

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства оборони України
№

Зміни

до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України

1. У розділі I:

1) пункт 1 викласти в такій редакції:

“1. Ці Правила визначають засади інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації (далі – ДА) і є застосовними для суб’єктів авіаційної діяльності ДА (далі – САД) в частині, що стосується.

Для цілей цих Правил використані умовні (технічні та/або збірні) назви посад персоналу для полегшення розуміння встановлених вимог.”;

2) пункт 2 викласти в такій редакції:

“2. У цих Правилах терміни вживаються в таких значеннях:

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

2) бойовий комплект (боєкомплект) ПС – сукупність авіаційних засобів ураження (далі – АЗУ) за типами, групами та кількістю, що визначена як розрахунково постачальна одиниця для забезпечення бойової спроможності конкретного типу ПС;



ДОКУМЕНТ СЕДО
Сертифікат 3F1FC22062171FDF04000000ADDA00003C030600
Підписувач Перельот Володимир Іванович
Дійсний з 16.07.2026 0:00:00 по 15.07.2028 23:59:59

Головне управління державної авіації України



51/448-сл від 07.08.2026 12:28

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

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

5) варіант бойового спорядження ПС – сукупність бортових засобів розвідки та радіоелектронної боротьби і варіанта завантаження ПС АЗУ, що передбачена керівництвом з льотної експлуатації ПС для виконання конкретного польотного завдання;

6) варіант завантаження ПС АЗУ – сукупність АЗУ за типами і кількістю, що передбачені керівництвом з льотної експлуатації ПС для його разового завантаження для виконання конкретного бойового (навчально-бойового) завдання;

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

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

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

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

11) дефект – кожна окрема невідповідність об’єкта встановленим вимогам;

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

13) експлуатація виробів АТ – стадія життєвого циклу виробу АТ з моменту прийняття його експлуатантом/експлуатуючою організацією від виробника чи ремонтного підприємства до зняття з експлуатації;

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

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

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

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

18) забезпечення безпеки польотів – діяльність САД ДА, яка спрямована на виключення випадків завдання шкоди здоров'ю або загрози життю людей, майну фізичних чи юридичних осіб, державному майну;

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

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

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

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

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

24) контроль технічного стану – перевіряння відповідності значень параметрів виробу АТ вимогам технічної документації та визначення на цій основі одного із заданих видів технічного стану виробу АТ у конкретний момент;

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

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

27) льотна придатність – здатність ПС або іншого бортового обладнання чи системи працювати в польоті та на землі без значної небезпеки для екіпажу, наземного персоналу, пасажирів (де це доречно) або інших третіх осіб;

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

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

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

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

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

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

34) об'єктивний контроль технічного стану АТ і дотримання правил її експлуатації льотним складом та ІТС – комплекс заходів зі збору, обробки і аналізу інформації, яка реєструється інструментально, про працездатність АТ, дії льотного складу та ІТС щодо її експлуатації;

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

36) переведення виробів АТ ДА на експлуатацію за технічним станом – виконання комплексу наукових досліджень та організаційно-технічних заходів, який надає можливість використовувати вироби АТ ДА за призначенням поза межами значень календарних і ресурсних показників, установлених розробником (виробником) або збільшених за процедурою, визначеною відповідними нормативно-правовими актами Міністерства оборони України;

37) передпольотна підготовка ПС – комплекс зазначених в експлуатаційній документації (далі – ЕД) робіт, що їх виконують на ПС безпосередньо перед польотами відповідно до завдань льотного дня (ночі) чи льотної зміни, з

приведення ПС у вихідне положення, яке забезпечує виконання завдання першого польоту;

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

39) підтримання льотної придатності – усі процеси, що забезпечують, щоб у будь-який момент часу свого строку експлуатації ПС відповідало чинним вимогам льотної придатності та перебувало в стані, придатному для безпечної експлуатації;

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

41) попередня підготовка ПС до польотів – комплекс зазначених в ЕД робіт, що їх виконують на ПС завчасно і спрямовані на підтримання ПС у встановленому ступені готовності до польотів;

42) посадові обов'язки – перелік дій, що виконуються за посадою для реалізації завдань і функцій, покладених на структурний підрозділ чи орган в цілому;

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

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

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

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

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

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

49) регламентоване технічне обслуговування – технічне обслуговування (далі – ТО) виробів АТ, передбачене нормативною чи експлуатаційною документацією, яке виконують з періодичністю і в обсязі, встановлені в ній,

незалежно від технічного стану виробів у момент початку технічного обслуговування;

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

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

52) ремонт АТ – комплекс операцій для відновлення справного чи працездатного стану АТ та відновлення ресурсів АТ;

53) ремонт за технічним станом АТ – ремонт, під час якого контроль технічного стану виконується з періодичністю та в обсязі, встановленими в нормативній документації (далі – НД), а обсяг і момент початку ремонту визначаються станом АТ;

54) сервісінг (обслуговування) – роботи, що не потребують сертифікації (видачі сертифіката передачі до експлуатації ПС);

