



## МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

### НАКАЗ

Начальника Управління регулювання діяльності державної авіації України  
(з основної діяльності)

08.09.2017

м. Київ

№ 40

Про затвердження Методичних  
рекомендацій державної авіації з  
питань організації та виконання  
заходів інженерно-авіаційного  
забезпечення польотів та інших робіт  
на авіаційній техніці  
(МРДА-07/17)

З метою надання допомоги спеціалістам інженерно-авіаційних служб державної авіації при організації виконання основних видів робіт на авіаційній техніці при підготовці та проведенні польотів.

### НАКАЗУЮ

1. Затвердити Методичні рекомендації державної авіації з питань організації та виконання заходів інженерно-авіаційного забезпечення польотів та інших робіт на авіаційній техніці (МРДА-07/17), що додаються.

2. Контроль за виконанням наказу покласти на начальника відділу льотної придатності повітряних суден — заступника начальника Управління регулювання діяльності державної авіації України

3. Наказ розіслати згідно з розрахунком розсилки.

Начальник Управління регулювання  
діяльності державної авіації України

М.Б.КУШНІРУК

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Управління регулювання  
діяльності державної авіації України  
від \_08\_\_ вересня 2017 року № 40

**МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ**  
**державної авіації з питань організації та виконання заходів інженерно-**  
**авіаційного забезпечення польотів та інших робіт на авіаційній техніці**  
**(МРДА-07/17)**



м. Київ – 2017

## I. Загальні положення

1. Ці методичні рекомендації державної авіації з питань організації та виконання заходів інженерно-авіаційного забезпечення польотів та інших робіт на авіаційній техніці (далі – МРДА-07/17) розроблено з метою надання допомоги спеціалістам інженерно-авіаційних служб (далі – ІАС) державної авіації при організації виконання основних видів робіт на авіаційній техніці при підготовці та проведенні польотів.

2. Методичні рекомендації розкривають та деталізують основні положення:

Правил виконання польотів державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 05 січня 2015 року № 2, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 26 січня 2015 року за № 82/26527;

Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 05 липня 2016 № 343, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 08 серпня 2016 року за № 1101/29231 (далі – ПрІАЗ-2016);

Правил аеродромно-технічного забезпечення польотів повітряних суден державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 24 грудня 2015 № 761, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 25 січня 2016 року за № 130/28260;

3. Організація виконання основних видів робіт на авіаційній техніці визначається експлуатаційною документацією та керівними документами з інженерно-авіаційного забезпечення (далі – ІАЗ). Типова структурна схема організації управління ІАЗ надана у додатку 1.

Відповідно до цієї схеми заступник командира авіаційної частини з ІАС здійснює керівництво інженерно-технічним складом (далі – ІТС) через старшого інженера польотів (чергового інженера), який знаходиться на пункті управління ІАЗ авіаційної частини (далі – ПУ ІАЗ), заступника начальника ІАС, старших інженерів (інженерів) зі спеціальності, начальника технічно-експлуатаційної частини авіаційної техніки (далі – ТЕЧ АТ), начальника технічної позиції підготовки ракет (спеціальної інженерної служби) (далі – ТППР (СІС)), заступників командирів авіаційних ескадрилей (далі – ае) з ІАС, а також шляхом віддання усних розпоряджень.

Старші інженери (інженери) авіаційної частини зі спеціальностей здійснюють керівництво ІТС через начальників груп, обслуг обслуговування, технічно-експлуатаційних частин ланок (далі – ТЕЧ ланок) та шляхом віддання усних розпоряджень. В окремих випадках (усунення складних несправностей, виконання складних регулювальних, монтажних-демонтажних робіт тощо) вони особисто керують роботою спеціалістів.

Начальник ТЕЧ АТ керівництво підлеглими здійснює з пункту управління ТЕЧ АТ, а також через заступника начальника ТЕЧ АТ, начальників груп та шляхом віддання усних розпоряджень.

Заступник командира ае з ІАС здійснює керівництво підлеглими через помічника начальника ІАС, начальників обслуг обслуговування (ТЕЧ ланок) та шляхом віддання усних розпоряджень.

Начальник ТППР (СІС) керівництво підлеглими здійснює з пункту управління ТППР (СІС), через начальників груп та шляхом віддання усних розпоряджень.

4. З пунктів управління здійснюється:

контроль строків виконання поставлених завдань;

надання допомоги ІТС у випадку виникнення обставин, що зривають строки або знижують якість виконання робіт;

одержання, доведення до особового складу розпоряджень вищестоящих посадових осіб та контроль за їх виконанням;

збір інформації та доповідь керівництву ІАС вищого рівня про хід виконання завдань та отриманих розпоряджень;

взаємодія з іншими службами та підрозділами забезпечення.

З ПУ ІАЗ частини, крім того, надається допомога керівнику польотів щодо управління діями льотного складу в особливих випадках у польоті.

Безпосереднє керівництво роботою ІТС здійснюють начальники груп та обслуг обслуговування (ТЕЧ ланок). До обов'язків зазначених посадових осіб при роботі на авіаційній техніці входить:

контролювати повноту, своєчасність та якість виконання робіт на АТ, дотримання ІТС заходів безпеки;

приймати рішення в обсязі наданих прав при виникненні обставин, що зривають терміни виконання робіт та знижують їх якість;

з'ясовувати причини відмов і пошкоджень АТ, вживати заходи щодо оперативного введення до строю АТ, що відмовила, інструктувати спеціалістів обслуг (груп, ТЕЧ ланок) про порядок її відновлення;

вживати заходи щодо недопущення в політ повітряних суден (далі – ПС) з несправностями або не підготовлених до польотів відповідно до РТО, КЕ;

контролювати правильність заповнення експлуатаційної документації (далі – ЕД) спеціалістами групи (обслуги, ТЕЧ ланки);

доповідати безпосередньому начальнику про виконання поставлених завдань, виявлені несправності та невирішені питання.

II. Планування, організація та виконання заходів інженерно-авіаційного забезпечення у день попередньої підготовки (день роботи на авіаційній техніці)

1. Планування заходів ІАЗ у день попередньої підготовки (день роботи на авіаційній техніці)

1. Дні попередньої підготовки (дні роботи на авіаційній техніці (далі – ДРАТ)) проводяться на всіх типах ПС перед польотами.

У день попередньої підготовки (ДРАТ) виконуються:

попередня підготовка (на тих типах ПС, для яких вона передбачена регламентом технічного обслуговування (далі – РТО));  
 переліки робіт відповідно до РТО;  
 цільові огляди та перевірки;  
 підготовка АЗУ та знімних агрегатів авіаційного озброєння;  
 заміна агрегатів, в яких закінчився ресурс (строк служби);  
 роботи з утримання в справному стані інструменту та закріплених за підрозділом ПС, засобів наземного обслуговування спеціального застосування (далі – ЗНО СЗ) і засобів контролю;  
 перехресні огляди ПС для проведення позмінних польотів;  
 усунення несправностей;  
 роботи з догляду за АЗУ першого боєкомплекту та знімними агрегатами авіаційного озброєння;  
 контрольні огляди АТ керівним ІТС;  
 роботи з догляду за захисними укриттями та спорудами;  
 тренажі з льотним складом (у випадку, коли залучається керівний ІТС) та ІТС;  
 оформлення пономерної та експлуатаційної документації;  
 контроль готовності АТ та ІТС до польотів;  
 інші роботи на АТ.

Роботи плануються і проводяться протягом повного робочого дня. Після виконання попередньої підготовки та перед виконанням польотів ІТС надається не менше 8 годин для відпочинку.

2. План роботи ІТС у день попередньої підготовки (ДРАТ) розробляється в ІАС авіаційної частини завчасно і затверджується заступником командира авіаційної частини з ІАС.

Заходи заступника командира авіаційної частини з ІАС при плануванні:

приймає доповіді від заступників командирів ае з ІАС, старших інженерів (інженерів) зі спеціальностей про стан авіаційної техніки (кількість справних і несправних ПС, бортові номери несправних ПС, причини несправностей та результати аналізу, можливий строк введення до ладу несправних ПС, залишок міжрегламентного, міжремонтного та призначеного ресурсу, строку служби), потрібну кількість засобів аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден (далі – ЗАТО ПС) та загальну кількість ІТС за спеціальностями на наступний день;

приймає рішення про інтенсивність виробітку ресурсу окремих ПС – для яких ПС планувати максимальний наліт, для яких – мінімальний, які ПС не подавати для планування на польоти або подавати запасними;

визначає завдання ІТС на день, виходячи з вимог керівних документів, планів роботи ІТС на місяць, вимог розпоряджень, що надійшли, результатів аналізу стану авіаційної техніки та доповідей керівного складу ІТС;

проводить інструктаж посадових осіб ІТС від заступників командирів ае з ІАС і вище з питань розпорядку дня, організації робіт, порядку проведення тренажів з льотним складом (у випадку, коли залучається керівний ІТС) та ІТС;

у випадках проведення обльотів (контрольних польотів) ПС відпрацьовує спільно із заступником командира авіаційної частини з льотної підготовки та штурманом авіаційної частини завдання на обліт (контрольний політ), яке затверджується командиром авіаційної частини;

визначає номери ПС, на яких старші інженери (інженери) зі спеціальностей будуть комплексно проводити контрольні огляди або цільові огляди та перевірки, а також час їх проведення;

ставить завдання старшим інженерам (інженерам) зі спеціальностей на відпрацювання аркушів контролю виконання вказівок та розпоряджень (у випадку надходження);

визначає порядок організації виконання робіт з догляду за ЗНО СЗ, авіаційних засобів ураження (далі – АЗУ) до першого вильоту, знімними агрегатами озброєння;

визначає чергового інженера, відповідальних з числа керівного складу ІАС за організацію та контроль виконання окремих завдань;

дає розпорядження по складанню плану роботи ІТС у день попередньої підготовки (ДРАТ) і затверджує його;

підписує заявки на необхідні ЗАТО ПС, ПММ, які подаються до штабу авіаційної частини;

уточнює відповідно до плану роботи ІТС завдання черговому стоянці частини (далі – ЧСЧ);

складає особистий план роботи;

контролює складання особистих планів роботи старшими інженерами (інженерами) зі спеціальностей, начальником ТЕЧ АТ, начальником ТППР (СІС) та заступниками командирів ае з ІАС.

