки, що надійшла

на зберігання, консервацію

№ з/п	Тип, номер, дата випуску авіаційної техніки	Вид зберігання, консервації	Дата надходження на консервацію, зберігання, № наказу	Дата зняття з консервації, зберігання, № наказу	Примітки
1	2	3	4	5	6

Продовження додатка 29

II. Облік виконання робіт

№ з/п	Дата	Тип та № авіаційної техніки	Види робіт на авіаційній техніці, несправності, виявлені в процесі виконання робіт, витрачено матеріалів і деталей	Виконавець робіт (підпис)	Фактичні трудовитрати на			Примітки
					виконання	усунення несправностей	усього	
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Продовження додатка 29

III. Режим складських приміщень

Час (год.)	Показники	_____ 20__ р. (місяць)																													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
	Температура																															
	Вологість																															
	Температура																															
	Вологість																															
	Температура																															
	Вологість																															

Середньомісячна температура: _____

Середньомісячна вологість: _____

Особливості ведення журналу обліку, зберігання і консервації безпілотних повітряних суден

Журнал ведеться в групах, які за своїм функціональним призначенням здійснюють зберігання безпілотних повітряних суден.

У розділі I ведеться облік безпілотних повітряних суден, що надійшли на зберігання.

У розділі II ведеться облік всіх робіт, що виконані на безпілотних повітряних суднах під час їх перебування на зберіганні.

Фактичні трудовитрати. У графах 6–8 записуються фактичні трудовитрати, фактичні трудовитрати робіт з усунення виявлених несправностей.

Під час зберігання безпілотних повітряних суден в умовах складських приміщень у розділі III щодня записуються значення температури і вологості приміщення. У кінці кожного місяця визначаються середньомісячна температура і вологість складського приміщення.

Примітка. Розділ III ведеться тільки у разі наявності особливих вимог до умов зберігання в експлуатаційній документації.

Додаток 30
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 7 глави 7 розділу VI)

ЖУРНАЛ
підготовки до пуску повітряного судна № _____
(для безпілотних повітряних суден)

I. Підготовка ПС в технічному підрозділі

1.1. Підготовка ПС

№ з/п	Найменування обладнання	Післяпольотна підготовка виконана “__”___20__ р.		Попередня підготовка виконана “__”___20__ р.	
		виконав (підпис)	контро-лював (підпис)	виконав (підпис)	контро-лював (підпис)
1	2	3	4	5	6
1	Планер: гідросистема паливна система система керування система кондиціювання				
2	Двигун				
3	Піротехнічні засоби				

Продовження додатка 30

1	2	3	4	5	6
4	Авіаційне обладнання: _____ _____ _____ _____				
5	Засоби об’єктивного контролю				
6	Радіоелектронне обладнання: _____ _____ _____ _____				
7					

1.2. Відомості про знімне обладнання, яке передається з технічного підрозділу до стартового підрозділу_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

Продовження додатка 30

1.3. Заправлення та спорядження ПС перед здачею до стартового підрозділу

№ з/п	Найменування	Кількість	Одиниця обліку	Тип, марка	Виконавець (підпис)	Контро-лював (підпис)
1	Паливо					
2	Масло					
3	Гідромасло					
4	Азот					
5	Повітря					
6	Засоби об’єктивного контролю					
7	Аерофото-плівка					
8						
9						
10						
11						
12						

Продовження додатка 30

1.4. ПС та документація для передачі до стартового підрозділу у варіанті_____ підготовлені. Вхідний пристрій, реактивне сопло, обтікач парашута, люки секретних виробів опечатані.

Начальник технічного підрозділу _____
(дата, підпис, прізвище)

1.5. ПС, документацію та знімне обладнання, що підлягає установленню на ПС, у стартовому підрозділі прийняв.

Начальник групи зберігання і транспортування_____
(дата, підпис, прізвище)

II. Підготовка ПС у стартовому підрозділі

2.1. Здача ПС до стартового підрозділу

ПС здав: ПС прийняв:

_____ _____
(посада, підпис, прізвище, дата) (посада, підпис, прізвище, дата)

Продовження додатка 30

2.2. Підготовка ПС

№ з/п	Оператори	Передпольотна підготовка							
		“__” ____ 20__ р.		“__” ____ 20__ р.		“__” ____ 20__ р.		“__” ____ 20__ р.	
		виконавець	контролював	виконавець	контролював	виконавець	контролював	виконавець	контролював
1	№ 1								
2	№ 2								
3	№ 3								
4	№ 4								
5	№ 5								
6	№ 6								
7	№ 7								

2.3. Зміни в спорядженні ПС перед пуском

№ з/п	Найменування	Кіль-кість	Одиниця обліку	Тип, марка	Викона-вець (підпис)	Контро-лював (підпис)
1						
2						

Продовження додатка 30

2.4. Підготовка ПС виконана у повному обсязі

Пуск дозволяю

Командир стартового підрозділу

_____
(години, хвилини, підпис, прізвище)

2.5. Повідомлення про пуск ПС або причини повернення до технічного підрозділу

_____

_____

2.6. ПС, документація та знімне обладнання для здавання до технічного підрозділу підготовлені.

Вхідні пристрої, реактивне сопло, обтікач парашута, люки секретних виробів опечатані

_____

Командир стартового підрозділу

_____
(години, хвилини, підпис, прізвище)

ПС здав: ПС прийняв:

_____ _____
(посада, підпис, прізвище, дата) (посада, підпис, прізвище, дата)

Продовження додатка 30

III. Облік роботи та несправностей

Дата	Вид робіт і перелік виявлених несправностей	Спосіб усунення несправностей. Підпис і прізвище виконавця	Працевит-рати, людино/ годин	Роботи контролював (підпис, прізвище)
1	2	3	4	5

Продовження додатка 30

Особливості ведення журналу підготовки до пуску повітряного судна (для безпілотних повітряних суден)

Журнал є одним з основних документів, знаходиться на ПС і в разі передачі ПС з одного підрозділу до іншого передається з ним.

Відповідальними за зберігання та ведення журналу є начальник групи підготовки та регламентних робіт планера та двигуна – під час перебування ПС на регламентних роботах; начальник групи зберігання – під час перебування ПС на зберіганні; начальник стартового підрозділу – під час перебування в стартовому підрозділі.

Розділ I заповнюється після виконання в технічному підрозділі в повному обсязі всіх видів робіт відповідного виду підготовки згідно з вимогами діючої технічної документації.

До пункту 1.1 вносяться відомості про виконання післяпольотної та попередньої підготовок (підготовок до повторного застосування).

У пункті 1.2 записуються відомості про знімне обладнання (блоки, піротехнічні засоби тощо), що передається з технічного до стартового підрозділу для встановлення на ПС, й інші відомості, необхідні для підготовки ПС до застосування. Пункт заповнюється начальником технічного підрозділу.

До пункту 1.3 виконавцями вносяться відомості щодо спорядження та заправки ПС перед здачею літака до стартового підрозділу. Про контроль відповідні посадові особи ІТС ставлять свій підпис.

У пункті 1.4 начальником технічного підрозділу робиться запис про готовність ПС до здачі в стартовий підрозділ.

У пункті 1.5 начальником групи зберігання та транспортування робиться запис про отримання ПС, документації і знімного обладнання, що підлягає здачі до стартового підрозділу.

Розділ II журналу ведеться в стартовому підрозділі.

У пункті 2.1 оформлюється передача ПС до стартового підрозділу.

Пункт 2.2 заповнюється операторами під час підготовки ПС та пускових засобів на стартовій позиції.

До пункту 2.3 записуються відомості про зміни в спорядженні та заправці ПС у стартовому підрозділі під час передпольотної підготовки, якщо вони відбулися.

У пункті 2.4 командиром стартового підрозділу робиться підсумковий запис про допуск ПС до застосування.

У пункті 2.5 записуються дата, час та результати пуску ПС або вказуються причини, з яких пуск не здійснили, та повернення ПС до технічного підрозділу.

У пункті 2.6 командиром стартового підрозділу робиться запис про готовність ПС, документації і знімного обладнання до здачі в технічний підрозділ та оформлюється передача ПС зі стартового підрозділу.

У розділі III вказуються всі виконані роботи на ПС, не перелічені в розділах I і II, та несправності, виявлені під час виконання всіх видів робіт і в польоті, а також робиться запис про метод усунення несправності та ставляться підписи особи, яка усунула несправність, та особи, яка контролювала усунення несправності.

Якщо під час виконання тієї або іншої роботи несправності не виявлено, робиться запис тільки про найменування роботи з підписами особи, яка виконала роботу, та особи, яка контролювала виконання. У такому разі запис про назви робіт, перелічених у розділах I, II, в розділі III не вчиняється.

Додаток 31
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 15 глави 7 розділу VI)

Журнал
командира стартового підрозділу
(для безпілотних повітряних суден)

I. Відомості про особовий склад

№ з/п	Військове звання, прізвище, ім'я та по батькові	Дата народ-ження	Який і коли ВНЗ закінчив, ВОС, класність	Сімейний стан, цивільна спеціальність	Адреса місця проживання (призову)	Примітка
1	2	3	4	5	6	7

II. Облік заохочень

№ з/п	Військове звання, прізвище, ім'я та по батькові	За що заохочується	Вид заохочення, кто заохотив	Примітка
1	2	3	4	5

III. Облік порушень військової, технологічної дисципліни та заходів безпеки

№ з/п	Військове звання, прізвище, ім`я та по батькові	Стислий опис порушення	Заходи попередження, яке і ким накладено стягнення	Примітка
1	2	3	4	5

Продовження додатка 31

ЗАТВЕРДЖУЮ

_____

(посада)

_____

(військове звання, підпис, прізвище)

“___” _____20__ р.

IV. План

роботи _____20__ р.