55) середній ремонт АТ – ремонт, який виконується для відновлення справного стану і часткового відновлення ресурсу (строку служби) з заміною чи відновленням складників обмеженої номенклатури з відповідним контролем технічного стану АТ в обсязі, встановленому НД;

56) сертифікат передачі до експлуатації – це заява, яка належним чином підписана уповноваженою особою від імені схваленої організації, яка засвідчує, що технічне обслуговування та/або ремонт було виконано належним чином. Сертифікат передачі до експлуатації містить основні відомості про проведене технічне обслуговування та/або ремонт, дату його завершення та ідентифікаційні дані (може включати штамп авторизації) особи, яка видає сертифікат;

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

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

59) технічна експлуатація АТ за станом – експлуатація, за якої обсяг і періодичність контролю технічного стану встановлюються ЕД, а початок і обсяг ТО визначаються залежно від технічного стану АТ;

60) технічна експлуатація виробів АТ – комплекс робіт, які виконуються на виробках АТ на етапах приведення їх в установлений ступінь готовності до

використання за призначенням, підтримання цього ступеня готовності, використання за призначенням, зберігання і транспортування;

61) технічне обслуговування – будь-що одне з/поєднання капітального ремонту, ремонту, перевірки/інспекції, заміни, модифікації чи усунення дефектів/несправностей ПС або компонента, за винятком передпольотного огляду;

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

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

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

65) функція (задана функція) об'єкта – виконання в об'єкті процесу, що відповідає його призначенню, виявлення заданої умови чи властивості об'єкта відповідно до нормативної та (чи) конструкторської (проектної) документації;

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

67) штатна експлуатація АТ – експлуатація АТ згідно з ЕД, затвердженою в установленому порядку.

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

3) у пункті 3 слова “технічного, а також бойового і матеріально-технічного” замінити словом “всебічного”;

4) у пункті 6:

в абзаці першому слова “і стартових розрахунків безпілотних і дистанційно пілотованих літальних апаратів” замінити словами “, екіпажів безпілотних авіаційних комплексів (безпілотних ПС)”;

в абзаці другому слова “інших підрозділів авіаційних частин” замінити словами “інші підрозділи авіаційних частин, організацій та установ”;

в абзаці четвертому слово “СДА” замінити словом “ДА”;

5) абзац перший пункту 9 викласти в такій редакції:

“9. САД, які мають на оснащенні (на озброєнні) ПС, здійснюють їх льотну, технічну експлуатацію, а також усі види забезпечення польотів.”;

6) у пункті 10 слова “всіх рівнів авіації Збройних Сил, командири (керівники) авіаційних частин і підрозділів інших суб’єктів ДА відповідають за організацію ІАЗ, збереження і стан АТ та засобів її” замінити словами “(керівники) усіх рівнів державної авіації, використовуючи ПС з метою забезпечення національної безпеки і оборони держави та захисту населення, відповідають за організацію ІАЗ, збереження і стан ПС, їх компонентів та обладнання, а також засобів їх” та слова “посадових обов’язків” замінити словами “функціональних обов’язків/посадових інструкцій”;

7) пункт 11 викласти в такій редакції:

“11. АТ та засоби її експлуатації і ремонту повинні бути у стані, придатному до технічної експлуатації. Загальний рівень технічної експлуатації має бути оцінено. Методики такого оцінювання та їх впровадження в підпорядкованих авіаційних частинах (САД) є відповідальністю органів управління авіацією центральних органів виконавчої влади, органів управління авіації Збройних Сил України, органів управління авіації інших військових формувань, утворених відповідно до законів України (далі – ОУА).”;

8) у пункті 14:

слова “ОУА” виключити;

абзац другий доповнити словами “з урахуванням вимог інструкцій виробників до умов зберігання”;

2. У розділі II:

1) у главі 1:

у пункті 3:

абзац другий виключити.

У зв’язку з цим абзаци третій, четвертий, п’ятий вважати відповідно абзацами другим, третім, четвертим;

абзац другий викласти в такій редакції:

“структурні підрозділи авіації центральних органів виконавчої влади, Збройних Сил України та інших військових формувань, що використовують ПС з метою забезпечення національної безпеки і оборони держави та захисту населення, старшою посадовою особою яких, як правило, є головний інженер чи рівнозначна посадова особа (далі – ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ);”;

в абзаці третьому слово “ІАС” виключити, слово “СДА” замінити словами “авіаційних частинах (САД)”;

абзац двадцять другий пункту 4 викласти в такій редакції:

“ці Правила та інші чинні нормативно-правові акти Міністерства оборони України, що стосуються виконання польотів ДА України;”;

2) у главі 2:

у пункті 1 слова “відповідно до додатка 2 до цих Правил” замінити словами “, примірна форма якого визначається ОУА”.

У зв’язку з цим додаток 2 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 1 глави 2 розділу II) виключити;

пункт 2 викласти в такій редакції:

“2. На підставі річного плану роботи ІАС здійснюються поточне планування, порядок та обсяг якого визначається ОУА.”.