Старший інженер (інженер) авіаційної частини зі спеціальності:

збирає та аналізує дані про стан ПС та наявну кількість спеціалістів в обслугах обслуговування (ТЕЧ ланок) і групах підготовки та регламенту на наступний день;

узагальнює результати міжпольотного аналізу даних засобів об'єктивного контролю (далі – ЗОК) та дає вказівки начальнику групи підготовки та регламенту контрольно-записувальної апаратури, на яких ПС провести дешифрування матеріалів об'єктивного контролю для аналізу несправностей та помилок особового складу при експлуатації авіаційної техніки;

за результатами аналізу стану ПС, місячного плану роботи ІАС авіаційної частини, визначає перелік робіт, що необхідно виконати ІТС зі спеціальності і особисто, та потрібні ЗАТО ПС для їх виконання;

доповідає заступнику командира авіаційної частини з ІАС про стан ПС, намічений перелік робіт зі спеціальності та потрібні ЗАТО ПС на їх виконання;

відпрацьовує аркуші контролю виконання вказівок, розпоряджень та передає в ае і ТЕЧ АТ;

визначає порядок проведення цільових оглядів і перевірок та розробляє, при необхідності, технологію виконання робіт і планує тренажі по їх виконанню;

інструктує начальників обслуг обслуговування (ТЕЧ ланок) і груп підготовки та регламенту щодо своєї спеціальності, про організацію роботи особового складу та надає їм допомогу у плануванні роботи на день;

готує матеріали для проведення занять та тренажів з льотним складом (у випадку коли залучається керівний ІТС) щодо питань правил експлуатації обладнання ПС в польоті;

готує матеріали для проведення занять та тренажів з ІТС щодо питань аналізу авіаційних подій та інцидентів через відмови авіаційної техніки (далі – АТ) у польоті, заходів їх попередження, технології підготовки ПС та його обладнання до польотів;

складає особистий план роботи на день;

бере участь в складанні плану роботи ІТС у день попередньої підготовки (ДРАТ) (повідомляє перелік робіт, які підлягають виконанню, доцільну послідовність та тривалість їх виконання на кожному літаку, потрібні ЗАТО ПС для виконання кожної роботи та час їх використання при виконанні робіт).

Заступник командира ае з ІАС:

визначає разом з начальниками обслуг обслуговування (ТЕЧ ланок) розрахунок ІТС, кількість виконавців з кожної спеціальності;

доповідає заступнику командира авіаційної частини з ІАС про стан ПС, загальну кількість ІТС з кожної спеціальності, спланований перелік робіт, а також про необхідні ЗАТО ПС;

доводить до начальників обслуг обслуговування (ТЕЧ ланок) завдання на день роботи, розпорядок дня;

відпрацьовує особистий план роботи на день;

організовує та контролює відпрацювання особистих планів начальниками обслуг обслуговування (ТЕЧ ланок);

уточнює відповідно до плану роботи ІТС завдання черговому стоянці підрозділу (далі – ЧСП);

Начальник обслуги обслуговування (ТЕЧ ланки) і групи підготовки та регламенту:

ознайомлюється з переліком робіт, які підлягають виконанню та доводить їх до підпорядкованого ІТС;

доповідає заступнику командира ае з ІАС про стан ПС і перелік робіт;

уточнює склад і старших обслуг, порядок та черговість виконання ними робіт на ПС;

ставить завдання підпорядкованому ІТС.

## 2. Організація заходів інженерно-авіаційного забезпечення у день попередньої підготовки (ДРАТ)

1. На початку робочого дня проводяться шикування ІТС частини по підрозділах, на яких заступники командирів ае з ІАС:

уточнюють завдання на день;

доводять особливості виконання робіт на ПС;

- призначають пожежний розрахунок;
- визначають порядок виконання цільових оглядів та перевірок;
- доводять час готовності ПС, що заплановані для контрольного огляду комісією заступника командира авіаційної частини з ІАС;
- доводять порядок проведення тренажів з льотним складом (у випадку, коли залучається керівний ІТС) та ІТС;
- розподіляють ЗАТО ПС та визначає черговість їх застосування;
- доводять заходи безпеки при виконанні робіт.

Начальники обслуг обслуговування (ТЕЧ ланок) і груп підготовки та регламенту:

- уточнюють склад обслуг (ТЕЧ ланок) і груп підготовки та регламенту для виконання запланованих робіт;

- інструктують підлеглий ІТС про порядок виконання робіт та дотримання заходів безпеки;

- дають вказівки про залучення для виконання робіт необхідної контрольно-перевірочної апаратури (далі – КПА), інструментів та пристосувань, інструктують про порядок їх підготовки та застосування.

2. Перед початком проведення робіт ІТС, який допущений встановленим порядком до здійснення аеродромного контролю ЗАТО ПС, проводить їх допуск до обслуговування ПС. Результати контролю ЗАТО ПС та їхню відповідність заявці заступник командира ае з ІАС доповідає черговому інженеру, який вживає заходів (у випадку невідповідності кількості справних ЗАТО ПС потрібній кількості) з забезпечення виконання робіт на ПС потрібною кількістю ЗАТО ПС.

3. Під час виконання запланованих робіт черговий інженер авіаційної частини:

- контролює своєчасність прибуття ЗАТО ПС, що виділяються відповідно до поданої заявки;

- стежить за черговістю виконання завдань відповідно до графіка підготовки ПС;

- вживає заходів щодо забезпечення своєчасної готовності ПС;

- приймає доповіді від заступників командирів ае з ІАС про виконання заходів;

- веде в журналі чергового інженера облік виявлених недоліків у роботі ІТС, несправностей АТ і заходів щодо їх усунення;

- доповідає заступнику командира авіаційної частини з ІАС про всі виявлені недоліки у роботі ІТС, порушення правил безпеки при роботі на АТ, виявлені несправності та заходи щодо їх усунення.

Заступник командира авіаційної частини з ІАС та старші інженери (інженери) зі спеціальностей вибірково контролюють:

- відповідність форми одягу ІТС встановленим для роботи на АТ;

- справність КПА, інструментів та приладдя;

- знання виконавцями завдань на день та дотримання ними технологій виконання робіт і заходів безпеки при їх виконанні;

технічний стан ЗАТО ПС та правильність оформлення документації для допуску до застосування.

При виявленні випадків недотримання (порушень) технологій виконання робіт, перевіряються знання і навички виконавця та дотримання технологій виконання аналогічних робіт в інших підрозділах. На підставі отриманої інформації проводиться аналіз дотримання технологічної дисципліни для виявлення причин порушення технологій, розробляються та впроваджуються заходи, які виключають повторення виявлених недоліків. Проводиться розбір порушення технологічної дисципліни з ІТС у частині, що їх стосується.

Керівний склад ІТС (від заступника командира ае з ІАС і вище) проводить контрольні огляди ПС. Заступник командира авіаційної частини з ІАС контрольні огляди ПС проводить комплексно за участю старших інженерів (інженерів) зі спеціальностей з визначеною періодичністю. Заступник командира ае з ІАС за участю начальників обслуг обслуговування (ТЕЧ ланок).

Оцінка стану ПС під час контрольного огляду керівним складом ІТС від заступників командирів ае з ІАС та вище записується у формуляри ПС, а начальниками обслуг (ТЕЧ ланок) і груп підготовки та регламенту – у журнал підготовки повітряного судна (ЖППС).

Результати огляду ПС в той же день доводяться до ІТС ае.

Заступник командира авіаційної частини з ІАС, старші інженери (інженери) зі спеціальностей та заступники командирів ае з ІАС контроль своєчасності, повноти та якості виконання робіт здійснюють вибірково за своїм планом. В першу чергу контролюють роботи, для виконання яких у виконавців ще не склалися тверді навички, або при виконанні яких можуть бути допущені помилки з небезпечними наслідками. До таких робіт, головним чином відносяться ті, які виконуються вперше (або рідко), при усуненні несправностей, регулюванні параметрів обладнання, проведенні цільових оглядів та перевірок.

У випадках проведення обльотів (контрольних польотів) заступник командира авіаційної частини з ІАС проводить інструктаж екіпажів, запланованих на обліт (контрольний політ) з поясненням мети та програми обльоту (контрольного польоту), методики перевірки працездатності обладнання ПС, особливостей його експлуатації у польоті.

Керівний склад ІТС проводить заняття та тренажі з льотним складом (у випадку, коли залучається керівний ІТС) та ІТС відповідно до плану.

Начальники (старші техніки, техніки) обслуг обслуговування, груп підготовки та регламенту та начальники ТЕЧ ланок здійснюють постійний контроль роботи підлеглого ІТС. При цьому якість виконання робіт оцінюється шляхом проведення поопераційного контролю та контролю результатів виконання операцій. Поопераційний контроль здійснюється відповідно до карт поопераційного контролю (переліки операцій, що контролюються, відпрацьовуються з урахуванням впливу помилок, які можуть бути допущені при виконанні операцій, на безпеку польотів, виконання польотного завдання,

безпеку роботи виконавця). Контроль за результатами виконання операцій застосовується, як правило, коли кінцевий результат операції відображає правильність виконання усіх попередніх операцій.

Для забезпечення своєчасності контролю та прийняття термінових заходів щодо усунення причин затримки виконання робіт у заплановані терміни, рекомендується організувати систему доповідей, типова схема яких наведена у додатку 2.

4. Напередодні льотного дня заступник командира авіаційної частини з ІАС проводить контроль готовності ПС та ІТС, що залучаються до польотів, за участю старших інженерів (інженерів) зі спеціальності і заступників командирів ае з ІАС. Контроль готовності проводиться шляхом отримання доповідей, опитування спеціалістів, особистої перевірки стану ПС і знань ІТС, а також перевірки правильності розрахунків на забезпечення польотів тощо.

5. Відповідно до рішення командира авіаційної частини на проведення польотів заступник командира авіаційної частини з ІАС:

затверджує розрахунок необхідного ІТС, матеріальних засобів, ЗАТО ПС для забезпечення польотів;

підписує заявки на необхідні ЗАТО ПС, ПММ, на харчування ІТС, що залучається на польоти, які подаються до штабу авіаційної частини;

визначає основне та резервне ПС для виконання повітряної розвідки погоди (далі – ПРП);

доводить завдання заступнику начальника ІАС, старшим інженерам (інженерам) авіаційної частини зі спеціальності, заступникам командирів ае з ІАС, начальнику ТЕЧ АТ, начальнику ТППР (СІС) на польоти;

призначає керівників, виконавців та наряд ІТС на польоти (старшого інженера польотів, старшого технічної позиції підготовки ПС, начальника аварійно-рятувальної команди (далі – АРК), команду технічної допомоги, технічні пости і позиції);

проводить інструктаж старшого інженера польотів, старшого технічної позиції підготовки ПС, чергового з АТЗ польотів;

доповідає командирі авіаційної частини про готовність ІАС та ПС до польотів;

проводить спільно з командиром авіаційної частини контроль готовності льотного складу до обльоту (контрольного польоту), якщо такі заплановані;

доводить до керівного ІТС розпорядок льотного дня (ночі) та особливості підготовки ПС до польотів.

III. Підготовка до польотів та виконання заходів інженерно-авіаційного забезпечення у день проведення польотів

1. Заходи інженерно-авіаційного забезпечення перед початком польотів

1. Інженерно-авіаційне забезпечення польотів полягає в організації та

проведенні всіх видів підготовок ПС до застосування в задані строки з метою та завданнями досягнення безвідмовної роботи ПС у польоті та високої ефективності їх застосування.