№ з/п	Захід, який планується	Виконавець, строк виконання	Відмітка про виконання
1	2	3	4

_____

(посада, військове звання, підпис, прізвище)

Продовження додатка 31

V. Облік використання робочого часу особовим складом

за _____ 20__ року

(місяць)

№ з/п	Прізвище та ініціали/види робіт	Тривалість роботи в годинах (витрати в людино/годинах) за числами місяця						Усього за місяць
		1	2	3	…	30	31	
1	2	3	4	5		32	33	34
1	Сумарна кількість людино/годин робіт на АТ, з них:							
	попередня підготовка							
	передпольотна підготовка							
	підготовка до повторного польоту							
	післяпольотна підготовка							
	роботи згідно з вказівками ГІА ЦОВВ та ЗСУ							
	роботи із ЗНО СЗ							
	усунення несправностей, виявлених на АТ							
	роботи з АЗУ							
	інші роботи на АТ							

Продовження додатка 31

1	2	3	4	5	…	32	33	34
2	Роботи, не пов’язані з обслуговуванням АТ							
3	Підготовка особового складу, у тому числі:							
	інженерно-технічна підготовка							
	індивідуальна підготовка							
4	Втрати робочого часу, з них на:							
	наряд							
	відпустку							
	хворобу							
	відрядження							
5	Сумарні витрати							

Продовження додатка 31

VI. Облік несправностей

Дата відмови	Бортовий номер ПС	Найменування та номер блока (агрегату), що відмовив	Зовнішня ознака несправності	Причина відмови	Примітка
1	2	3	4	5	6

VII. Облік виконання вправ

під час відпрацювання бойових злагоджень на ___ півріччя 20__ р.

№ з/п	Вправи, які плануються	Дата проведення, з ким проводиться	Відмітка про виконання
1	2	3	4

Продовження додатка 31

VIII. Облік доведення документів

до особового складу

Вид документа, його дата	Стислі вимоги документа в частині, що стосується особового складу	Дата проведення
1	2	3

IX. План-графік огляду ЗНО СЗ

№ з/п	Найменування ЗНО СЗ	План огляду за місяцями. Оцінка стану											
		січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

X. Зауваження та вказівки осіб, що перевіряють

Дата перевірки	Зауваження, вказівки. Посада, військове звання, підпис, ініціали та прізвище особи, яка перевіряє	Строк виконання	Відмітка про виконання
1	2	3	4

Особливості ведення журналу командира стартового підрозділу
(для безпілотних повітряних суден)

1. Журнал ведеться командиром стартового підрозділу.

2. У розділі I зазначаються відомості про весь особовий склад підрозділу. У графі “Примітки” робляться різни помітки, у тому числі й про вибуття зі складу підрозділу.

3. У розділі II наростаючим підсумком враховуються заохочення особового складу підрозділу. Після закінчення місяця записи підкреслюються і під рискою в графі 4 вказується кількість заохочень за місяць. Після завершення останнього місяця року (періоду), крім даних за цей місяць, вказуються сумарні заохочення за рік (період).

4. У розділі III враховуються всі порушення військової, технологічної дисципліни і заходів безпеки. У графі 3 опис порушення починається із запису виду порушення, потім вказується, у чому воно полягало і що сприяло порушенню. У графі 4 записуються заходи, вжиті для недопущення в майбутньому подібних порушень, а також заходи, вжиті до безпосереднього порушника. Після закінчення місяця записи підкреслюються і нижче в графі 4 вказуються окремо кількість порушень військової дисципліни, технологічної дисципліни та заходів безпеки, в тому числі травмувань та загибелі підлеглого особового складу. Під час підбиття підсумків останнього місяця року (періоду), крім даних за місяць, вказуються дані за рік (період).

5. У розділі V тривалість роботи спеціалістів на АТ, затрати на навчання і втрати робочого часу проставляються в годинах навпроти кожного прізвища в графі, що відповідає числу місяця, з використанням таких умовних позначень:

ПР – попередня підготовка (періодичні роботи);

ПП – передпольотна підготовка;

ПІС – післяпольотна підготовка;

ППП – підготовка до повторного польоту;

УН – усунення несправностей, виявлених на АТ;

АЗУ – роботи з АЗУ;

Вк – роботи згідно з вказівками ГІА ЦОВВ та ЗСУ;

ЗНО – роботи із ЗНО СЗ;

ІР – інші роботи на АТ;

ІТП – інженерно-технічна підготовка;

ІП – індивідуальна підготовка;

Н – наряд;

В – відпустка;

Вд – відрядження;

Хв – хвороба.

При цьому враховується фактично витрачений час у годинах. Втрати також враховуються в годинах залежно від фактичної тривалості роботи в цей день (наприклад, Тюх Р.П. – 5 ПП, 4 – ГР; Нестерук В.В. – 9 Н тощо) (тривалість робіт у цей день становила 9 годин).

Сумарні трудовитрати (за видами робіт) на підготовку особового складу, втрати робочого часу отримуються складанням трудовитрат (втрат) всіх спеціалістів у цей день.

При цьому до робіт, що не пов’язані з обслуговуванням АТ, належать роботи з обладнання й утримання виробничої та навчальної бази, обладнання й утримання укриттів, сховищ, робочих площ аеродромів тощо. Підсумкові дані за місяць підраховуються за витратами на експлуатацію АТ, на навчання і витрату робочого часу (загальні й за видами). Місячні витрати кожного спеціаліста сумуються тільки за потреби.

6. У розділі VI враховуються і аналізуються характерні несправності, що виявлені на АТ і ЗНО СЗ.

7. У розділі VIII ведеться облік документів, що стосуються особового складу стартового підрозділу. При цьому в графі “Вид документа” номер документа не зазначається. У графі “Стислі вимоги” вказуються тільки ті вимоги, які має обов’язково виконувати особовий склад підрозділу.

8. У розділі IX клітинка, яка відповідає місяцю і виду ЗНО СЗ, горизонтальною рискою ділиться на дві частини. На початку кожного місяця в зазначених клітинках зверху простим олівцем записується дата огляду, що планується. Після огляду чорнилом проставляється дата огляду фактична і клітинка замальовується: червоним кольором – якщо стан ЗНО СЗ відмінний; синім – добрий; зеленим – задовільний; чорним – незадовільний. У нижній частині клітинки проставляється відсоток укомплектованості і кількість придатних до застосування ЗНО СЗ. До розділу вносяться також результати оглядів ЗНО СЗ вищими посадовими особами. Раз на квартал виводиться оцінка ЗНО СЗ підрозділу.

9. Після заповнення всіх аркушів журнал зберігається один рік, потім знищується в установленому порядку.

Додаток 32

до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України

(пункт 5 глави 3 розділу IX)

_____

(гриф за потреби)

Прим. №_____

_____

(адресат)

ЗАТВЕРДЖУЮ

_____

(посада, організація одержувача)

_____

(підпис, прізвище, ім'я та по батькові)

М.П.

"___"_____ 20__ р.

РЕКЛАМАЦІЙНИЙ АКТ № _____

від "____" _____ 20__ р.

1._____

(умовне найменування одержувача та його поштова, телеграфна, залізнична адреса)

_____

2._____

(умовне найменування виробу, заводський номер, умовне найменування постачальника

_____

(виконавця робіт), дата надходження, дата підписання приймального акта)

Гарантійний строк служби_____

(вид, тривалість)

з _____

(вказують початок гарантійного строку та його використану частину)

Гарантійне напрацювання _____

(вказують кількість годин, кілометрів,

_____

циклів тощо та використану частину)

Продовження додатка 32

3._____

(найменування деталі, що вийшла з ладу,

_____

пристрою, агрегату, вузла, заводський номер, постачальник)

Гарантійний строк служби _____

(вид, тривалість)

з _____

(вказують початок гарантійного строку та його використану частину)

Гарантійне напрацювання _____

(вказують кількість годин, кілометрів,

_____

циклів тощо та використану частину)

4. Дата, коли знайдено дефект_____

5. Повідомлення про виклик представника постачальника відправлено “____” _____ 20__ р. за № _____

6. Опис виявленого дефекту _____

_____

_____

_____

7. Причини виникнення дефекту та обставини, за яких він виник, дотримання правил експлуатації _____

_____

_____

8. Виріб підлягає _____

(відновлення силами одержувача, постачальника

_____

(у одержувача, постачальника))

9. Замінити (відремонтувати) _____

(деталі, пристрої, агрегати, вузли)

_____

Продовження додатка 32

10. Відомості про усунення знайденого дефекту (заповнюють, якщо виріб відновлено до складання акта)_____

_____

(виріб відновлено, одержувачем або постачальником проведено випробування,

_____

відповідає вимогам експлуатаційної та ремонтної документації,

_____

належність використаних засобів і ЗЧМ для відновлення, доукомплектування, найменування

_____

та номер документа, за яким проводились роботи, дата)

11. Причини складання одностороннього рекламаційного акта_____

_____

12. Додаткові дані_____

_____

13. Висновок _____

(характер дефекту, рішення про відновлення або заміну продукції,

_____

місце відновлення, сили та засоби, необхідність додаткових досліджень,

_____

відомості про усунення дефекту)

14. Дані для машинного обліку у разі складання рекламаційного акта

Позначення	Дата і № повідомлення	№ акта	Дата складання	Хто склав акт	Кому направлений	Код з ОКП	Заводський №

Продовження додатка 32

Постачальник	Дата виготовлення (ремонту)	Дата початку експлуатації	Виріб напрацював (зберігався)	Характер і причини дефекту	Необхідність повернення виробу постачальнику	Відповідність вимогам експлуатаційної документації

Примітка. Дані для машинного обліку складають у разі необхідності. Кількість та найменування граф залежить від обсягу продукції.

Додатки _____
(ескізи, матеріали результатів досліджень, фотознімки, акти відбору проб, результати аналізу тощо)

Складено в _____ прим.
(кількість)

Прим. № _____ _____
(адресат)

Прим. № _____ _____
(адресат)

Прим. № _____ _____
(адресат)

Прим. № _____ _____
(адресат)

Складено комісією:

Голова комісії_____
(посада, підпис, прізвище та ініціали)

Продовження додатка 32

Члени комісії:

від одержувача: _____

(посада, підпис, прізвище та ініціали)

_____

(посада, підпис, прізвище та ініціали)

_____

(посада, підпис, прізвище та ініціали)

від постачальника: _____

(посада, місце роботи, підпис, прізвище та ініціали,

_____

дата та № посвідчення)

_____

(посада, місце роботи, підпис, прізвище та ініціали,

_____

дата та № посвідчення)

від інших організацій: _____

(посада, місце роботи, підпис, прізвище та ініціали,

_____

дата та № посвідчення)

_____

(посада, місце роботи, підпис, прізвище та ініціали,

_____

дата та № посвідчення)

Додаток 33
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 5 глави 3 розділу IX)

Журнал
обліку пред’явлених рекламацій

Розпочато “___”_____20__ р.

Закінчено “___”_____20__ р.