Заходи інженерно-авіаційного забезпечення перед початком польотів включають:

- контроль прибуття ІТС і ЗАТО ПС;
- уточнення завдань ІТС на льотний день;
- контроль готовності ЗАТО ПС та технічної позиції до забезпечення процесу підготовки ПС до польотів;
- інструктаж команди технічної допомоги та наряду на технічні пости, перевірку комплектності та справності їх технічного майна;
- інструктаж наряду на пост огляду озброєння (при необхідності), підбирання гальмівних парашутів;
- підготовку ПУ ІАЗ до роботи;
- буксирування ПС на технічну позицію;
- підготовку основного та резервного ПС до виконання ПРП.
- передпольотну підготовку ПС до виконання польотів (обсяг робіт визначається РТО).

2. Після прибуття ІТС на стоянку ПС заступник командира ае з ІАС перевіряє наявність ІТС, уточнює завдання на льотний день, доводить розподіл ЗАТО ПС, номери основного і резервного ПС для виконання ПРП, порядок буксирування (першими буксируються ПС, які визначені для ПРП) та заходи безпеки, призначає пожежний розрахунок.

Начальники обслуг обслуговування (ТЕЧ ланок) уточнюють завдання підлеглому ІТС, інструктують їх щодо особливостей виконання видів підготовок ПС до польотів.

Заступник командира ае з ІАС доповідає старшому інженеру польотів про прибуття ІТС і засобів буксирування ПС відповідно до заявки, вживає заходів щодо забезпечення своєчасного буксирування основного і резервного ПС, призначених для виконання ПРП, та відправки ІТС для їх підготовки в команду технічної допомоги та в наряди на технічні пости, пости огляду озброєння (при необхідності), підбирання гальмівних парашутів.

Старший інженер польотів прибуває на ПУ ІАЗ завчасно, проводить його підготовку до роботи, перевіряє засоби зв'язку. Приймає доповідь від чергового з АТЗ польотів про готовність наземного авіаційного персоналу з АТЗ польотів, автомобільної та спеціальної техніки, виділених матеріальних засобів до забезпечення польотів та інструктує його, про що робить відповідний запис в журналі інструктажу персоналу з АТЗ польотів. Отримує доповіді від заступників командирів ае з ІАС про готовність ІТС до польотів.

Старший інженер польотів по прибутті на технічну позицію ІТС, призначеного в команду технічної допомоги та в наряди на технічні пости, пости огляду озброєння (при необхідності), підбирання гальмівних парашутів, проводить їх інструктаж та перевірку готовності. Начальник АРК отримує інструктаж у керівника польотів.

У період буксирування ПС керівний склад ІАС ає та старший інженер польотів контролюють дотримання встановлених правил буксирування. Рекомендується цей контроль організувати таким чином:

вивід кожного ПС ланки з укриття (місця стоянки) та початок прямування контролює начальник ТЕЧ ланки (він прибуває на технічну позицію з останнім ПС ланки);

установку літака на технічну позицію – заступник командира ає з ІАС та старший інженер польотів.

Перевірку резервуара видаткової групи на складі ПММ здійснює старший інженер (інженер) з ЛВіД.

Допуск пального, масла, спеціальних рідин, газів, обладнання та ЗАТО ПС для заправки та обслуговування ПС робить заступник командира ає з ІАС (старший технічної позиції підготовки ПС) та начальник обслуги обслуговування АО, визначені для виконання цієї роботи заступником командира авіаційної частини з ІАС на інструктажі керівного складу. При цьому аеродромний контроль ЗАТО ПС здійснюється відповідно до глави 5 розділу XII ПрІАЗ-2016 та глави 2 розділу V “Правил аеродромно-технічного забезпечення польотів повітряних суден державної авіації України”.

У разі виявлення несправностей ЗАТО ПС, неоформленої документації або некондиційності ПММ чи газів такі засоби відстороняються від заправки (зарядки) ПС, про що робиться відповідний запис у журналі обліку роботи ЗАТО ПС (контрольному талоні) про виявлені недоліки. Особи, які відсторонили засоби від застосування, негайно доповідають про це старшому інженеру польотів. Черговий з АТЗ польотів приймає термінові заходи по їх усуненню та забезпеченню відповідності кількості ЗАТО ПС (за типами) поданій заявці.

Заступник командира ає з ІАС (старший технічної позиції підготовки ПС) перевіряє готовність технічної позиції до забезпечення польотів, оснащеність її засобами пожежогасіння, стан штучного покриття.

Про готовність технічної позиції підготовки ПС до обслуговування ПС старший технічної позиції підготовки ПС доповідає старшому інженеру польотів.

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

передпольотний огляд ПС відповідно до РТО;

усунення виявлених несправностей;

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

встановлення на ПС знімного обладнання (при необхідності);

підготовку АЗУ до застосування (при необхідності);

спорядження ПС АЗУ (при необхідності);

приймання ПС льотним складом і перевірку готовності його до виконання завдання в обсязі вимог керівництва з льотної експлуатації (далі – КЛЕ).

Роботи на ПС виконуються паралельно-послідовним методом технічними наземними екіпажами та технологічними обслугами спеціалістів обслуг обслуговування згідно з технологічними графіками та картами.

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

**Виконувати передпольотну підготовку ПС не укомплектованими технологічними обслугами забороняється.**

ІТС груп підготовки та регламенту:

гальмівних парашутних систем;

ЗОК та оцінки технічного стану прицільно-навігаційного комплексу;

висотного обладнання та спеціального спорядження;

бортових засобів системи державного розпізнавання;

контрольно-записувальної апаратури та обробки інформації;

бортових засобів радіоелектронної боротьби (РЕБ);

бортових засобів засекречувальної апаратури зв'язку (ЗАЗ),

виконує підготовку на ПС та його обладнанні згідно з планом проведення передпольотної підготовки в ае.

Старший інженер польотів контролює хід виконання передпольотної підготовки, особливу увагу приділяє контролю своєчасності підготовки основного і резервного ПС, призначених до ПРП. На передпольотних вказівках на ПРП доповідає командир авіаційної частини про готовність ПС. За 20 хвилин до початку польоту розвідника погоди доповідає керівнику польотів про готовність ПС, технічних постів і позицій, ЗАТО ПС до польотів.

Після виконання передпольотної підготовки ПС старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС, спеціалісти технічного розрахунку і груп підготовки та регламенту заповнюють ЖППС і доповідають по команді про виконання передпольотної підготовки.

Допуск ПС до польоту оформлюється після контролю готовності ПС. Контроль готовності ПС до польотів здійснюється після їх підготовки технічним складом ае відповідно до завдання на політ та вимогами РТО. Про результати виконання огляду і виявлені при цьому несправності посадові особи, що здійснювали огляд, роблять запис у ЖППС. Оглянуте ПС може бути допущене до польоту тільки після усунення виявлених несправностей. Оформлення дозволу на допуск до польотів ПС, запланованих до огляду керівним складом ІТС, здійснюється після виконання цього огляду.

Керівний ІТС авіаційної частини (від заступника командира ае з ІАС і вище) контроль готовності ПС до польотів здійснюють відповідно до плану заступника командира авіаційної частини з ІАС та за особистими планами.

**Після виконання передпольотної підготовки проведення тренажів на підготовлених ПС забороняється.**

На передпольотних вказівках на польоти, які проводяться після виконання ПРП та закінчення передпольотної підготовки, заступник командира авіаційної частини з ІАС доповідає командир авіаційної частини про

готовність ПС та ІТС до польотів, виявлені недоліки, проводить при необхідності інструктаж льотного складу щодо особливостей експлуатації ПС.

Після передпольотних вказівок доводить до ІТС варіант польотів та зміни у плановій таблиці польотів.

Старший інженер польотів за 20 хвилин до їх початку доповідає керівнику польотів про готовність ПС, технічних постів і позицій, ЗАТО ПС до польотів.

## 2. Заходи інженерно-авіаційного забезпечення під час проведення польотів

1. Підготовка ПС до повторного польоту проводиться згідно з РТО перед кожним наступним польотом у період стартового часу, відповідно до завдання на запланований політ, і включає:

контроль працездатності обладнання ПС та дотримання правил його експлуатації в попередньому польоті за даними засобів об'єктивного контролю та доповідей льотного екіпажу;

стартовий огляд ПС відповідно до РТО;

усунення виявлених несправностей;

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

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

встановлення на ПС знімного обладнання (при необхідності);

підготовку АЗУ до застосування (при необхідності);

спорядження ПС АЗУ (при необхідності);

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

Роботи на ПС виконуються паралельно-послідовним методом технічними наземними екіпажами та технологічними обслугами спеціалістів обслуг обслуговування згідно з технологічними графіками та картами.

Технічні екіпажі готують всі ПС паралельно, а технологічні обслуги спеціалістів обслуг обслуговування і груп підготовки та регламенту за своїми спеціальностями – послідовно.

**Виконувати підготовку ПС до повторного польоту не укомплектованими технологічними обслугами забороняється.**

Після виконання підготовки ПС до повторного польоту старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС, спеціалісти технічного розрахунку і груп підготовки та регламенту заповнюють ЖППС і доповідають по команді про виконання підготовки до повторного польоту.

Допуск ПС до повторного польоту оформлюється після контролю готовності ПС.

Контроль готовності ПС до польотів здійснюється після їх підготовки технічним складом ае відповідно до завдання на політ та вимогами РТО. Про результати виконання огляду і виявлені при цьому несправності посадові

особи, що здійснювали огляд, роблять запис у ЖППС. Оглянуте ПС може бути допущене до польоту тільки після усунення виявлених на ньому несправностей. Оформлення дозволу на допуск до польотів ПС, запланованих до огляду керівним складом ІТС, здійснюється після виконання цього огляду.

Керівний ІТС авіаційної частини (від заступника командира ае з ІАС і вище) контроль готовності ПС до польотів здійснюють відповідно до плану заступника командира авіаційної частини з ІАС та за особистими планами

2. Одним з найважливіших завдань ІАС в день проведення польотів є забезпечення своєчасної та якісної підготовки ПС до польотів відповідно до планової таблиці польотів. Координація виконання цих завдань покладається на старшого інженера польотів та керівний склад ІТС авіаційної частини.

Для забезпечення оперативності їх взаємодії між собою, а також з вищестоящим керівним складом та підрозділами забезпечення при вирішенні покладених на них завдань, в авіаційній частині організовується інформаційна система (система доповідей), типова схема яких наведена у додатку 3.

З метою попередження випуску в політ несправного або підготовленого з порушенням ПС, застосовується багатоступеневий контроль готовності ПС до польоту, а саме:

- поопераційний контроль виконання робіт на ПС;

- контроль стану виробів, компонентів та обладнання, без огляду яких керівним ІТС ае ПС не може бути допущене до польоту;

- вибірковий комплексний контроль готовності ПС до польоту керівним ІТС авіаційної частини від заступника командира ае з ІАС і вище;

- контроль працездатності авіаційної техніки та правильності її експлуатації за допомогою даних ЗОК;

- огляд на технічному посту перед вирулюванням ПС на злітно-посадкову смугу.

Про усі затримки вильотів ПС, їх причини та вжиті заходи щодо забезпечення вильоту ПС в запланований час, старший інженер польотів доповідає керівнику польотів та заступнику командира авіаційної частини з ІАС.

Якщо усунення відмов та несправностей неможливо здійснити силами та засобами обслуг обслуговування (ТЕЧ ланок), заступник командира ае з ІАС доповідає про це старшому інженеру польотів та заступнику командира авіаційної частини з ІАС, який приймає рішення про усунення цих відмов та несправностей ІТС і засобами ТЕЧ АТ.

У випадку, коли через несправність ПС можлива затримка вильоту, старший інженер польотів доповідає про це керівнику польотів та запитує дозвіл на заміну несправного ПС резервним. Після отримання позитивного рішення дає відповідну команду заступнику командира ае з ІАС.

Заступник командира авіаційної частини з ІАС спільно зі старшим інженером польотів та старшими інженерами (інженерами) частини зі спеціальностей) для надання допомоги екіпажу беруть участь у прийнятті

рішення керівником польотів в аварійній ситуації (особливих випадках), яка пов'язана з відмовою обладнання ПС в польоті.

Керівний ІТС авіаційної частини (від заступника командира ае з ІАС і вище) під час польотів проводить контроль якості технічної експлуатації АТ ІТС шляхом вибіркової перевірки:

виконання окремих робіт на ПС виконавцями;

прийому ПС екіпажем, його посадки в кабіну, запуску та опробування двигуна, працездатності обладнання ПС при працюючому двигуні, вирулювання ПС.

Особи, які грубо порушують правила технічної експлуатації АТ, відсторонюються від експлуатації АТ до повторної здачі заліків на допуск до експлуатації АТ.

3. Під час польотів старший інженер польотів доповідає заступнику командира авіаційної частини з ІАС про затримки вильотів та надзвичайні події (авіаційна подія, пошкодження ПС на землі, інцидент, вихід з ладу двигунів з вини ІТС тощо) негайно, інші виявлені недоліки у інженерно-авіаційному забезпеченні, прийняті заходи для їх усунення – після прибуття заступника командира авіаційної частини з ІАС на ПУ ІАЗ авіаційної частини та наприкінці льотної зміни.

4. Міжпольотний контроль працездатності АТ та правильності її експлуатації ІТС за даними ЗОК здійснюється:

начальником обслуги обслуговування ЛВід і засобів аварійного покидання ПС (або спеціально підготовленим ІТС), який аналізує дані ЗОК всіх ПС після кожного вильоту. Результати контролю доповідає старшому інженеру польотів та заносить у журнал міжпольотного контролю;

начальниками обслуг обслуговування (ТЕЧ ланок) при виявленні відмов та несправностей АТ, порушень правил її експлуатації. Результати аналізу доповідають заступнику командира ае з ІАС та старшому інженеру (інженеру) зі своєї спеціальності;

старшими інженерами (інженерами) авіаційної частини зі спеціальностей та заступниками командирів ае з ІАС під час спеціального контролю відповідно до планової таблиці польотів, після виконання обльоту, а також при одержанні повідомлення від старшого інженера польотів про виявлення за допомогою ЗОК несправностей АТ та порушень правил її експлуатації. Результати аналізу, прийняті заходи для усунення та попередження несправностей АТ та порушень правил її експлуатації, вони доповідають заступнику командира авіаційної частини з ІАС та старшому інженеру польотів.

5. У випадку виконання обльоту (контрольного польоту) ПС аналіз його результатів здійснюють старші інженери (інженери) зі спеціальностей за доповідями членів льотного екіпажу та результатами об'єктивного контролю. При цьому перевіряється повнота та точність виконання програми обльоту і аналізуються результати виконання кожного пункту програми. За результатами аналізу відпрацьовується доповідь заступнику командира авіаційної частини з

ІАС, який відповідно до отриманої інформації приймає рішення про допуск ПС до подальшої експлуатації, яке оформлюється записом у формулярі ПС.

### 3. Заходи інженерно-авіаційного забезпечення під час виконання післяпольотної підготовки

1. Післяпольотна підготовка ПС виконується згідно з РТО наприкінці кожного льотного дня (ночі), незалежно від того відбувалися польоти чи ні. Планують та організують підготовку заступники командирів ае з ІАС. У процесі післяпольотної підготовки проводиться:

післяпольотний огляд ПС відповідно до РТО;

усунення несправностей, виявлених у польоті та при огляді АТ;

заправлення ПММ та спорядження АЗУ ПС відповідно до плану приведення авіаційної частини до дій за призначенням та вказівками командира авіаційної частини;

виконання цільових оглядів та перевірок відповідно до вказівок заступника командира авіаційної частини з ІАС;

чищення стрілецько-гарматного озброєння, якщо виконувалися польоти на стрільби;

здача на склади ТППР (СІС) невитрачених АЗУ та навчальних керованих ракет (при необхідності);

буксирування ПС на стоянку підрозділу;

встановлення ПС в укриття (місця стоянок), встановлення чек, заглушок, захисних екранів, чохлів тощо відповідно до керівництва з експлуатації і опечатування (пломбування) ПС;

перевірка наявності інструменту;

здача ПС і укриттів під охорону ЧСП.

Після виконання післяпольотної підготовки ПС старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС, спеціалісти технічного розрахунку і груп підготовки та регламенту заповнюють ЖППС і доповідають по команді про виконання післяпольотної підготовки.

У ході післяпольотної підготовки заступник командира авіаційної частини з ІАС:

приймає від старшого інженера польотів доповідь про стан ПС, результати роботи ІТС, якості АТЗ (в частині, що стосується підготовки ПС до польотів);

приймає рішення за пропозиціями старших інженерів (інженерів) зі спеціальностей про введення до ладу несправної АТ та доводить його до керівного складу ае;

приймає участь у попередньому розборі польотів;

підводить попередні підсумки виконання завдань льотної зміни;

доповідає командирі авіаційної частини та своєму вищестоящому начальнику про стан ПС, інциденти через відмову АТ та з вини ІТС, простій

ПС у несправному стані через відсутність виробів або компонентів, про вжиті заходи щодо введення до ладу несправних ПС;

здійснює вибірковий контроль виконання робіт на ПС та їх стану, організації буксирування та встановлення ПС в укриття (місця стоянки);

Старший інженер польотів:

організовує проведення післяпольотної підготовки;

готує зведені дані про відмови, порушення правил експлуатації та стан ПС;

підводить підсумки роботи ІТС та персоналу підрозділів АТЗ, який брав участь в забезпеченні польотів, доповідає про це заступнику командира авіаційної частини з ІАС та:

дає дозвіл на прибуття з місць чергування особовому складу нарядів технічних постів, постів огляду озброєння (при необхідності) та підбирання гальмівних парашутів;

бере участь у попередньому розборі польотів, на якому доповідає командирі авіаційної частини про відмови, стан ПС, порушення правил їх експлуатації та заходів безпеки, про якість АТЗ польотів і причини затримки виходу ПС у політ;

заносить до журналу старшого інженера польотів зауваження та вказівки командира авіаційної частини, оцінку роботи ІАС;

приймає від заступників командирів ае з ІАС доповіді про хід виконання післяпольотної підготовки та введення до ладу несправних ПС;

дає дозвіл та контролює буксирування ПС у зони розсосередження ае;

узагальнює дані про кількість використаного авіаційного палива та наліт ПС;

дає дозвіл на відправку з аеродрому ІТС і ЗАТО ПС.

Старший інженер (інженер) авіаційної частини зі спеціальності:

приймає доповіді від начальників обслуг обслуговування (ТЕЧ ланок) і груп підготовок та регламентів про стан ПС, хід усунення несправностей;

визначає (уточнює) організацію введення до ладу несправних ПС;

доповідає заступнику командира авіаційної частини з ІАС пропозиції щодо організації введення до ладу несправних ПС;

здійснює вибірковий контроль виконання робіт на ПС та післяпольотний огляд ПС відповідно до плану заступника командира авіаційної частини з ІАС.

Заступник командира ае з ІАС:

по закінченні польотів доповідає старшому інженеру польотів про стан ПС та заходи щодо введення до ладу несправних ПС;

організовує та контролює якість виконання післяпольотної підготовки ПС, хід введення до ладу несправних ПС та буксирування ПС на стоянку підрозділу;

доповідає старшому інженеру польотів про результати виконання післяпольотної підготовки, виявлені несправності ПС та хід їх усунення, буксування ПС на стоянку підрозділу;

приймає доповіді від начальників обслуг обслуговування (ТЕЧ ланок) про здачу об'єктів ІАС ає під охорону ЧСП;

підводить підсумки роботи ІТС ає, доводить завдання на наступний робочий день та уточнений бойовий розрахунок.

Начальник обслуги обслуговування (ТЕЧ ланки):

доповідає заступнику командира ає з ІАС та старшому інженеру (інженеру) зі спеціальності про стан ПС та хід усунення несправностей;

організовує та контролює виконання післяпольотної підготовки та усунення несправностей ПС зі своєї спеціальності;

після закінчення післяпольотної підготовки доповідає заступнику командира ає з ІАС про результати виконання робіт на АТ;

підводить підсумки роботи підлеглого ІТС, доводить завдання на наступний робочий день та бойовий розрахунок.

Додатково:

начальник ТЕЧ ланки контролює буксирування на стоянку підрозділу та постановку в укриття (місця стоянки) ПС. На стоянку підрозділу він прибуває з першим ПС, що буксирується, після закінчення післяполітної підготовки на всіх ПС ланки;

начальник обслуги обслуговування АОЗ організовує чищення артилерійської зброї, якщо виконувалися польоти на стрільбу з артилерійського озброєння та здачу на склади ТППР (СІС) невитрачених АЗУ і навчальних керованих ракет.

#### IV. Особливості організації робіт з усунення несправностей на авіаційній техніці

1. Одним з основних завдань, що виконує ІТС у день попередньої підготовки (ДРАТ) та у льотний день є усунення несправностей, що виявлені на АТ. Несправності виявляються ІТС при підготовці ПС до польотів, аналізі їх працездатності за допомогою даних ЗОК, льотним складом – при виконанні польотів.

2. Кожен спеціаліст обслуг обслуговування (ТЕЧ ланки), груп підготовки та регламенту, що виявив несправність АТ чи пошкодив її в процесі виконання робіт, негайно доповідає про це техніку ПС та безпосередньому начальнику. Про усі виявлені несправності та пошкодження ПС робиться запис в ЖППС.

3. У випадку, якщо відмова виявлена під час міжпольотного аналізу працездатності АТ за даними ЗОК, начальник групи підготовки та регламенту контрольно-записувальної апаратури негайно доповідає старшому інженеру польотів, який повідомляє про це заступника командира ає з ІАС. Заступник командира ає з ІАС дає відповідні розпорядження начальнику обслуги обслуговування (ТЕЧ ланки) щодо пошуку причини та усунення несправності.