Продовження додатка 33

№ з/п	№ і дата складання рекламаційного акта, ким складений, кому пред'явлений	Найменування, індекс, заводський №, дата випуску, постачальник		Дата приймання одержувачем або введення виробу в експлуатацію	Дата виявлення, зовнішня ознака дефекту	Причини дефекту за рекламаційним актом	Дата і вихідний № повідомлення постачальника про виклик представника	Відповідь на повідомлення (№ і дата)	Дата прибуття представника постачальника	Дата і № накладної про здавання рекламаційного виробу на склад АТМ	Адреса і дата відправки рекламаційного виробу з документацією на дослідження або в ремонт	Дата і № акта дослідження, встановлений характер та причина дефекту	Відмітка про задоволення рекламації (дата і № акта)
		виробу	деталі, приладу, агрегату, вузла										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Примітка. Журнал ведеться обліково-плановим відділенням (особами, що визначені заступником командира (начальника) частини (установи) з ІАС).

Додаток 34
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 3 глави 4 розділу IX)

Журнал
обліку виконання робіт за бюлетенями та вказівками
на авіаційній техніці в частині (установі) _____

I. Облік бюлетенів та вказівок щодо доробок

№ з/п	Номер бюлетеня, вказівки	Дата надходження	Стислий зміст бюлетеня (вказівки)	Номер АТ, яка підлягає доробці
1	2	3	4	5

авіаційної техніки, яка експлуатується частиною

Установлений строк виконання	Хто виконує доробку та постачає деталі	Скільки отримано деталей і коли	Скільки недоотримано деталей	Примітка
6	7	8	9	10

II. Облік виконання доробок на авіаційній техніці

№ з/п	Номер		Номер АТ, відмітка про виконання				
	бюлетеня	вказівки	№	№	№	№	№
1	2	3	4	5	6	…	N

Продовження додатка 34

Особливості ведення журналу обліку виконання робіт за бюлетенями та вказівками на авіаційній техніці в частині (установі)

1. Журнал ведуть старші інженери (інженери) частини за спеціальністю і начальник ТЕЧ АТ частини (ТППР (СІС)).

2. Начальник ТЕЧ АТ частини або його заступник веде пономерний облік надходження і виконання всіх бюлетенів (за всіма групами і спеціальностями), що поширюються на всі типи АТ, незалежно від того, підлягає виконанню цей бюлетень щодо АТ частини чи не підлягає. Запис бюлетенів виконується за порядком зростання номерів.

Облік бюлетенів та вказівок щодо доробок АТ ведеться за типами АТ. Для кожного типу АТ заводиться окремий журнал або виділяється необхідна кількість аркушів на кожен тип АТ в одному журналі.

3. Старші інженери (інженери) частини ведуть облік виконання всіх бюлетенів та вказівок за своєю спеціальністю, що поширюються на тип АТ і ЗНО СЗ, які експлуатуються частиною.

4. У графі 2 розділу I зазначається номер бюлетеня або вказівки, у графі 4 – стислий зміст бюлетеня або вказівки, у графі 5 – номери АТ, яка підлягає доробці.

5. У графах 2, 3 розділу II записуються найменування бюлетенів або вказівок, у графах 4 – N для обліку виконання доробок прямокутники діляться на 2 частини: у верхній частині проставляють установлену дату виконання доробок, у нижній – фактичну дату виконання. У прямокутниках, які відповідають АТ, що не підлягає доробкам за цим бюлетенем, проставляються літери “НД”. Після виконання бюлетеня нижню частину прямокутника замальовують червоним олівцем.

6. Журнал зберігається протягом всього життєвого циклу АТ та передається з ПС за актом у разі повної зміни парку АТ частини за вказівкою начальника ІАС вищого ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

Додаток 35
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 5 глави 4 розділу IX)

Довідка

Надана представнику підприємства _____
(П.І.Б.)
_____ у тому, що він здав _____

_____
(номери польової пошти, військової частини тощо)

акти на виконання робіт за бюлетенями
№№_____

_____
(номери бюлетенів)

Роботи виконані в період з "___" _____20__ р. до "___"_____ 20__ р.
з трудовитратою_____ людино/годин
(цифрами та словами)

Головний (старший) інженер
експлуатуючої чи ремонтної організації

_____
(підпис)

"_____" _____ 20__ р.
М.П.

Додаток 36
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 5 глави 2 розділу X)

ЗАТВЕРДЖУЮ
Керівник АРП
_____
(підпис, ініціали, прізвище)
“_____”_____20__ р.

ПРИЙМАЛЬНО-ЗДАВАЛЬНИЙ АКТ

(на передачу ПС в ремонт)

Складений “_____”_____20__ р. про те, що відповідно до довіреності від “_____”_____20__ р. № _____ , виданої _____
_____ ,
(ким видана)

представник військової частини _____ _____ здав,
(номер частини) (прізвище та ініціали здавальника)

а представник _____ _____ прийняв
(найменування АРП) (прізвище та ініціали приймальника)

ПС _____ для _____
(тип і заводський номер) (вид ремонту)

Під час приймання ПС комісією у складі:

голова комісії _____
(посада, прізвище, ініціали)

члени комісії: _____
(посада, прізвище, ініціали)
_____
(посада, прізвище, ініціали)
_____
(посада, прізвище, ініціали)

перевірено:

наявність пономерної документації і правильність її оформлення;

відповідність номерів двигунів та агрегатів записам у формулярах;

виконання робіт за діючими бюлетенями промисловості, технічними розпорядженнями начальника озброєння і вказівками головного інженера авіації ОУА та ЗСУ;

укомплектованість ПС;

технічний стан ПС і заправлення його систем ПММ та спеціальними рідинами.

ПС оглянуто в обсязі контрольного огляду з перевіркою працездатності систем ПД, АОз, АО, РЕО.

У результаті перевірки установлено:

1. Дані ПС і двигунів:

ПС _____ № _____, виготовлено _____

(тип) (заводський) (вказати виробника,

_____

дату виготовлення)

Напрацювання з початку експлуатації _____

(години, хвилини, посадки)

Пройшло _____ ремонти, з них капітальних _____, середніх _____

Останній ремонт _____

(вид і дата ремонту, місце ремонту)

Напрацювання після останнього ремонту _____

(години, хвилини, посадки)

На ПС встановлено _____

(типи двигунів, головного редуктора, несучого гвинта, лопатів)

Найменування і заводський номер виробу	Випуск		Напрацювання з початку експлуатації, останнього ремонту	Останній ремонт		Напрацювання після останнього ремонту	Залишок ресурсу
	дата, підприємство	ресурс		дата, підприємство	ресурс		
1	2	3	4	5	6	7	8

Продовження додатка 36

Двигун лівий № Двигун правий № Турбогенератор № Головний редуктор № Лопаті несучого гвинта: 1. № 2. № 3. № 4. № 5. №							

2. Технічний стан ПС, двигунів, обладнання:

1) під час огляду ПС виявлено несправності _____

2) під час перевірки працездатності систем виявлено несправності_____

_____

3) стан пономерної документації _____

4) бюлетені промисловості і вказівки ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ, які необхідно виконати під час ремонту _____

(номери бюлетенів і вказівок)

5) з ПС здано деталі для доробки _____

(номери

_____.

бюлетенів і вказівок)

Продовження додатка 36

3. Заправлення ПММ та спеціальними рідинами:

№ з/п	Найменування	Марка	Одиниця виміру	Кількість

4. Піротехнічні засоби:

№ з/п	Найменування	Марка	Кількість		Примітка
			за ТУ	фактично	

5. Секретні вироби:

_____

(найменування і номери блоків та їх кількість)

6. З ПС прийнято таке знімне обладнання:

_____

7. Особливі відмітки:

_____

(у тому числі вказати бортовий номер та його колір)

Голова комісії _____

(підпис, ініціали, прізвище)

Члени комісії: _____

(підпис, ініціали, прізвище)

_____

(підпис, ініціали, прізвище)

ПС здав _____

(посада, підпис, ініціали, прізвище)

ПС прийняв _____

(посада, військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

“_____”_____20__ р.

Додаток 37

до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 5 глави 2 розділу X)

ЗАТВЕРДЖУЮ

Командир військової частини _____

_____

(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

“_____”_____20__ р.

ПРИЙМАЛЬНО-ЗДАВАЛЬНИЙ АКТ

(на передачу ПС з ремонту)

Складений “____”_____20___ р. про те, що відповідно до довіреності від “____”_____20__ р., виданої _____,

(ким видана)

представник військової частини_____ _____ прийняв

(номер частини) (прізвище та ініціали приймальника),

а представник _____ _____ здав

(найменування АРП) (прізвище та ініціали здавальника),

ПС _____після _____

(тип і номер) (вид ремонту)

Під час приймання ПС перевірено:

наявність пономерної документації і правильність її оформлення;

відповідність номерів двигунів, агрегатів і блоків записам у формулярі;

виконання робіт за бюлетенями промисловості, технічними розпорядженнями начальника озброєння та вказівками головного інженера авіації ПС ЗСУ;

укомплектованість знімним обладнанням відповідно до приймально-здавального акта на передачу ПС у ремонт;

укомплектованість і стан аварійно-рятувального майна;

технічний стан ПС і заправлення систем ПММ та спеціальними рідинами;

відповідність залишку встановленого ресурсу шлангів (рукавів, дюритів), що встановлені на ПС, залишкам, що перелічені у відомостях;

наявність графіків поправок для аеронавігаційних приладів і тарувальних графіків для засобів об’єктивного контролю;

роботу двигуна (двигунів) на усіх режимах;

прибирання та випуск шасі, елементів механізації крила від основних і аварійних систем управління ПС;

роботу АО і РЕО під струмом на усіх режимах (дозволених каналах), справність АОз;

стан засобів аварійного покидання ПС;

усунення виявлених під час оглядів і перевірок несправностей.

У результаті перевірки встановлено:

ПС повністю укомплектоване, пономерна документація оформлена, знімне обладнання у наявності.

ПС оглянуто в обсязі контрольного огляду, виконано перевірку працездатності АД і систем ПД, АОз, АО, РЕО.

Усі виявлені несправності усунуто.

Під час ремонту на ПС встановлено:

двигуни: лівий _____; правий _____;

(тип, номер) (тип, номер)

головний редуктор _____; турбогенератор _____;

(тип, номер) (тип, номер)

лопаті несучого гвинта _____.