4. Про усі несправності, виявлені на ПС під час польоту, льотний склад повідомляє техніку ПС та робить запис про характер несправності в ЖППС.

З метою прискорення пошуку причини несправності доцільно створити такий порядок дій ІТС, щоб під час повідомлення льотчиком інформації про характер несправності були присутні начальники (старші техніки, техніки) обслуговування (ТЕЧ ланок), а у разі, коли про виникнення відмови в повітрі стало відомо до посадки ПС, то і старший інженер (інженер) зі спеціальності чи заступник командира авіаційної частини з ІАС. При цьому необхідно одержати максимально можливий обсяг інформації про обставини та зовнішні ознаки несправності, параметри польоту (висоту, швидкість, крен, тангаж, показання приладів та сигнальних пристроїв тощо), дії льотчика.

Під час запису льотчиком характеру несправності, керівний ІТС контролює відповідність запису дійсному характеру несправності.

Рекомендується також у присутності льотчика перевірити працездатність обладнання, яке відмовило, якщо це можливо з точки зору безпеки та дотримання правил експлуатації.

5. Про несправності, виявлені при підготовці ПС до польотів, – оперативно, а ті, що виникли у повітрі, – негайно, здійснюється доповідь за наступними алгоритмами:

технік літака – начальник ТЕЧ ланки – заступник командира ае з ІАС – старший інженер польотів (черговий інженер) – заступник командира авіаційної частини з ІАС;

начальник обслуги обслуговування, групи підготовки та регламенту – старший інженер (інженер) зі спеціальності – заступник командира авіаційної частини з ІАС;

начальник обслуги обслуговування (ТЕЧ ланки) – заступник командира ае з ІАС.

Характер та зовнішній прояв несправності старший інженер польотів (черговий інженер) записує в журнал старшого інженера польотів (чергового інженера) та доповідає керівнику польотів попередню інформацію про ймовірну причину несправності та можливу тривалість введення до ладу несправного ПС.

6. Начальник обслуги обслуговування (ТЕЧ ланки), групи підготовки та регламенту особисто оглядає та перевіряє з використанням КПА несправне обладнання, аналізує матеріали бортових ЗОК. На підставі аналізу отриманої інформації він дає попередні вказівки підлеглому ІТС щодо порядку та методів усунення чи пошуку причини несправності. Інформацію про вжиті заходи щодо усунення (пошуку причини) несправності начальник обслуги обслуговування (ТЕЧ ланки), групи підготовки та регламенту доповідає заступнику командира ае з ІАС та старшому інженеру (інженеру) зі спеціальності. При цьому також доповідаються можливості обслуги обслуговування (ТЕЧ ланки) по усуненню (пошуку причини) несправності, передбачуваний потрібний час на виконання цієї роботи.

При постановці виконавцям завдання на усунення (пошук причини) несправності, начальник обслуги обслуговування (ТЕЧ ланки), групи підготовки та регламенту визначає технологічну послідовність виконання робіт

(план усунення (пошуку причини) несправності). В ході виконання робіт здійснюється (у разі необхідності) коригування плану усунення (пошуку причини) несправності. Після виконання кожного пункту плану виконавець робить відмітку про його виконання, а при усуненні несправності у ЖППС запис про виконані роботи та результати виконання перевірки і ставить свій підпис. Посадові особи ІТС, що контролювали процес чи результат виконання робіт, ставлять свій підпис у ЖППС за контроль виконаних робіт.

У випадку прийняття заступником командира авіаційної частини з ІАС рішення про передачу ПС в ТЕЧ АТ для усунення (пошуку причини) несправності, начальник обслуги обслуговування (ТЕЧ ланки) повідомляє начальника групи регламенту та ремонту зібрану про несправність інформацію, перелік виконаних робіт та їх результати. До моменту передачі ПС в ТЕЧ АТ усі початі на ПС роботи повинні бути завершені. Разом з ПС передається пономерна документація.

У процесі введення ПС до ладу спеціалістами ТЕЧ АТ начальник обслуги обслуговування (ТЕЧ ланки) здійснює (організовує) подачу заявок, виписку, одержання та доставку в ТЕЧ АТ необхідних запасних виробів або компонентів.

Начальник групи регламенту та ремонту ТЕЧ АТ (спеціалісти ТЕЧ АТ за його дорученням) після усунення на ПС несправності здійснюють записи:

- у ЖППС про виконані роботи;
- у формулярі ПС (зі своєї спеціальності) про заміну виробів або компонентів;
- у паспорті (формулярі) на виріб або компонент про його встановлення на дане ПС;
- у журналі начальника групи регламенту та ремонту ТЕЧ АТ про виконані роботи;
- у журналі обліку ремонту ТЕЧ АТ (при необхідності);
- у журналі обліку результатів вимірювання параметрів ПС (при необхідності).

Після усунення на ПС несправності начальник обслуги обслуговування (ТЕЧ ланки) перевіряє наявність записів та підписів:

- у ЖППС про виконані роботи;
- у формулярі ПС (зі своєї спеціальності) про заміну виробів або компонентів;
- у паспорті (формулярі) на виріб або компонент про його встановлення на дане ПС.

Крім того він заповнює картку обліку несправностей АТ, якщо дана несправність не привела до інциденту. На несправність, що викликала інцидент, картку заповнює заступник командира авіаційної частини з ІАС або старший інженер (інженер) авіаційної частини зі спеціальності.

7. Постійне управління процесом введення до ладу несправної АТ здійснює старший інженер (інженер) авіаційної частини зі спеціальності. Обсяг робіт, що виконуються старшим інженером (інженером) зі спеціальності,

залежить від характеру, наслідків, складності пошуку та усунення причин несправностей, знання АТ, уміння проводити аналіз несправностей та практичних навичок начальника обслуги обслуговування (ТЕЧ ланки), можливостей ІТС ає щодо введення до ладу несправної АТ та інших факторів.

Порядок дій під час організації робіт щодо введення до ладу несправної АТ, як правило наступний. Після одержання інформації про несправність старший інженер (інженер) авіаційної частини зі спеціальності, коли причина несправності відома:

- аналізує несправність з метою встановлення достовірності виявленої причини;

- аналізує технологічний процес усунення несправності для визначення можливості допущення виконавцями помилок з небезпечними наслідками;

- інструктує начальника групи (обслуги обслуговування, ТЕЧ ланки) щодо організації усунення несправності;

- якщо на складі авіаційно-технічного майна (АТМ) немає потрібних для усунення несправності запасних частин, негайно складає заявку на потрібні запасні частини;

- аналізує можливість введення до ладу несправного ПС шляхом перестановки виробів або компонентів з іншого ПС, що простоє в несправному стані. Якщо є така можливість, то доповідає про це заступнику командира авіаційної частини з ІАС та, при схваленні ним такого рішення, організовує перестановку виробів або компонентів з одного ПС на інше ПС, контролюючи наявність відповідних записів у формулярах, паспортах та в ЖППС;

- аналізує можливість обслуги обслуговування (ТЕЧ ланки), щодо введення до ладу несправного ПС та визначає, яка потрібна допомога ІТС ТЕЧ АТ, доцільність передачі ПС для усунення несправності в ТЕЧ АТ, потрібний час на усунення несправності. Про доцільність передачі ПС в ТЕЧ АТ доповідає заступнику командира авіаційної частини з ІАС та, при схваленні ним цього рішення, повідомляє начальнику обслуги обслуговування (ТЕЧ ланки), заступнику командира ає з ІАС та начальнику ТЕЧ АТ;

- контролює введення до ладу несправного ПС за доповідями начальників груп (обслуг обслуговування, ТЕЧ ланки) або шляхом спостереження процесу і результатів виконання робіт;

- визначає можливість попередження виявленої несправності, розробляє та доводить до ІТС заходи щодо їх попередження;

- визначає необхідність проведення цільових оглядів та перевірок при ухваленні рішення на їх проведення, організовує та контролює їх виконання (розробляє технологію, опробовує її на АТ, проводить інструктаж начальників груп (обслуг обслуговування, ТЕЧ ланок), а при необхідності проводить тренажі за технологією виконання);

- доповідає заступнику командира авіаційної частини з ІАС про розроблені заходи щодо попередження виявленої несправності на інших ПС та прийнятих рішеннях на проведення цільових перевірок (оглядів);

визначає необхідність контрольного польоту ПС після усунення несправності. Якщо потрібен контрольний політ, то доповідає про це заступнику командира авіаційної частини з ІАС для ухвалення рішення на його виконання;

при ухваленні рішення на виконання контрольного польоту ПС, відпрацьовує програму контрольного польоту ПС та надає його заступнику командира авіаційної частини з ІАС, який спільно із заступником командира авіаційної частини з льотної підготовки опрацьовує її та подає на затвердження командирів авіаційної частини. Перед виконанням контрольного польоту проводиться інструктаж членів льотного екіпажу, що буде виконувати контрольний політ ПС (у більшості випадків в інструктажі льотного екіпажу бере участь старший інженер (інженер) авіаційної частини зі спеціальності, за якою виявлена несправність), на якому доводяться особливості виконання завдання.

У випадку, коли причина несправності невідома:

здійснює збір інформації щодо несправності (приймає доповідь начальника групи (обслуги обслуговування, ТЕЧ ланки) робить повторне опитування льотчика, аналізує дані ЗОК тощо);

аналізує зібрану інформацію, визначає способи пошуку причини несправності, перелік робіт, які необхідно виконати для пошуку причини та корегує відпрацьований начальником групи (обслуги обслуговування ТЕЧ ланки) план пошуку причини несправності;

аналізує можливості обслуги обслуговування (ТЕЧ ланки) у пошуку причини несправності, визначає необхідність залучення ІТС ТЕЧ АТ до цієї роботи, місце пошуку (стоянка ае чи ТЕЧ АТ) та потрібний час на виконання плану пошуку причини;

доповідає заступнику командира авіаційної частини з ІАС про організацію пошуку (де, якими силами та обсяг робіт), очікувану тривалість його виконання;

визначає, на якому етапі виконання цього плану він повинен одержувати інформацію про результати виконання плану для проміжного аналізу несправності.

Після з'ясування причини несправності надалі діє у порядку, описаному вище.

8. У разі, коли до кінця робочого дня причина несправності нез'ясована, заступник командира авіаційної частини з ІАС або за його дорученням старший інженер (інженер) авіаційної частини зі спеціальності доповідає усно (по телефону) керівному складу ІАС за підпорядкованістю з подальшою письмовою доповіддю. При цьому повідомляється: тип, заводський номер, дата випуску, завод-виробник (АРЗ, що ремонтував ПС), наліт з початку експлуатації (після останнього ремонту) ПС, чи минули гарантійні зобов'язання, найменування обладнання, що відмовило, зовнішній прояв відмови, оцінка можливості виявлення несправності існуючими засобами та методами контролю.

9. Під час усунення несправності заступник командира авіаційної частини з ІАС:

здійснює аналіз відмов, що викликали інцидент або привели до невиконання польотного завдання, розробку заходів щодо їх усунення та попередження (як правило, разом зі старшими інженерами (інженерами) авіаційної частини зі спеціальностей);

з'ясовує причини відмов чи пошкоджень АТ, пов'язаних з недоліками АТЗ, разом з командиром відповідного підрозділу;

приймає рішення на введення до ладу несправної АТ ІТС та засобами ТЕЧ АТ;

приймає рішення на введення до ладу несправного ПС шляхом перестановки справного виробу або компоненту з іншого ПС, що простоє в несправному стані;

контролює оперативність прийняття керівним складом ІАС заходів для швидкого введення до ладу несправних ПС;

організовує та контролює проведення цільових оглядів і перевірок АТ, розроблених на підставі поточного аналізу несправностей;

приймає рішення на виконання контрольного польоту ПС після усунення несправності;

доповідає командирі авіаційної частини причини відмов, що привели до інциденту чи до невиконання польотного завдання, а також випадки порушення правил експлуатації АТ льотним складом, заходи щодо їх попередження та усунення;

доповідає керівному складу ІАС за підпорядкованістю про несправності, які призвели до невиконання польотного завдання;

контролює своєчасність та повноту виконання записів про несправності керівним ІТС в експлуатаційну та облікову документацію.

V. Порядок організації та проведення обльотів повітряних суден державної авіації України

## 1. Загальна частина

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 експлуатаційній документації (далі – 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 авіаційних двигунів;  
в інших випадках, які передбачені чинною ЕД.  
Контрольний політ проводиться після (для):

заміни виробів та компонентів системи управління, пілотажних виробів (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 суб'єктів державної авіації (далі – СДА).

3. Типові програми обльоту та ознайомлювального польоту розробляються науково-дослідною установою (НДУ), узгоджуються з начальниками (керівниками) органів управління авіацією центральних органів виконавчої влади та Збройних Сил України (далі – ОУА ЦОВВ та ЗСУ) і затверджуються головними інженерами ОУА ЦОВВ або ЗСУ.

На підставі типової програми обльоту та ознайомлювального польоту в кожній авіаційній частині (організації або установі) розробляється еталонна справа обльоту ПС.

Одночасно з програмами обльоту та ознайомлювального польоту відпрацьовуються схеми типових профілів польоту та інженерно-штурманських розрахунків (далі – ІШР) цих польотів.

## 2. Порядок організації та проведення обльотів ПС

1. Завдання на обліт 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.

Програма контрольного польоту відпрацьовується заступниками командира авіаційної частини з ІАС та з льотної підготовки з урахуванням тих розділів типових програм обльоту, які відповідають меті контрольного польоту, і затверджується 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).

Завдання для ознайомлювального польоту на основі типових програм розробляє старший групи перегонки (для одиночного екіпажу – командир екіпажу) спільно із заступником командира авіаційної частини з ІАС (керівником організації або установи), які передають ПС.

Підготовку екіпажу до ознайомлювального польоту здійснює старший групи перегонки (командир екіпажу), а підготовку старшого групи (одиначного екіпажу) і контроль готовності всієї групи (екіпажу) організовує командир авіаційної частини (керівник організації або установи), які передають ПС.

Екіпаж, що виконує обліт, контрольний чи ознайомлювальний політ проходить інструктаж за відповідними програмами та особливостями виконання у заступників командира авіаційної частини з ІАС та з льотної підготовки, про що робляться відповідні записи у картці обльоту та у журналі інструктажу.

2. Перед обльотом, контрольним або ознайомлювальним польотом ПС оглядається комісією керівного ІТС від заступника командира ае з ІАС та вище в обов'язі 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.

Підготовка ПС до ознайомлювального польоту здійснюється ІТС авіаційної частини (організації або установи), що передає ПС.

3. Обльоти ПС виконуються вдень за програмою обльоту, поєднувати обльоти ПС з виконанням інших завдань заборонено.

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

Дозволяється поєднувати обліт ПС після одночасного виконання регламентних робіт та заміни двигунів за сумісною програмою, якщо це передбачено типовою програмою.

Обліт (контрольний політ) ПС, які знаходяться на тривалому зберіганні, проводиться в строки, визначені чинною ЕД та ПрІАЗ-2016. Конкретний строк зберігання (перерв у польотах), після закінчення якого обов'язково виконується контрольний політ, та його обсяг визначаються керівником ОУА ЦОВВ або ЗСУ.

Виконувати обліт, контрольний чи ознайомлювальний політ із несправними ЗОК 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.

4. До обльоту, контрольного чи ознайомлювального польоту ПС допускаються льотчики і штурмани (на ПС з подвійним управлінням – командири і штурмани екіпажів) не нижче 2-го класу, які пройшли спеціальну підготовку, здали заліки, допущені до польотів за програмами обльоту та не мають перерв у польотах у відповідних метеорологічних умовах.

Обліт, контрольний чи ознайомлювальний політ ПС заноситься до планової таблиці польотів.

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 державної авіації. Контрольний політ після усунення несправностей пілотажно-навігаційних приладів і несправностей, які впливають на стійкість та керованість ПС, виконується тільки вдень у простих метеоумовах.

5. 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 командир 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.

6. 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, зазначається у журналі підготовки ПС. Виконавці робіт та особи, які здійснюють контроль за їх виконанням, ставлять свої підписи в ЖППС.

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

Рішення про необхідність проведення повторного обльоту (контрольного, ознайомлювального польоту) приймає заступник командира авіаційної частини з ІАС (головний інженер авіаційно-ремонтного підприємства (далі – 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.

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

### 3. Еталонна справа обльоту

1. 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 головний інженер 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.

2. 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 розробляється та підписується заступником командира авіаційної частини з ІАС і 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 сигналоскопів, 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, КЗ-63 та К2-712, К2-715 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 підставі вимог експлуатаційної 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 (уповноваженою особою організації з технічного обслуговування і ремонту) та затверджується керівником ІАС (організації з технічного обслуговування і ремонту) вищого рівня.

#### 4. Справа обльоту ПС

1. Справа обльоту ПС повинна містити такі повністю оформлені документи:

- картку обльоту;
- матеріали (дані) ОК;
- протоколи дешифрування матеріалів ОК (для САРПП, КЗ-63 та К2-712, К2-715);
- матеріали (дані) ОК з перевітками, що виконуються під час підготовки до обльоту;
- перелік робіт, виконаних на ПС після обльоту.

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

3. Результати обльоту ПС оформлюються у справу обльоту (зразки документів визначено у додатках 4,5,6,7). Справа обльоту – це документи, які підтверджують повноту та якість виконання обльоту, законність допуску літака до польотів за результатами обльоту. Справа обльоту зберігається за кожним ПС у спеціальних секційних шафах у заступника командира авіаційної ескадрильї з ІАС.

Документи та матеріали, що містяться у справі обльоту ПС зберігаються до виконання та оформлення результатів наступного однотипного обльоту. Документи та матеріали, контрольного та ознайомлювального польоту до виконання та оформлення результатів наступного обльоту після виконання регламентних робіт.

Документи та матеріали обльоту ПС після виконання робіт з продовження встановлених показників зберігаються до чергового обльоту після виконання робіт з продовження встановлених показників.

4. Під час передачі ПС від одної авіаційної частини (СДА) до іншої справа обльоту передається разом з пономерною документацією цього ПС із зазначенням у приймально-здавальному акті. У разі відсутності справи обльоту ПС або її некомплектності льотним складом авіаційної частини (СДА), що здає ПС виконується обліт після виконання регламентних робіт.

5. Картка та матеріали ОК ознайомлювального польоту під час приймання ПС від виробників, АРП, з іншого СДА відпрацьовуються у двох примірниках, один з яких вкладається у формуляр ПС.

## VI. Заключні положення

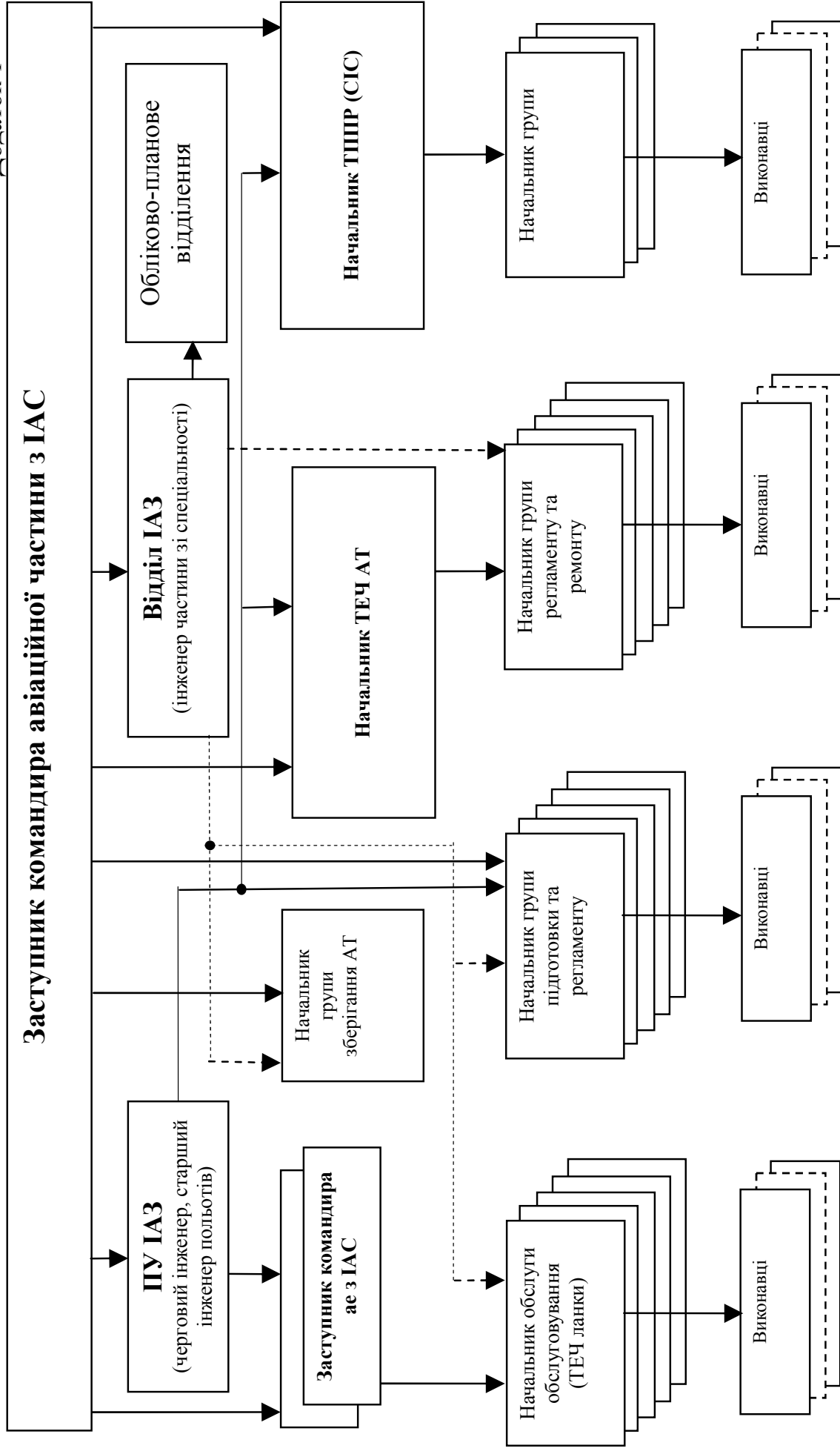
1. В наведених вище методичних рекомендаціях систематизовані алгоритми дій спеціалістів ІАС державної авіації при організації виконання основних видів робіт на АТ при підготовці та проведенні польотів, що дозволить їм більш якісно виконувати свої функціональні обов'язки.