(номери лопатей)

Продовження додатка 37

Відомості про агрегати:

Найменування і заводський номер виробу	Виготовлення		Напрацювання з початку експлуатації, останнього ремонту	Останній ремонт		Напрацювання після останнього ремонту	Залишок ресурсу
	дата, підприємство	ресурс		дата, підприємство	ресурс		
Двигун лівий № Двигун правий № Турбогенератор № Головний редуктор № Лопаті несучого гвинта 1. № 2. № 3. № 4. № 5. №							

Особливі зауваження:

_____

_____

Продовження додатка 37

Документальна перевірка і передача льотному складу спецапаратури

_____

(найменування і номери блоків апаратури)

Виконано ознайомлювальний політ за програмою, затвердженою командиром військової частини

_____

(номер військової частини і дата затвердження)

Виявлені несправності усунено.

Записи ЗОК ознайомлювального польоту та матеріали їх дешифрування від АРП отримав.

ПС до перельоту підготовлено, бортову карточку складено.

Голова комісії _____

(підпис, ініціали, прізвище)

Члени комісії: _____

(підпис, ініціали, прізвище)

_____

(підпис, ініціали, прізвище)

_____

(підпис, ініціали, прізвище)

ПС здав _____

(посада, підпис, ініціали, прізвище)

ПС прийняв _____

(посада, військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

“_____”_____20__ р.

Додаток 38
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 2 глави 3 розділу XI)

Журнал
приймання-передавання повітряних суден
(об’єктів інженерно-авіаційної служби)

Розпочато “___”_____20__ р.

Закінчено “___”_____20__ р.

Продовження додатка 38

Відомість
на допуск технічного складу до роботи на ПС (об’єктах)
“_____” _____ 20__ р.

№ з/п	Бортовий номер ПС (найменування або № об’єкта)	Прізвище техніка (механіка), якому дозволено розкривати ПС (об’єкт)	Час розкриття		Підпис і прізвище техніка (механіка) про приймання ПС (об’єкта) від ЧСП	Час виведення (вирулювання) ПС із укриття		Час здавання ПС (об’єкта) ЧСП		Підпис ЧСП про приймання ПС (об’єкта)
			планований	фактичний		планований	фактичний	планований	фактичний	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Протиугінні засоби перевірено. Справні.

Заступник командира ае з ІАС (заступник начальника ТЕЧ АТ частини, начальник підрозділу), начальник ТППР (СІС)

_____ _____
(дата) (прізвище, підпис)

Чергування здав _____ Чергування прийняв _____
(прізвище, підпис) (прізвище, підпис)

Особливості ведення журналу приймання-передавання повітряних суден (об’єктів інженерно-авіаційної служби)

Відповідальними за ведення журналу є заступник командира ае з ІАС, заступник начальника ТЕЧ АТ частини, начальник ТППР (СІС) та підрозділів, в яких передбачено виділення ЧСП.

Веде журнал черговий по стоянці підрозділу (групи).

Графи 3, 4, 7, 9 заповнюються заступником командира ае з ІАС (озброєння), заступником начальника ТЕЧ АТ частини, начальником ТППР (СІС) та підрозділів.

Додаток 39

до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України

(пункт 2 глави 3 розділу XI)

НОРМИ

обладнання об’єктів засобами пожежогасіння

№ з/п	Найменування будівель і споруд	Гранично захищена площа (кв. м)	Водні, пінні вогнегасники ємністю 5-10 л	Вогнегасники вуглекислотні ємністю		Порошкові вогнегасники		
				2 л	5 л	2 л	5-6 л	10 л
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Сховища (склади) боєприпасів, вибухових речовин і порохів	200	2++			2+		1++
2	Сховища (склади) приладів озброєння	300		2++	1++			
3	Сховища (склади) загального призначення	300	2++		2+	4++	2++	1+
4	Сховища (склади), в яких зберігаються негорючі матеріали	600	1++		2+	4++	2++	1+
5	В укритті агрегатна	на приміщення		1++	1+		1++	
6	В укритті ніша централізованої заправки	на приміщення	1++		1+		1++	

Продовження додатка 39

1	2	3	4	5	6	7	8	9
7	Знаряджувальні цехи (майстерні) і лабораторії із застосуванням порохів і вибухових речовин	100	1++			2++	1++	
8	Майданчики відкритого зберігання озброєння	500	1++				1++	1++
9	Ангари	200	1+++			2+	1+++	
10	Відкриті стоянки літаків (вертольотів)	на літак (вертоліт)	1+++		1++		1++	1+
11	Заправочні колонки централізованої заправки паливом	на колонку	1++		1+		2+	1++
12	Намети великі для проведення регламентних робіт на бойовій техніці	на намет	1++				1++	

Примітки:

1. Знаком “++” визначено рекомендовані для оснащення об’єктів вогнегасники, знаком “+” – вогнегасники, застосування яких допускається за відсутності рекомендованих, і знаком “+++” – вогнегасники, застосування яких обов’язкове, або як додаток до рекомендованих, або застосування яких допускається.

2. Потреба у вогнегасниках, позначених знаками “++”, “+”, визначається тільки за однією із граф 4–9.

3. Окремі будівлі і споруди з площею підлоги, що менше передбаченої нормами, забезпечуються вогнегасниками за найменшим вимірником, але не менше одного на приміщення.

4. Необхідну кількість первинних засобів пожежогасіння визначають окремо для кожного поверху та приміщення, а також для поверхів відкритих установок.

5. Пожежний інвентар повинен розташовуватися так, щоб його можна було легко використати в разі пожежі.

6. Влітку біля всіх дерев'яних споруд, штабелів з майном установлюються бочки з водою і відрами з розрахунку: по одній бочці на 50 $м^2$ площі забудови майданчика з майном, але не менше двох на споруду чи штабель. Бочки для зберігання води повинні мати місткість не менше 0,2 $м^3$.

7. Узимку водні, пінні вогнегасники, які знаходяться на відкритому повітрі, переносяться до найближчих приміщень, які опалюються, їх місцезнаходження позначається спеціальними покажчиками.

8. На стоянках літаків (вертольотів) додатково встановлюються рухомі вуглекислотні (ВВ-80) чи порошкові (ВП-100) вогнегасники з розрахунку два на ескадрилью, один вогнегасник (ВП-100 чи ВПП-100) на авіаційну ТЕЧ, причіпний вуглекислотний вогнегасник ВВ-400 виділяється один на авіаційну частину, окрему ескадрилью.

9. Щити з пожежним інвентарем розташовуються з розрахунку обслуговування одним щитом групи будівель (споруд) у радіусі 200 м, для парків з технікою і сховищ з майном – 100 м. На пожежному щиті мають бути:

вогнегасники – 3 шт.;

ящик з піском – 1 шт.;

покривало з негорючого теплоізоляційного матеріалу або повсті 2х2 м – 1 шт.;

гаки – 3 шт.;

лопати – 2 шт.;

ломи – 2 шт.;

сокири – 2 шт.

10. Ящики для піску повинні мати місткість 0,5, 1,0 або 3,0 м^3 та бути укомплектованими совковою лопатою. Ємності для піску, що є елементом конструкції пожежного щита, повинні бути не менше 0,1 м^3.

11. Біля входу на технічну територію влаштовується пожежно-інвентарний пункт, у якому повинно бути не менше:

вогнегасників – 10 шт.;

ломів – 10 шт.;

відер – 15 шт.;

сокир – 15 шт.;

лопат – 15 шт.;

багрів – 10 шт.

Додаток 40
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 1 глави 3 розділу XII)

ПРАВИЛА
клеймування інструменту і пристроїв

1. Клеймування інструменту і пристроїв, що використовуються для робіт на АТ, виконується таким чином:

клеймо наноситься на неробочу поверхню металевої частини інструменту керном чи електрохімічним методом;

на неметалевий інструмент (киянки, волосяні щітки тощо) клеймо наноситься методом випалювання;

якщо інструмент розбірний, тобто складається з декількох частин, клеймо наноситься на кожну частину окремо;

на кожний предмет інструмента наноситься тільки одне клеймо, яке повинно бути розбірливим і добре видимим;

у разі необхідності нанесення нового клейма старе повинно бути повністю виведене;

інструмент індивідуального користування повинен клеймуватися за АТ, за обслугами (групами) обслуговування (загонами), групами регламенту і ремонту ТЕЧ АТ, ТППР (СІС) та окремими групами.

2. Клеймо на бортовому інструменті ПС (інструменті техніка ПС) складається з цифр, що позначають (зліва направо):

перші цифри – серію ПС;

наступні цифри – номер ПС в серії;

подальші цифри – номер інструментального ящика (валізи) (у разі закріплення за ПС більше одного ящика (валізи));

останні цифри – номер інструмента за описом.

3. Клеймо на інструменті індивідуального користування для обслуг (груп) обслуговування (загонів) складається із цифр та літер, що позначають (зліва направо):

перші дві цифри – останні дві цифри номера військової частини (установи);

наступні за ними літера і цифра – умовне позначення обслуги (групи) обслуговування (загону) у підрозділі та підрозділу у військовій частині (установі);

третя пара цифр – порядковий номер інструментального ящика (валізи);

останні цифри – порядковий номер інструмента за описом.

4. Клеймо на інструменті індивідуального користування для груп ТЕЧ АТ, ТППР (СІС) та окремих груп складається із цифр та літер, що позначають (зліва направо):

перші дві цифри – останні дві цифри номера військової частини (установи);

наступні за ними літери – умовне позначення групи у підрозділі та підрозділу у військовій частині (установі);

подальша пара цифр – порядковий номер інструментального ящика (валізи);

останні цифри – порядковий номер інструмента за описом.

5. Інструмент загального користування клеймується за обслугами (групами) обслуговування (загонами), групами регламенту і ремонту ТЕЧ АТ, ТППР (СІС) та окремими групами так само, як й інструмент індивідуального користування, але замість цифр, що позначають порядковий номер інструментального ящика, наносяться літери “ЗК”.

6. Встановлені у військовій частині (установі) умовні позначення в клеймі груп і обслуг обслуговування підрозділів вводяться наказом командира авіаційної частини (керівника установи).