Основою безпеки польотів є своєчасне та якісне виконання робіт на АТ, які складаються з окремих технологічних операцій у відповідності до експлуатаційної документації.

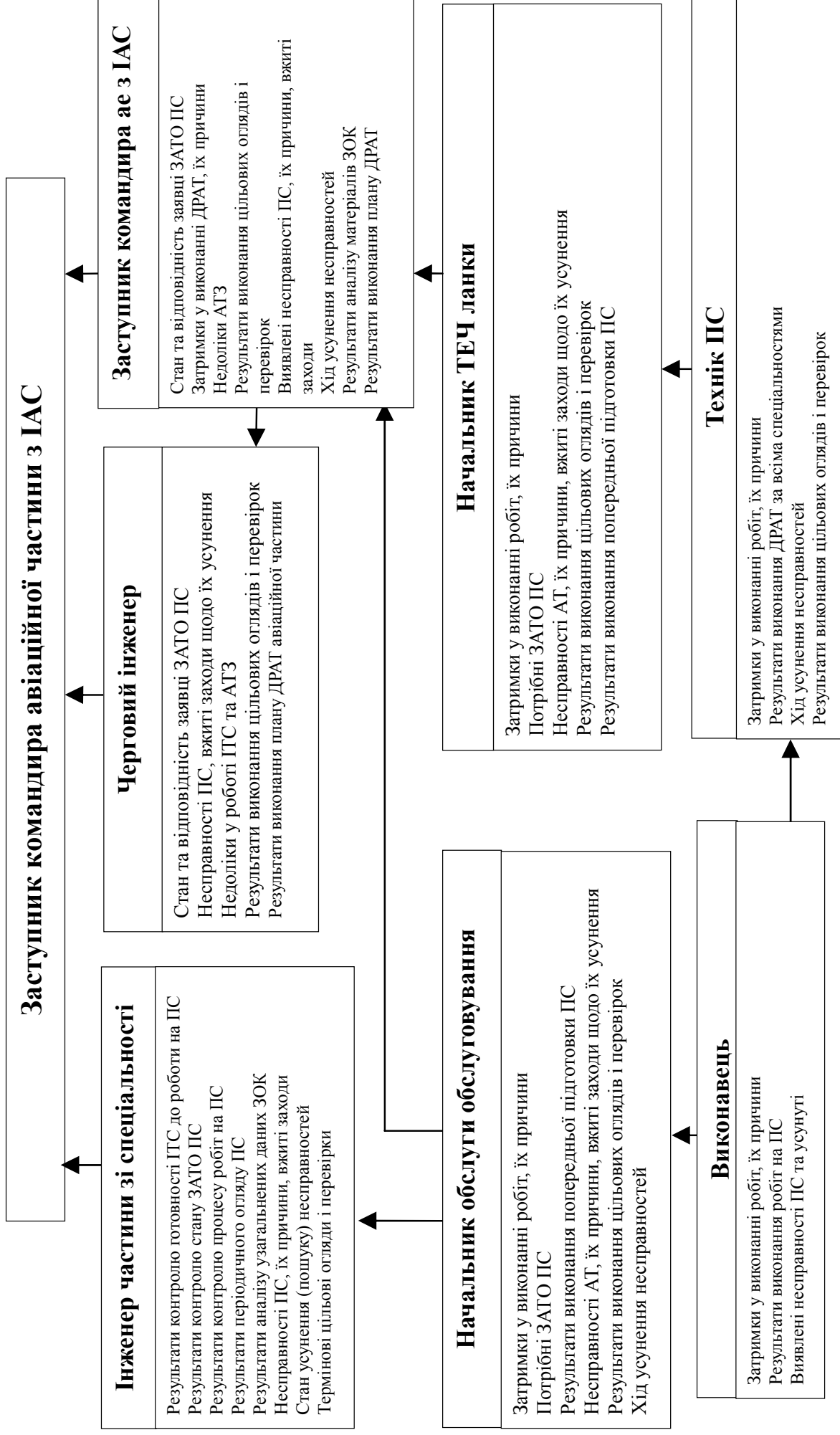
З метою перевірки дотримання виконавцем повноти, послідовності, якості і безпомилковості виконання операцій застосовується поопераційний контроль. Порядок, форми і методи організації поопераційного контролю при виконанні видів підготовок ПС до польотів викладено у «Методичних рекомендаціях державної авіації щодо здійснення поопераційного контролю виконання робіт на авіаційній техніці» (МРДА-03/16).

Начальник відділу льотної придатності повітряних суден –  
заступник начальника Управління регулювання діяльності  
державної авіації України  
полковник

В.А.ЯРОШЕНКО



Типова структура управління ІАЗ авіаційної частини



Управління ІАЗ у день роботи на АТ (попередньої підготовки)

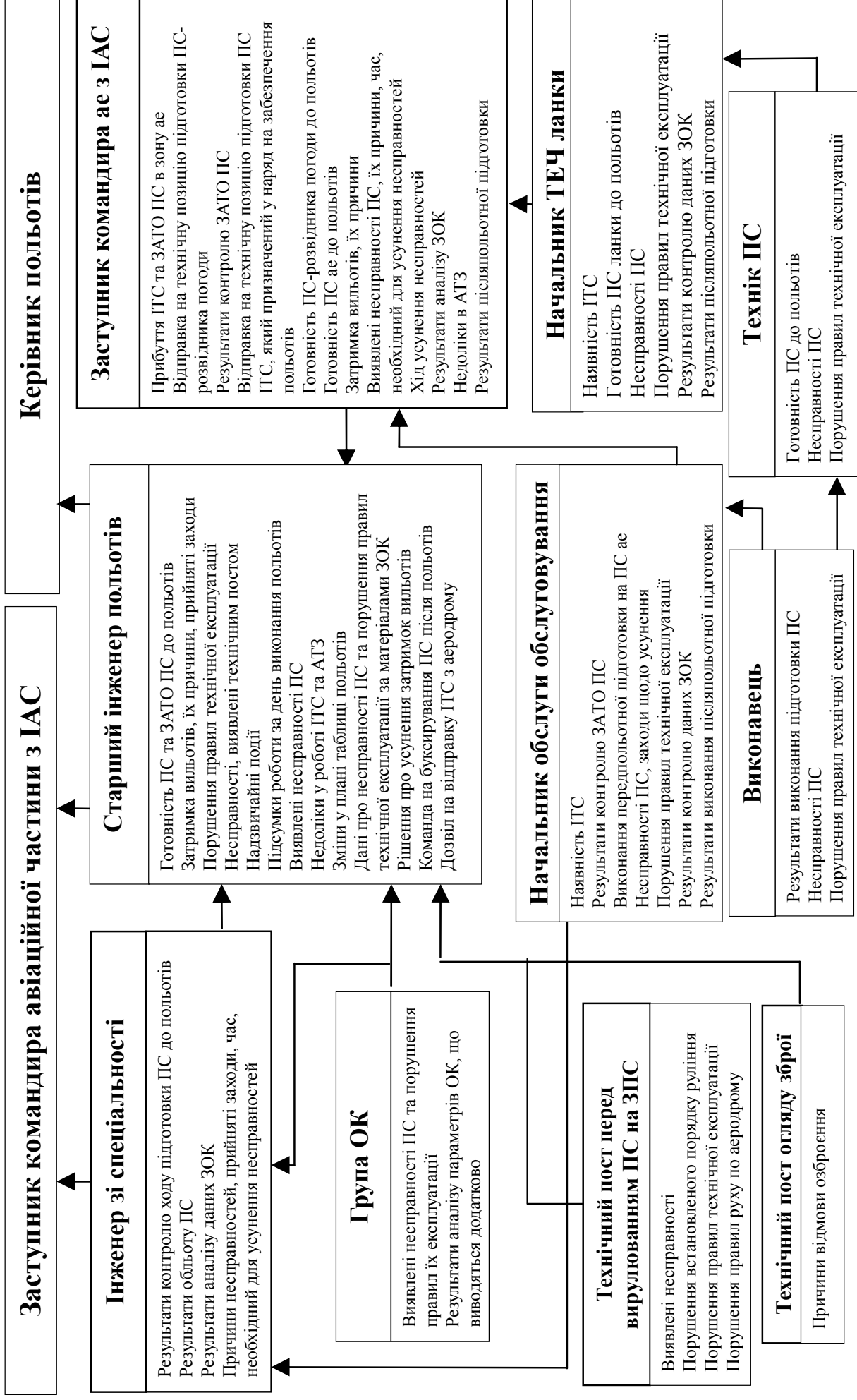


Схема управління ІАЗ у день виконання польотів

ЗАТВЕРДЖУЮ

Командир військової частини \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(військове звання, підпис, ініціали та прізвище)

“        ”        20    р.

КАРТКА ОБЛЬОТУ

ПС \_\_\_\_\_ з двигунами лів. № \_\_\_\_\_ прав. № \_\_\_\_\_  
(заводський) (заводський) (заводський)

1. Завдання на політ:

Екіпажу в складі: \_\_\_\_\_

виконати обліт ПС після \_\_\_\_\_

(вид обльоту)

Дані про політ:

- тривалість польоту (год-хв.) \_\_\_\_\_

- злітна маса літака (кг) \_\_\_\_\_

Зовнішні умови:

- температура зовнішнього повітря (°C) \_\_\_\_\_

- атмосферний тиск (мм рт. ст.) \_\_\_\_\_



2. Картку об'льоту склав \_\_\_\_\_  
(посада, військове звання, підпис, ініціали та прізвище)

3. Інструктаж командира екіпажу за програмою об'льоту провів:

Заступник командира військової частини \_\_\_\_\_ з ІАС

“ ” \_\_\_\_\_ 20 р. \_\_\_\_\_  
(військове звання, підпис, ініціали та прізвище)

4. Інструктаж отримав:

|   |   |             |                                                  |
|---|---|-------------|--------------------------------------------------|
| “ | ” | _____ 20 р. | _____                                            |
|   |   |             | (військове звання, підпис, ініціали та прізвище) |
| “ | ” | _____ 20 р. | _____                                            |
|   |   |             | (військове звання, підпис, ініціали та прізвище) |
| “ | ” | _____ 20 р. | _____                                            |
|   |   |             | (військове звання, підпис, ініціали та прізвище) |

3

5. Обліт виконано “ ” \_\_\_\_\_ 20 р.