7. Приклади клеймування інструменту індивідуального користування:

1) інструмент техніка ПС:

клеймо 081260221:

08 – серія ПС;

126 – номер ПС у серії;

02 – номер інструментального ящика (валізи) (у разі закріплення за ПС більше одного ящика (валізи));

21 – номер інструмента за описом;

2) інструмент обслуги (групи) обслуговування (загону):

клеймо 24Р10412:

24 – дві останні цифри номера військової частини А2424;

Р – обслуга обслуговування радіоелектронного обладнання;

1 – перша авіаційна ескадрилья;

04 – номер інструментального ящика (валізи);

12 – дванадцятий номер інструмента за описом;

3) інструмент групи ТЕЧ АТ, ТППР (СІС), окремої групи:

клеймо 24РЕО0611:

24 – дві останні цифри номера військової частини;

РЕО – група регламенту та ремонту радіоелектронного обладнання ТЕЧ АТ;

06 – номер інструментального ящика (валізи);

11 – одинадцятий номер інструмента за описом;

8. Приклад клеймування інструменту загального користування:

клеймо 24А2ЗК27:

24 – дві останні цифри номера частини;

А2 – обслуга обслуговування літаків і двигунів другої ае;

Продовження додатка 40

ЗК – інструмент загального користування;

27 – двадцять сьомий номер інструмента за описом.

9. Список закріплення за спеціалістами обслуги (групи) обслуговування (загону), групи ТЕЧ АТ, ТППР (СІС) та окремої групи інструментальних ящиків (валіз)*

(зразок)

№ з/п	Посада	Звання	Прізвище, ініціали	Номер ящика чи валізи	Примітка
1	2	3	4	5	6
1	Старший технік	Старший лейтенант	Шпеко Д. М.	01	
2	Технік	Прапорщик	Ткаченко С. Д.	02	
3	Механік	Рядовий	Шпак В. А.	03	
4	Технік	Службовець	Поліщук О. І.	04, 05	

Начальник обслуги (групи) капітан Шебордаєв О.М.

(військове звання, підпис, прізвище та ініціали)

* Список закріплення за спеціалістами інструментальних ящиків (валіз) вивішується в службовому приміщенні обслуги (групи). У разі вибування спеціаліста з обслуги (групи) в примітці до списку робиться відмітка “вибув” і ставиться дата вибування. Прізвище прибулого до підрозділу спеціаліста вноситься до списку. За рішенням начальника обслуги (групи) інструментальні ящики (валізи) спеціалістів, які вибули, перезакріплюються за іншими спеціалістами обслуги (групи).

Продовження додатка 40

10. Опис інструменту, який зберігається на стелажі № ___
(у скриньці №_____, валізі №_____)

(зразок)

№ з/п	Найменування інструмента	Номенклатурний номер	Кількість	Клеймо	Примітка
1	2	3	4	5	6
1	Ключ 10×12	314115-0	1	24А23К1	
2	Ключ 13×15	447564-6	1	24А23К2	
3	Вороток	538475-8	1	24А23К27	

Начальник обслуги (групи) капітан Шебордаєв О.М.
(військове звання, підпис, прізвище та ініціали)

11. Приклад клеймування інструменту спецавтомобілів:

1) інструмент водія:

клеймо 4270315:

427 – три останні цифри номера шасі;

03 – номер ящика (сумки);

15 – номер інструмента за описом;

2) інструмент та пристосування, які належать до комплекту кузова спеціального автомобіля:

клеймо 5470214:

547 – три останні цифри номера кузова;

03 – номер скриньки (сумки);

15 – номер інструмента за описом.

Додаток 41

до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України

(пункт 1 глави 3 розділу XII)

Журнал

обліку інструменту та пристроїв, що

зберігаються в спеціальних приміщеннях

(шафах)

I. Інструментальна відомість

№ з/п	Назва інструмента (комплекту), пристрою	Номенклатурний № (креслярський №)	Кількість	Клеймо	Примітка
1	2	3	4	5	6
Стелаж № 1					

Найменувань ____ Кількість _____
Відповідальний _____
Начальник групи _____

II. Зауваження осіб, які перевіряють

Дата перевірки	Зауваження, вказівки, посада та підпис особи, яка перевіряє	Строк виконання	Відмітка про виконання
1	2	3	4

Продовження додатка 41

Особливості ведення журналу обліку інструменту та пристроїв, що зберігаються в спеціальних приміщеннях (шафах)

1. Журнал ведеться в ае, ТЕЧ АТ частини, ТППР (СІС), групах, де зберігається інструмент і пристосування в спеціальних приміщеннях (шафах), ящиках (валізах). Спочатку записуються дані щодо інструменту і пристосувань загального користування, потім щодо інструменту і пристосувань, що знаходяться в інструментальних ящиках (валізах) за кожною спеціальністю. В інструментальній відомості обліковується весь інструмент підрозділу, включаючи інструмент спецавтомобілів, ящиків (валіз).

2. У графі “Примітка” інструментальної відомості робиться запис про втрату, списання, поломку або передачу інструменту іншій особі. Графа 5 заповнюється олівцем.

Додаток 42
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 1 глави 3 розділу XII)

Журнал
видачі інструменту

Розпочато “___”_____20__ р.

Закінчено “___”_____20__ р.

Продовження додатка 42

I. Відомість видачі інструменту загального користування

№ з/п	Найменування інструмента	Клеймо	Прізвище особи, яка отримала інструмент	Дата, підпис	Прізвище особи, яка прийняла інструмент	Дата, підпис
1	2	3	4	5	6	7

II. Відомість видачі інструменту особистого користування

№ з/п	№ ящика (валізи)	Прізвище особи, яка отримала ящик (валізу)	Дата, підпис	Прізвище особи, яка прийняла ящик (валізу)	Дата, підпис
1	2	3	4	5	6

Особливості ведення журналу видачі інструменту

У журналі ведеться облік видачі інструменту, що зберігається в ае, ТЕЧ АТ частини, ТППР (СІС), групах, обслугах. Видача інструменту і пристроїв здійснюється спеціально визначеними для цього посадовими особами. Облік виданого інструменту проводиться відповідно до граф журналу.

Додаток 43
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 6 глави 4 розділу XII)

Періодичність та кількість
оглядів ЗНО СЗ керівним інженерно-технічним складом авіаційних частин, вищих органів управління авіації

Посадова особа	Кількість спеціальних автомобілів (спеціальних причепів)	Періодичність огляду
Інженери ОУА ЦОВВ та ЗСУ	За планом ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ	–
Начальник ІАС з’єднання, старші інженери з’єднання	Не менше двох ЗНО СЗ у кожній частині з’єднання	Один раз на півріччя
Начальник ІАС частини, інженери частини зі спеціальностей	Не менше 20 % ЗНО СЗ авіаційної частини	Один раз на півріччя
Начальник ІАС ае, начальник ТЕЧ АТ частини, ТППР (СІС)	Не менше 50 % ЗНО СЗ підрозділу	Один раз на півріччя
Начальник обслуги (групи)	Усі ЗНО СЗ обслуги (групи)	Один раз на місяць

Додаток 44
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 2 глави 6 розділу XIV)

Журнал
старшого інженера (інженера) частини (установи)

_____

(спеціальність)

_____

(військове звання, прізвище та ініціали)

Продовження додатка 44

I. Відомості про особовий склад

№ з/п	Військове звання, прізвище, ім’я та по батькові	Дата народ-ження	Який ВНЗ і коли закінчив, ВОС, класність	Родинний стан, цивільна спеціальність	Адреса місця проживання (призову)	Примітка
1	2	3	4	5	6	7

Продовження додатка 44

II. Показники роботи персоналу за спеціальністю

№ з/п	Показники	Місяці												Усього
		січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Наліт ПС, год.													
2	Кількість ПС, що не виконали завдання на політ (над рискою) та не вийшли на польоти (під рискою) через відмови АТ													
3	Кількість інцидентів (над рискою), відмов авіаційної техніки в польоті (під рискою) через: неграмотну експлуатацію АТ в польоті льотним складом													
	порушення в аеродромно-технічному забезпеченні польотів													

Продовження додатка 44

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	порушення в інженерно-авіаційному забезпеченні польотів													
	конструктивно-виробничі недоліки													
	недоліки ремонту на АРП													
	інші													
	загальна кількість													
4	Кількість відмов авіаційної техніки через: неграмотну експлуатацію АТ в польоті льотним складом													
	порушення в аеродромно-технічному забезпеченні польотів													
	порушення в інженерно-авіаційному забезпеченні польотів													
	конструктивно-виробничі недоліки													
	недоліки ремонту на АРП													
	інші													
	загальна кількість													

Продовження додатка 44

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
5	Кількість годин занять, що провели інженери за спеціальністю з льотним складом													
	з інженерно-технічним складом: старші техніки (техніки)													
	механіки													
6	Кількість реалізованих раціоналізаторських пропозицій за спеціальністю: 1 ае													
	2 ае													
	ТЕЧ АТ													
	інші підрозділи													
	загальна кількість													
7	Середні трудовитрати в людино/годинах (над рискою) та середня тривалість у годинах (під рискою) на одному ПС: попередня підготовка													

Продовження додатка 44

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	передпольотна підготовка													
	підготовка до повторного польоту													
	післяпольотна підготовка													
	періодичні роботи:													
	роботи під час зберігання:													
	регламентні роботи:													

Продовження додатка 44

III. Облік підготовки класних спеціалістів

Класна кваліфікація	І півріччя				
	1 ае	2 ае	ТЕЧ	Інші	Усього
1	2	3	4	5	6
20__ р.					
Офіцери:					
майстер					
1 клас					
2 клас					
3 клас					
без класу					
Прапорщики:					
майстер					
1 клас					
2 клас					
3 клас					
без класу					
Військовослужбовці за контрактом:					
майстер					
1 клас					
2 клас					
3 клас					
без класу					
20__ р.					
Офіцери:					
майстер					
1 клас					

Продовження додатка 44

1	2	3	4	5	6
2 клас					
3 клас					
без класу					
Прапорщики:					
майстер					
1 клас					
2 клас					
3 клас					
без класу					
Військовослужбовці за контрактом:					
майстер					
1 клас					
2 клас					
3 клас					
без класу					

Продовження додатка 44

IV. Аналіз

№ з/п	Дата відмови	Тип авіаційної техніки, її бортовий номер (заводський номер)	Інформація про відмову (зовнішні ознаки, обставини й умови виникнення, дані бортових засобів контролю тощо)
1	2	3	4

відмов авіаційної техніки

Дані про систему, агрегат, блок, що відмовили			Опис причини відмови, винуватець	Наслідки	Заходи з усунення та попередження відмови
заводський номер	дата випуску	наліт (напрацювання) з початку експлуатації			
	дата ремонту	після останнього ремонту			
5	6	7	8	9	10

Продовження додатка 44

V. Облік виконання вимог документів
щодо експлуатації авіаційної техніки

№ з/п	Номер і дата документа / Вхідний № документа і дата його отримання	Стислий зміст документа	Тип АТ, ЗНО СЗ	Строк виконання, відповідальний виконавець	Номери ПС				Відмітка про виконання (номер листа контролю), номер і дата донесення	Примітка
					01	02	03	……..		
1	2	3	4	5	6				7	8

Продовження додатка 44

VI. Облік індивідуальних завдань

№ з/п	Тема індивідуального завдання	Виконавець (прізвище, ім’я, по батькові)	Коли видано завдання	Строк виконання	Оцінка	Примітка
1	2	3	4	5	6	7

Продовження додатка 44

VII. Зауваження осіб, які перевіряють

Дата перевірки	Зауваження, вказівки, посада, військове звання, підпис, прізвище та ініціали особи, яка перевіряє	Строк виконання	Відмітка про виконання
1	2	3	4

Продовження додатка 44

Особливості ведення журналу старшого інженера (інженера) частини (установи)

1. Журнал ведуть старші інженери (інженери) частини (установи) за спеціальністю.

2. До розділу I вносяться відомості інженерами частин (установ) про весь особовий склад ІАС частини (установи) за спеціальностями.

3. У розділі IV проводиться запис даних за всіма відмовами, які були виявлені на АТ і ЗТО за спеціальностями.

4. У розділі V ведеться облік виконання всіх вказівок, що надійшли, директив та розпоряджень з експлуатації АТ. Графи 1–5 заповнюються після отримання документа. У графі 2 номери документів тривалої дії замальовуються червоним олівцем. У графі 3 зазначається стислий зміст і вимоги документа. Графа 6 ділиться на необхідну кількість граф, що відповідає кількості ПС у частині. Над колонками проставляються номери літаків. Клітинки, що відповідають номерам ПС, на яких передбачається виконання певної цільової перевірки (огляду), червоним олівцем по діагоналі діляться навпіл. Після виконання перевірки (огляду) правий нижній трикутник замальовується червоним кольором.

У графі 7 записується номер листа контролю і дата його видачі до кожного підрозділу, номер і дата донесення про виконання вимог документа.

5. У розділі VI ведеться облік індивідуальних завдань, що видаються ІТС.

6. Журнал передається під час здавання посади.

7. Після заповнення аркушів журнал зберігається протягом року, потім знищується в установленому порядку, при цьому діючі вказівки переносяться в новий журнал.

Додаток 45
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 2 глави 7 розділу XIV)

Журнал
начальника технічно-експлуатаційної частини авіаційної техніки частини
(технічної позиції підготовки ракет (спеціальної інженерної служби))

I. Відомості про особовий склад

№ з/п	Військове звання, прізвище, ім’я та по батькові	Дата народження	Коли та який закінчив ВНЗ, ВОС, класність	Сімейний стан, цивільна спеціальність	Адреса місця проживання (призову)	Примітка
1	2	3	4	5	6	7

Продовження додатка 45

II. Розподіл фонду робочого часу

№ з/п	Найменування показників	Значення показників	
		військовослужбовців	цивільного персоналу
1	2	3	4
1	Кількість особового складу		
2	Кількість повних робочих днів у році		
3	Кількість скорочених робочих днів у році		
4	Річний фонд робочого часу (людино/годин)		
5	Передбачені втрати робочого часу (людино/годин), з них на:		
	наряд		
	відпустку		
	хворобу		
	відрядження		
6	Планована витрата часу на підготовку особового складу (людино/годин), з них на:		
	інженерно-технічну підготовку		
	індивідуальну підготовку		
7	Робочий фонд часу, який є в розпорядженні (людино/годин)		
8	Потрібні трудовитрати на виконання виробничого плану (людино/годин)		
9	Потрібні трудовитрати на інші заплановані заходи (людино/годин)		
10	Резерв трудовитрат на позапланові роботи (людино/годин)		

Продовження додатка 45

ІІІ. План-графік відновлення справності повітряних суден та заміни авіаційних двигунів на 20__ рік

№ з/п	Бортовий номер ПС	Заводський номер АД, ДСУ, КЛА тощо	Встановлені показники (ресурс (строк служби))		Наліт (напрацювання) на 01.12.20_ р.		Коли і які виконувались останні роботи з ТО, при якому нальоті (напрацюванні)	План виконання робіт за місяцями							
			ПС	АД (ДСУ, КЛА)	ПС	АД (ДСУ, КЛА)		січень	лютий	березень	…	вересень	жовтень	листопад	грудень
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	…	17	18	19	20

Продовження додатка 45

ЗАТВЕРДЖУЮ
Заступник командира військової частини _____ з ІАС
_____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)
“_____” _____ 20__ р.

IV. План роботи на 20___ рік

1. Основні напрями роботи:

_____

2. Основні показники (критерії):

№ з/п	Найменування показника	На 01.12.20__ р.	Значення показника			
			на кінець І періоду		на кінець ІІ періоду	
			що планується	фактичне	що планується	фактичне
1	2	3	4	5	6	7

3. Основні заходи щодо забезпечення виконання завдань і досягнення значень показників:

№ з/п	Зміст заходу	Строк виконання за місяцями												Виконавець	Відмітка про виконання
		січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16

Начальник ТЕЧ АТ_____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Продовження додатка 45

V. План-графік огляду засобів технічного обслуговування

Найменування групи	Найменування ЗТО	Заплановані строки оглядів за місяцями. Результати оглядів											
		січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	ЗНО СЗ												
	Засоби контролю												
	Інструмент												

VI. План-графік огляду виробничих приміщень

Найменування групи	Заплановані строки оглядів за місяцями. Результати оглядів											
	січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Продовження додатка 45

VII. План-графік відпусток особового складу

№ з/п	Прізвище та ініціали	Заплановані строки відпусток за місяцями											
		січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Продовження додатка 45

ЗАТВЕРДЖУЮ
Заступник командира військової частини _____ з ІАС
_____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)
“_____” _____ 20__ р.

VIII. Виробничий план ТЕЧ АТ на _____ 20__ р.
(місяць)

№ з/п	Бортовий номер ПС	Заводський номер АД, ДСУ, КЛА тощо	Вид робіт	Коли і які виконувались останні роботи з ТО, при якому нальоті (напрацюванні)	План виконання робіт за днями місяця								Відмітка про виконання
					1	2	3	4	…	29	30	31	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	…	34	35	36	37

Начальник ТЕЧ АТ_____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Продовження додатка 45

ЗАТВЕРДЖУЮ
Заступник командира військової частини _____ з ІАС
_____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)
“_____” _____ 20__ р.

IX. План роботи на _____ 20___ р.
(місяць)

№ з/п	Найменування заходу	Виконавець та строки виконання	Відмітка про виконання
1	2	3	4

Начальник ТЕЧ АТ_____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

X. Облік наявності та стану ЗНО СЗ

Найменування ЗНО СЗ	Відомості про ЗНО СЗ			Авіатранс-портабельність (так, ні)	Стан (справний, підлягає дообладнанню, списанню)	Примітка
	тип шасі	рік випуску	заводський номер			
1	2	3	4	5	6	7

Продовження додатка 45

XI. Облік виконання вимог керівних документів

№ з/п	№ і дата документа вхідний № та дата отримання	Стислий зміст та вимоги документа	Тип ПС	Строк виконання	Виконавець	Відмітка про виконання та дата доповіді	Примітка
1	2	3	4	5	6	7	8

XII. Облік заохочень

№ з/п	Військове звання, прізвище та ініціали	За що заохочувався	Вид заохочення, хто заохочував	Примітка
1	2	3	4	5

XIII. Облік порушень військової та технологічної дисципліни, заходів безпеки

№ з/п	Військове звання, прізвище та ініціали	Стислий опис порушення	Заходи попередження, яке і ким накладено стягнення	Примітка
1	2	3	4	5

XIV. Зауваження та вказівки осіб, що перевіряють

Дата перевірки	Зауваження, вказівки, посада, військове звання, підпис, ініціали та прізвище особи, яка перевіряє	Строк виконання	Відмітка про виконання
1	2	3	4

Продовження додатка 45

Особливості ведення журналу начальника технічно-експлуатаційної частини авіаційної техніки частини (технічної позиції підготовки ракет (спеціальної інженерної служби))

1. Журнал розраховано на два роки. Відповідальними за ведення журналу є начальники ТЕЧ АТ частини, ТППР (СІС).

2. До розділу І вносяться згідно з найменуванням граф відомості про ІТС підрозділу. У графі "Примітка" робляться необхідні відмітки, в тому числі й про вибуття з підрозділу.

3. У розділі ІІ розрахунок передбачених витрат робочого часу проводиться за статистичними даними попередніх років.

4. У графі 8 розділу ІІІ щодо кожного літака записуються дата і вид останніх робіт з ТО, якщо вони виконуються за календарем, або за якого нальоту (напрацювання) і які, якщо виконуються за нальотом. У графах 9–20 у відповідному місяці записується вид робіт, що плануються, з використанням таких умовних позначень:

12 міс. РР, 200 год. РР тощо – відповідно 12-місячні, 200-годинні та інші регламентні роботи;

ПР – періодичні роботи;

ЗД – заміна двигуна;

КВР – контрольно-відновні роботи;

КТО – контрольно-технічні огляди;

Бюл – роботи за бюлетенями;

РП – роботи з продовження встановлених показників.

5. У графах 4 та 6 пункту 2 розділу IV вказуються значення показників, що плануються, у графах 3, 5, 7 – їх фактичні значення. У графах 3–14 пункту 3 строк виконання позначається горизонтальною рискою, довжина якої відповідає кількості місяців, запланованій для виконання. У графі 15, крім

виконавця, вказуються (за необхідності) також особи, що залучались до виконання. У графі 16 після виконання записується, що фактично зроблено, а також вказуються вихідні номери доповідей про виконання, якщо вони надавалися.

6. У розділах V, VI клітинка, що відповідає місяцю, який планується на проведення огляду засобів технічного обслуговування, виробничих приміщень, ділиться горизонтальною рискою на дві частини. На початку кожного місяця у відповідних клітинках у верхній частині простим олівцем ставиться дата огляду, що планується, після проведення огляду чорнилом проставляється фактична дата огляду, а нижня частина замальовується кольоровим олівцем: червоного кольору – якщо стан відмінний, синього – добрий, зеленого – задовільний, чорного – незадовільний. Крім того, у замальованій частині клітинки, що відповідає місяцю, який планується на проведення огляду засобів технічного обслуговування (розділ V), проставляється відсоток укомплектованості і відсоток придатних до застосування ЗНО СЗ (наприклад, запис $\frac{12.07}{80.70}$ означає, що огляд проведено 12 липня, 80 % засобів було у наявності, з них 70 % – придатні до застосування). До розділів V, VI також заносяться результати огляду комісією під головуванням заступника командира авіаційної частини з ІАС і вище. За результатами оглядів за кожен місяць виводиться оцінка стану засобів технічного обслуговування та виробничих приміщень.