### **Вказівки щодо заповнення таблиці**

Графу 7 слід заповнювати таким чином:

- при кількісній оцінці вказується чисельне значення параметру арабськими цифрами;

- при якісній оцінці:

а) при відповідності характеристик, що оцінюються, вимогам ТУ заносяться запис “норма”;

б) при невідповідності характеристик, що оцінюються, вимогам ТУ вказуються конкретні недоліки.

ПРИМІТКА: При підготовці картки об'льоту до заповнення параметри роботи двигунів уточнюються згідно з даними, наведеними у формулярах двигунів, та в залежності від фактичних зовнішніх умов.

Результати обльоту

| № з/п | Висота польоту, м |              | Швидкість польоту, км/год (число М) |              | Найменування параметрів та характеристик, що перевіряються | Результати перевірок та оцінок |              |                |
|-------|-------------------|--------------|-------------------------------------|--------------|------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------|----------------|
|       | задана            | за даними ОК | за дана                             | за даними ОК |                                                            | за даними льотчика             | за даними ОК | Технічні умови |
| 1     | 2                 | 3            | 4                                   | 5            | 6                                                          | 7                              | 8            | 9              |
|       |                   |              |                                     |              |                                                            |                                |              |                |

6. Висновок командира екіпажу про справність ПС: \_\_\_\_\_

“ ” 20 р. \_\_\_\_\_  
(військове звання, підпис, ініціали та прізвище)

7. Дешифрування матеріалів засобів об’єктивного контролю виконав:

“ ” 20 р. \_\_\_\_\_  
(посада, військове звання, підпис, ініціали та прізвище)

8. Матеріали засобів об’єктивного контролю перевірів та проаналізував:

Інженер в/ч \_\_\_\_\_ по ЛВіД \_\_\_\_\_  
(результати перевірки та аналізу, військове звання, підпис, ініціали та прізвище)

Інженер в/ч \_\_\_\_\_ по АО \_\_\_\_\_  
(результати перевірки та аналізу, військове звання, підпис, ініціали та прізвище)

Продовження додатка 4

Інженер в/ч \_\_\_\_\_ по РЕО \_\_\_\_\_

(результати перевірки та аналізу, військове звання, підпис, ініціали та прізвище)

Інженер в/ч \_\_\_\_\_ по АОЗ \_\_\_\_\_

(результати перевірки та аналізу, військове звання, підпис, ініціали та прізвище)

Заступник командира \_\_\_\_\_ ескадрильї в/ч \_\_\_\_\_ з ІАС \_\_\_\_\_

(результати перевірки та аналізу, військове звання, підпис, ініціали та прізвище)

9. Висновок щодо допуску ПС до подальшої експлуатації:

\_\_\_\_\_

Заступник командира військової частини \_\_\_\_\_ з ІАС \_\_\_\_\_

(військове звання, підпис, ініціали та прізвище)

“ \_\_\_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_\_ р.

ПРОТОКОЛ

дешифрування матеріалів об'єктивного контролю польоту ПС

(тип та заводський, бортовий номер літака)

після виконання

(вид та дата обльоту)

| № з/п | Параметри, що контролюються |   |                |   |                   |   |                |   |                   |    |                |    | Наявність разових команд |
|-------|-----------------------------|---|----------------|---|-------------------|---|----------------|---|-------------------|----|----------------|----|--------------------------|
|       | фактичне значення           |   | значення за ТВ |   | фактичне значення |   | значення за ТВ |   | фактичне значення |    | значення за ТВ |    |                          |
|       |                             |   |                |   |                   |   |                |   |                   |    |                |    |                          |
|       |                             |   |                |   |                   |   |                |   |                   |    |                |    |                          |
| 1     | 2                           | 3 | 4              | 5 | 6                 | 7 | 8              | 9 | 10                | 11 | 12             | 13 | 14                       |
|       |                             |   |                |   |                   |   |                |   |                   |    |                |    |                          |

Спеціаліст ГКЗА

(військове звання, підпис, ініціали, прізвище, дата)

Начальник ГКЗА

(військове звання, підпис, ініціали, прізвище, дата)

ЗАТВЕРДЖУЮ  
Керівник ІАС вищого рівня

\_\_\_\_\_  
(військове звання, підпис, ініціали та прізвище)

“        ”        20        \_\_\_\_\_

ПЕРЕЛІК

Робіт, що виконуються на ПС \_\_\_\_\_ після обльотів,  
контрольного та ознайомлювального польоту

|   | Найменування<br>робіт | Нормативний<br>час,<br>хв. | Вид обльоту                    |                              |                                            |                                 |                                                          |   | Ознайомлюваль-<br>ний політ | Контрольний<br>політ |
|---|-----------------------|----------------------------|--------------------------------|------------------------------|--------------------------------------------|---------------------------------|----------------------------------------------------------|---|-----------------------------|----------------------|
|   |                       |                            | після<br>регламентних<br>робіт | після заміни<br>авіадвигунів | після<br>зберігання<br>більше 6<br>місяців | після<br>складання в<br>частині | після<br>регламентних<br>робіт та заміни<br>авіадвигунів |   |                             |                      |
|   |                       |                            |                                |                              |                                            |                                 |                                                          |   |                             |                      |
|   |                       |                            |                                |                              |                                            |                                 |                                                          |   |                             |                      |
| 1 | 2                     | 3                          | 4                              | 5                            | 6                                          | 7                               | 8                                                        | 9 | 10                          | 11                   |

Заступник командира військової частини \_\_\_\_\_ з ІАС \_\_\_\_\_  
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище, дата)

ПЕРЕЛІК

робіт, що виконані на ПС \_\_\_\_\_  
(тип та заводський, бортовий номер ПС)

Після виконання \_\_\_\_\_  
(вид об'єкту)

| № з/п | Найменування робіт | Посада, підпис, ініціали,<br>прізвище виконавця та дата<br>виконання робіт | Посада, підпис, ініціали,<br>прізвище особи, що<br>здійснювала контроль, дата<br>виконання контролю |
|-------|--------------------|----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1     | 2                  | 3                                                                          | 4                                                                                                   |
|       |                    |                                                                            |                                                                                                     |

## Перелік скорочень

|         |                                                                |
|---------|----------------------------------------------------------------|
| ае      | — авіаційна ескадрилья                                         |
| АЗУ     | — авіаційні засоби ураження                                    |
| АО      | — авіаційне обладнання                                         |
| АОз     | — авіаційне озброєння                                          |
| АРП     | — авіаційно-ремонтне підприємство                              |
| АТ      | — авіаційна техніка                                            |
| АТЗ     | — аеродромно-технічне забезпечення                             |
| АТМ     | — авіаційно-технічне майно                                     |
| ДРАТ    | — день роботи на авіаційній техніці                            |
| ЕД      | — експлуатаційна документація                                  |
| ЖППС    | — журнал підготовки повітряного судна                          |
| ЗАТО ПС | — засоби аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден |
| ЗНО СЗ  | — засоби наземного обслуговування спеціального застосування    |
| ЗОК     | — засоби об'єктивного контролю                                 |
| ІАЗ     | — інженерно-авіаційне забезпечення                             |
| ІАС     | — інженерно-авіаційна служба                                   |
| ІШР     | — інженерно-штурманський розрахунок                            |
| ІТС     | — інженерно-технічний склад                                    |
| КЛЕ     | — керівництво з льотної експлуатації                           |
| КПА     | — контрольно-перевірочна апаратура                             |
| ЛВ і Д  | — літака, вертольота і двигуна                                 |
| МРДА    | — методичні рекомендації державної авіації                     |
| ОУА     | — органи управління авіації                                    |
| ПРП     | — повітряна розвідка погоди                                    |
| ПУ ІАЗ  | — пункт управління інженерно-авіаційним забезпеченням частини  |
| ПС      | — повітряне судно                                              |
| РТО     | — регламент технічного обслуговування                          |
| СДА     | — суб'єкти державної авіації                                   |
| СІС     | — спеціальна інженерна служба                                  |
| ТВ      | — технічні вимоги                                              |
| ТЕЧ АТ  | — технічно-експлуатаційна частина авіаційної техніки           |
| ТППР    | — технічна позиція підготовки ракет                            |
| ЦОВВ    | — центральні органи виконавчої влади                           |
| ЧСП     | — черговий стоянки повітряних суден підрозділу                 |
| ЧСЧ     | — черговий стоянок повітряних суден частини                    |

## ЗМІСТ

|      |                                                                                                                                                   |    |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| I.   | Загальні положення                                                                                                                                | 1  |
| II.  | Планування, організація та виконання заходів інженерно-авіаційного забезпечення у день попередньої підготовки (день роботи на авіаційній техніці) | 2  |
| 1.   | Планування заходів інженерно-авіаційного забезпечення у день попередньої підготовки (день роботи на авіаційній техніці)                           | 2  |
| 2.   | Організація заходів інженерно-авіаційного забезпечення у день попередньої підготовки (ДРАТ)                                                       | 5  |
| III. | Підготовка до польотів та виконання заходів інженерно-авіаційного забезпечення у день проведення польотів                                         | 8  |
| 1.   | Заходи інженерно-авіаційного забезпечення перед початком польотів                                                                                 | 8  |
| 2.   | Заходи інженерно-авіаційного забезпечення під час проведення польотів                                                                             | 12 |
| 3.   | Заходи інженерно-авіаційного забезпечення під час виконання післяпольотної підготовки                                                             | 15 |
| IV.  | Особливості організації робіт з усунення несправностей на авіаційній техніці                                                                      | 17 |
| V.   | Порядок організації та проведення обльотів повітряних суден державної авіації України                                                             | 22 |
| 1.   | Загальна частина                                                                                                                                  | 22 |
| 2.   | Порядок організації та проведення обльотів ПС                                                                                                     | 23 |
| 3.   | Еталонна справа обльоту                                                                                                                           | 26 |
| 4.   | Справа обльоту ПС                                                                                                                                 | 28 |
| VI.  | Заключні положення                                                                                                                                | 29 |
|      | Додаток 1. Типова структура управління ІАЗ авіаційної                                                                                             |    |

|                                                                                                                 |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| частини                                                                                                         | 30 |
| Додаток 2. Управління ІАЗ у день роботи на АТ (попередньої підготовки)                                          | 31 |
| Додаток 3. Схема управління ІАЗ у день виконання польотів                                                       | 32 |
| Додаток 4. Картка обльоту                                                                                       | 33 |
| Додаток 5. Протокол дешифрування матеріалів об'єктивного контролю польоту ПС                                    | 38 |
| Додаток 6. Перелік робіт що виконуються на ПС після обльотів, контрольного та ознайомлювального польоту         | 39 |
| Додаток 7. Перелік робіт, що виконані на ПС після виконання обльотів, контрольного та ознайомлювального польоту | 40 |
| Перелік умовних скорочень                                                                                       | 41 |
| Зміст                                                                                                           | 42 |