7. У розділі VII час відпустки, що планується, відмічається суцільною горизонтальною лінією, що проходить посередині прямокутників, які відповідають місяцям проведення відпусток. Фактичний час відпустки відмічається датами початку і закінчення відпустки.

8. У розділі VIII мають бути вказані всі роботи з ТО виробів АТ, що плануються до виконання протягом місяця.

У графі 4 записується вид робіт з ТО, що планується, з використанням умовних позначень.

Строк виконання, що планується, помічається суцільною горизонтальною рискою, що проходить посередині прямокутників, які відповідають дням виконання. Лінія проводиться простим олівцем. Фактичний строк відмічається аналогічно, але кольоровим олівцем.

9. До розділу X вносяться відомості про ЗНО СЗ відповідно до найменування граф. У графі 6 вказується справність ЗНО СЗ та придатність їх для цього типу АТ. Якщо ЗНО СЗ несправний або непридатний до використання, вказується причина і що треба зробити для введення його в експлуатацію. У графі 7 робиться відмітка про усунення відмічених у попередній графі недоліків, а також про вибуття або списання ЗНО СЗ.

10. У розділі XI ведеться облік виконання вимог керівних документів в частині, що стосується ТЕЧ АТ частини, ТППР (СІС). У графі 2 номер документа тривалої дії замальовується червоним олівцем.

11. У розділі XII наростаючим підсумком враховуються всі заохочення безпосередньо підлеглого особового складу. Після закінчення місяця записи підкреслюються і в графі 3 нижче риски вказується кількість заохочень за місяць, а в останньому місяці року (періоду), крім даних за місяць, вказується кількість заохочень за рік (період).

12. У розділі XIII враховуються порушення військової, технологічної дисципліни та заходів безпеки безпосередньо підлеглим особовим складом. Заповнення графи 3 починається із запису виду порушення, потім вказується, у чому воно полягає і що сприяло порушенню. У графі 4 записуються заходи з попередження подібних порушень і заходи щодо безпосереднього порушника.

Після закінчення місяця записи підкреслюються і в графі 3 нижче риски вказуються окремо кількість порушень військової, технологічної дисципліни та заходів безпеки, у тому числі травмувань та загибелі підлеглого особового складу. В останньому місяці року (періоду), крім даних за місяць, вказуються дані за рік (період).

Після закінчення журнал зберігається один рік, потім знищується в установленому порядку за рішенням власника.

Додаток 46

до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України

(пункт 2 глави 8 розділу XIV)

Журнал

заступника командира авіаційної ескадрильї (загону)

з інженерно-авіаційної служби

I. Відомості про особовий склад

№ з/п	Військове звання, прізвище, ім’я та по батькові	Дата народження	Коли та який закінчив ВНЗ, ВОС, класність	Сімейний стан, цивільна спеціальність	Адреса місця проживання (призову)	Примітки
1	2	3	4	5	6	7

Продовження додатка 46

ЗАТВЕРДЖУЮ
Заступник командира військової частини _____ з ІАС
_____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)
“_____” _____ 20__ р.

ІІ. План роботи на 20___ р.

1. Основні напрями роботи:

_____

2. Основні показники (критерії):

№ з/п	Найменування показника	На 01.12.20__ р.	Значення показника			
			на кінець І періоду		на кінець ІІ періоду	
			що планується	фактичне	що планується	фактичне
1	2	3	4	5	6	7

3. Основні заходи щодо забезпечення виконання завдань і досягнення значень показників:

№ з/п	Зміст заходу	Строк виконання за місяцями												Виконавець	Відмітка про виконання
		січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16

Заступник командира ае з ІАС_____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Продовження додатка 46

ЗАТВЕРДЖУЮ
Заступник командира військової частини ___ з ІАС
_____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)
“____” _____20___ р.

III. План роботи на _____ 20___ р.
(місяць)

№ з/п	Заходи, що плануються	Виконавець, строк виконання	Відмітка про виконання
1	2	3	4

Заступник командира ае з ІАС _____
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Продовження додатка 46

IV. Облік стану ПС, виконання робіт і

№ з/п	Бортовий (заводський) № ПС	Ресурс, строк служби			Напрацювання		Посадки		Заводський № двигуна	Встановлений ресурс двигуна	Міжремонтний ресурс, строк служби	Напрацювання		Дата виконання регламентних (періодичних) робіт
		до першого ремонту	міжремонтний	встановлений	ЗПЕ	ПОР	ЗПЕ	ПОР				ЗПЕ	ПОР	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

польотів ПС в _____ 20___ р.

Щоденні відмітки про стан ПС, види робіт на них, кількість вильотів і нальоту, вид робочого дня																													Наліт, посадки за місяць
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47

Продовження додатка 46

V. План-графік оглядів АТ на 20____ р.

Бортовий номер ПС	Прізвище та ініціали техніка ПС	Огляди, що плануються. Оцінка												Примітка
		січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

VI. План-графік оглядів першого бойового комплекту на 20___ р.

Прізвище та ініціали начальника обслуги	Огляди, що плануються. Оцінка												Примітка
	січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Продовження додатка 46

VII. План-графік оглядів укриттів на 20___ р.

№ укриття	Прізвище та ініціали техніка ПС	Огляди, що плануються. Оцінка												Примітка
		січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

VIII. План-графік оглядів ЗНО СЗ на 20___ р.

Обслуга (група)	Найменування ЗНО СЗ	Огляди, що плануються. Оцінка												Примітка
		січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

Продовження додатка 46

IX. Облік виконання вимог документів щодо експлуатації АТ

№ з/п	Вид і дата видання документа	Вимоги документа	Термін виконання. Виконавець	Номери ПС. Відмітка про виконання	Примітка
1	2	3	4	5	6

X. Облік наявності і стану ЗНО СЗ

Найменування комплексу ЗНО СЗ	Відомості про ЗНО СЗ			Стан (справність, підлягає дообладнанню, списанню)	Примітка
	тип шасі	рік випуску	заводський номер		
1	2	3	4	5	6

XI. Облік заохочень

№ з/п	Військове звання, прізвище та ініціали	За що заохочується	Вид заохочення, хто заохочував	Примітка
1	2	3	4	5

Продовження додатка 46

XII. Облік порушень військової та технологічної дисципліни, заходів безпеки

№ з/п	Військове звання, прізвище та ініціали	Стислий опис порушення	Заходи попередження, яке і ким накладено стягнення	Примітка
1	2	3	4	5

XIII. Зауваження та вказівки осіб, що перевіряють

Дата перевірки	Зауваження, вказівки, посада, військове звання, підпис, ініціали та прізвище особи, яка перевіряє	Строк виконання	Відмітка про виконання
1	2	3	4

Особливості ведення журналу заступника командира авіаційної ескадрильї (загону) з інженерно-авіаційної служби

1. У розділі I містяться відомості про ІТС. У графі “Примітка” робляться необхідні відмітки, в тому числі й про вибуття з підрозділу.

2. У розділах II, III складаються плани роботи на рік та місяць відповідно.

3. Графи 1–6 розділу IV заповнюються станом на перше число кожного місяця. У графах під числами місяця записуються види робочого дня з використанням таких позначень:

ДВП – день виконання польотів;

ПД – парковий день;

ПП – попередня підготовка;

ІТП – день інженерно-технічної (індивідуальної) підготовки;

ДРАТ – день робіт на АТ;

СО – сезонне обслуговування;

ПГД – парко-господарський день.

Навпроти кожного ПС щодня виконуються позначки:

наліт і кількість посадок після льотної зміни (польоту), якщо ПС брало участь у польотах. Дані про польоти записуються у вигляді дробу: над рискою – наліт, під рискою – кількість посадок.

Для запису виду робіт, що виконуються на ПС, використовують такі позначення:

ПР – попередня підготовка (періодичні роботи);

ПД – роботи, що виконуються в парковий день;

ДРАТ – роботи, що виконуються в день робіт на АТ;

СО – сезонне обслуговування;

Бюл – роботи за бюлетенями;

РР – регламентні роботи;

ЗД – заміна двигуна;

УН – усунення несправностей;

РЗ – роботи під час зберігання;

ЦОП – цільові огляди та перевірки;

БЧ – бойове чергування.

Якщо тривалість виконання на ПС будь-якого виду робіт або його простою з якоїсь причини перевищує один день, всередині клітинок, які відповідають дням виконання робіт (простою), проводиться суцільна риска та над нею проставляється умовне позначення роботи (причини простою). Невиконання ПС завдання в цей льотний день позначається зірочкою (*).

Дозволяється простим олівцем проставляти види робіт, які плануються на ПС.

4. В розділах V–VIII клітинка, що відповідає місяцю огляду ПС (укриття, ЗНО СЗ) комісією під головуванням керівника підрозділу, горизонтальною рискою ділиться навпіл. Зверху записується дата, коли планується огляд. Після огляду літака (укриття, ЗНО СЗ) проставляється фактична дата огляду і клітинка замальовується: червоним кольором – якщо стан ПС (укриття, ЗНО СЗ) оцінюється на “відмінно”; синім – “добре”; зеленим – “задовільно”; чорним – “незадовільно”.

Таким самим способом до розділів V–VIII вносяться результати оглядів ПС (укриття, ЗНО СЗ) комісіями під головуванням заступника командира частини з ІАС (керівника установи).

5. У розділі IX ведеться облік виконання вимог документів з експлуатації АТ. До графи 2 вноситься вид документа (наказ відповідного начальника (командира), вказівка (технічне розпорядження) вищого керівника ІАС тощо) і дата його видання. У графі 3 зазначаються тільки ті вимоги документа, які обов’язково необхідно виконувати на ПС підрозділу (наприклад, “виконати цільовий огляд стану кронштейна…”). У графі 5 в

колах проставляються номери ПС, на яких передбачається виконання цієї роботи. Після виконання коло з номером ПС замальовується червоним кольором. Якщо документ передбачає постійно діючий захід, графа 2 замальовується червоним кольором, а кола з номерами літаків не замальовуються. У графі 6 вказується причина невиконання вимог документа на окремих ПС.

6. До розділу X вносяться відповідно до найменувань граф відомості про ЗНО СЗ. У графі 5 вказується справність ЗНО СЗ. У разі несправності ЗНО СЗ вказується причина несправності. У графі 6 робляться відмітки про усунення несправностей (недоліків), про вибуття або списання ЗНО СЗ.

7. У розділі XI враховуються заохочення підлеглого особового складу. Після закінчення місяця записи підкреслюються і в графі 3 нижче риски вказується кількість заохочень за місяць, а в останньому місяці року (періоду) – підсумкові відомості про заохочення за рік (період).

8. У розділі XII враховуються порушення військової (технологічної) дисципліни. Заповнення графи 3 починається із запису виду порушення, потім вказується, у чому воно полягає і що сприяло порушенню. У графі 4 записуються заходи щодо попередження подібних порушень і заходи стосовно безпосереднього винуватця. Після закінчення місяця записи підкреслюються і в графі 3 нижче риски вказується кількість порушень військової (технологічної) дисципліни за місяць, у тому числі порушень заходів безпеки з травмуванням особового складу та його загибеллю.

Додаток 47
до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
(пункт 2 глави 11 розділу XIV)

Журнал

начальника технічно-експлуатаційної частини ланки

(загону, обслуги, групи)

I. Відомості про особовий склад

№ з/п	Військове звання, прізвище, ім’я та по батькові	Дата народження	Коли та який закінчив ВНЗ, ВОС, класність	Сімейний стан, цивільна спеціальність	Адреса місця проживання (призову)	Примітки
1	2	3	4	5	6	7

Продовження додатка 47

II. Облік доведення керівних документів

Вид документа, його дата та №	Найменування та стислі вимоги документа в частині, що стосується підрозділу	Дата доведення	Прізвища присутніх
1	2	3	4

III. Облік виконання вимог документів щодо експлуатації авіаційної техніки

№ з/п	Вид і дата видання документа	Вимоги документа	Строк виконання, виконавець	Номери ПС, відмітка про виконання	Примітки
1	2	3	4	5	6

IV. Пономерний облік нальоту ПС та напрацювання двигунів

№ з/п	Номер ПС та двигуна	Встановлений ресурс до ремонту (списання)	Дата польотів, наліт та кількість посадок літака, напрацювання двигунів, причини неучасті в польотах								
1	2	3	4								

Продовження додатка 47

V. Облік використання робочого часу особового складу за _____ 20__ р.
(місяць)

№ з/п	Прізвище та ініціали/види робіт	Тривалість роботи в годинах (витрати в людино/годинах) за числами місяця						Усього за місяць
		1	2	3	…	30	31	
1	2	3	4	5	…	32	33	34
1	Сумарна кількість людино/годин робіт на АТ, з них:							
	попередня підготовка (періодичні роботи)							
	передпольотна підготовка							
	підготовка до повторного польоту							
	післяпольотна підготовка							
	роботи згідно з вказівками ГІА ЦОВВ та ЗСУ							
	усунення несправностей, виявлених на АТ							
	роботи з АЗУ							
	роботи із ЗНО СЗ							
	інші роботи на АТ							

Продовження додатка 47

1	2	3	4	5	…	32	33	34
2	Роботи, не пов’язані з обслуговуванням АТ							
3	Підготовка особового складу, у тому числі:							
	інженерно-технічна підготовка							
	індивідуальна підготовка							
4	Втрати робочого часу (людино/годин), з них на:							
	наряд							
	відпустку							
	хворобу							
	відрядження							
5	Сумарні витрати							

VI. Облік несправностей авіаційної техніки

Дата відмови	Бортовий номер ПС	Найменування та номер блока (агрегату), що відмовив	Зовнішня ознака несправності	Причина відмови	Примітка
1	2	3	4	5	6

Продовження додатка 47

VII. Облік блоків (агрегатів), ресурс (строк служби) яких відрізняється від ресурсу (строку служби) ПС

Номер ПС, напрацювання на____20__ р.	Найменування і номер агрегату (блока)	Встановлений ресурс (строк служби)	Напрацювання агрегату (блока) на ____20__ р.	На якій годині напрацювання ПС необхідно замінити (дата заміни)	Відмітка про заміну	Примітки
1	2	3	4	5	6	7

VIII. Облік знімного обладнання

№ з/п	Найменування обладнання	Тип і номер	Періодичність перевірки	Дата перевірки		За ким закріплено	Примітки
				останньої	чергової		
1	2	3	4	5	6	7	8

IX. Облік засобів наземного обслуговування спеціального застосування та засобів контролю

№ з/п	Найменування засобів	Тип і номер	Періодичність перевірки	Дата останньої перевірки	Дата чергової перевірки	За ким закріплено	Примітки
1	2	3	4	5	6	7	8

Продовження додатка 47

X. Зауваження та вказівки осіб, що перевіряють

Дата перевірки	Зауваження, вказівки, посада, військове звання, підпис, ініціали та прізвище особи, яка перевіряє	Строк виконання	Відмітка про виконання
1	2	3	4

Продовження додатка 47

Особливості ведення журналу начальника технічно-експлуатаційної частини ланки (загону, обслуги, групи)

1. Журнал ведеться начальниками технічно-експлуатаційної частини ланки (загонів, обслуг, груп).

У розділі I містяться відомості про весь ІТС підрозділу. У графі 7 робляться необхідні відмітки, у тому числі й про вибуття ІТС зі складу підрозділу.

2. У розділі II ведеться облік керівних документів, вимоги яких необхідно довести до особового складу. При цьому в графі 1 записується вид (наказ Міноборони, командувача Повітряних Сил Збройних Сил України тощо), дата та номер документа.

У графі 2 вказуються тільки ті вимоги, які обов'язково необхідно виконувати особовому складу підрозділу. У графі 3 вказуються дати доведення до особового складу і дата вивчення з відсутніми.

3. У розділі III ведеться облік документів з питань експлуатації АТ в частині, що стосується особового складу підрозділу (у тому числі й обмеження в експлуатації). При цьому в графі 1 записується вид (вказівка, розпорядження ГІА ОУА тощо), дата та номер документа. У графі 2 вказуються тільки ті вимоги, які необхідно виконувати особовому складу підрозділу за спеціальностями. У графі 5 в колах проставляються номери ПС, на які поширюються вимоги документа. Після виконання коло з номером ПС замальовується червоним кольором. Якщо документ передбачає виконання постійних або довготривалих заходів, графа 2 замальовується червоним кольором, а коло (кола) з номером(ами) ПС не замальовується(ються).

4. Розділ VI ведеться тільки начальником ТЕЧ ланки. У ньому ведеться пономерний облік нальоту ПС і АД. У графі 2 записуються бортові номери ПС і скорочено заводські номери АД.

У графі 3 записується встановлений ресурс ПС і АД до чергового ремонту, КТО.

До графи 4 вносяться дати польотів, а в рядках, що відповідають номерам ПС і двигунів, наліт (напрацювання) ПС (двигунів) після останнього

ремонту (з початку експлуатації) з урахуванням результатів польотів у цей льотний день. У рядках, що відповідають номерам ПС, записи робляться дробом, у чисельнику – наліт, у знаменнику – кількість посадок. Якщо ПС не літало в цей день, вказується причина.

Позначення, що використовуються:

РР – регламентні роботи;

Бюл – виконання робіт за бюлетенями;

ЗД – заміна двигунів;

УН – усунення несправностей;

ВЗЧ – відсутність запасних частин;

БЧ – бойове чергування;

НП – не було потреби;

ВТЛ – відсутність техніка літака.

Записи в графах 1–3 робляться тільки на першому аркуші розділу, а на інших аркушах – заповнюється лише графа 4. Для зручності правий бік усіх аркушів (крім першого) можна обрізати так, щоб при перегортанні сторінок записи в графах 1 і 2 на першому аркуші не були закритими.

5. У розділі VII тривалість роботи спеціалістів на АТ, витрати на навчання і втрати робочого часу проставляються в годинах навпроти кожного прізвища в графі відповідного числа місяця з використанням таких скорочень:

ПР – попередня підготовка (періодичні роботи);

ПП – передпольотна підготовка;

ПІС – післяпольотна підготовка;

ППП – підготовка до повторного польоту;

УН – усунення несправностей, виявлених на АТ;

Вк – роботи згідно з вказівками ГІА ЦОВВ та ЗСУ;

ЗНО – роботи із ЗНО СЗ;

ЗО – знімне обладнання;

АЗУ – роботи на АЗУ;

НП – роботи, не пов’язані з обслуговуванням АТ;

ІТП – інженерно-технічна (індивідуальна) підготовка;

БЧ – бойове чергування;

ПГД – парко-господарський день;

Н – наряд;

В – відпустка;

Вд – відрядження;

Хв – хвороба.

При цьому зазначається фактично витрачений час. Втрати також враховуються в годинах з урахуванням фактичної тривалості роботи в цей робочий день. Якщо журнал ведеться начальником ланки, він перед абревіатурами ПП, ПІС, ППП ставить цифру, яка визначає тривалість роботи. (наприклад, Малюженко Б.В. – 5 ПП, 4 – УН; Гаврилюк В.В. – 9 Н тощо (тривалість робіт у цей день становила 9 годин)).

Сумарні трудовитрати за видами робіт, на підготовку особового складу тощо, а також втрати робочого часу отримують шляхом складання трудовитрат всіх спеціалістів у цей день.

При цьому до робіт, які не пов’язані з обслуговуванням авіаційної техніки, належать роботи з обладнання й утримання виробничої і навчальної бази, а також обладнання й утримання укриттів, сховищ, робочих площ аеродромів тощо. Підсумкові дані за місяць підраховуються за витратами на експлуатацію АТ, на підготовку особового складу і втратами робочого часу (загальні й за видами). Місячні витрати кожного спеціаліста підсумовуються тільки в разі необхідності.

6. У розділі VIII враховуються й аналізуються характерні несправності, виявлені на АТ (всі відмови в польоті, відмови з вини ІТС через неграмотну експлуатацію, відмови з наслідками, а також ті, що виявлені вперше).

7. У розділах IX, X ведеться облік знімного обладнання, ЗНО СЗ за своєю спеціальністю.

Після заповнення всіх аркушів журнал зберігається один рік, потім знищується в установленому порядку.