У зв’язку з цим додатки 3, 4 та 5 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 2 глави 2 розділу II) виключити;

3) у главі 3:

у пункті 1:

в абзаці першому після слова “поділяється” доповнити словами “(але не обмежується)”;

абзац третій викласти в такій редакції:

“нормативну (накази, директиви, розпорядження, стандарти, загальні технічні вимоги, бюлетені, рішення виробника та розробника АТ, методичні вказівки, технічні завдання, технічні записки, технічні розпорядження, вказівки старших посадових осіб ІАС);”;

абзац четвертий викласти в такій редакції:

“експлуатаційну (керівництва/інструкції з льотної експлуатації, інструкції з розрахунку дальності і тривалості польоту, керівництва з технічної експлуатації, до яких входять: технічні описи, інструкції з експлуатації, технологічні карти та інструкції з ПД ТЗР, переліки несправностей, з якими ПС допускається до польоту/переліки мінімального обладнання, керівництва з військового ремонту, регламенти технічного обслуговування/єдині регламенти технічної експлуатації, програми технічного обслуговування та ремонту ПС, керівництва з завантаження і центрування, альбом електричних схем, відомості ЗЧМ (експлуатаційні), норми витрат запасних частин на 100 годин експлуатації, норми витрат матеріальних засобів на 100 годин нальоту, відомості експлуатаційних документів тощо);”;

у пункті 2:

в абзаці першому слова “кожного” та “обов’язковою” виключити;

в абзаці другому підпункту 2 слова “начальник ІАС льотно-випробувальної станції (далі – ЛВС) АРП” замінити словами “керівник виробничого підрозділу авіаційного ремонтного підприємства (далі – АРП)”;

в абзаці третьому підпункту 2 перед словами “представник промисловості” доповнити словом “уповноважений”, слово “даних” замінити словом “цих”;

в абзаці четвертому підпункту 2 перед словами “представник промисловості” доповнити словом “уповноважений”;

в абзаці п’ятому підпункту 2 слова “начальник (директор) АРП” замінити словами “керівник АРП або уповноважена ним особа”;

у підпункті 5 слово “начальника” замінити словами “старшої посадової особи”;

у підпунктах 6 та 7 слова “скріплюються печаткою військової частини (установи, АРП)” замінити словами “скріплюються печаткою військової частини (установи, АРП, якщо застосовно)”;

у підпункті 10 слова “(заступник начальника АРП, установи)” замінити словами “(відповідний заступник керівника АРП, установи)”, слова “(начальника АРП, установи)” замінити словами “(керівника АРП, установи)”, слова “(АРП, установи)” замінити словами “(АРП, установи, якщо застосовно)”, слово “супроводжувальною” замінити словом “супровідною”;

у підпункті 11 слова “(начальника АРП, установи)” замінити словами “(керівника АРП, установи)”, слово “винуватців” замінити словами “можливих причетних осіб”, слова “(начальнику АРП, установи)” замінити словами “(керівнику АРП, установи)”;

пункт 4 викласти в такій редакції:

“4. В ОУА утримуються еталонні примірники документації, авторство та/або рівень затвердження якої належить до компетенції ОУА, та до яких вносяться всі зміни та доповнення з експлуатації та ремонту АТ.

САД повинні підтримувати документацію в актуальному стані.

У разі документації, яка контролюється та надається ОУА, САД повинен мати можливість показати, що він має письмове підтвердження від ОУА про те, що вся така документація актуальна.

Відповідальність за повноту і якість заповнення еталонних примірників документації та порядок утримання примірників документації підпорядкованих САД, їх збереження, своєчасне вивчення з персоналом усіх змін і доповнень, які вносяться, визначається ОУА.”;

пункт 5 доповнити словами “та САД”;

доповнити новим пунктом 6 такого змісту:

“6. Контроль заходів та робіт, що виконуються відповідно до документації ІАС, організовують відповідні керівники ІАС.”;

4) главу 4 виключити.

У зв'язку з цим додатки 6 та 7 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 2 глави 4 розділу II) виключити;

3. У розділі III:

1) у главі 1:

у пункті 6:

в абзаці першому слова “(агрегат, пристрій, система, комплекс, двигун, планер ПС)” замінити словами “(ПС, двигун, повітряний гвинт, а також їх компоненти та обладнання)”, слова “та (чи)” замінити словами “та/або”;

абзац другий викласти в такій редакції:

“Граничний стан може бути заданий встановленими показниками (ресурсом та/або строком служби) – під час експлуатації за ресурсом, або областю непрацездатних станів чи областю передвідмовних станів – під час експлуатації за технічним станом.”;

абзац шостий викласти в такій редакції:

“призначений ресурс – сумарне напруження, при досягненні граничного показника якого експлуатацію виробу АТ належить припинити незалежно від його технічного стану, якщо інше не передбачено нормативно-правовими актами Міністерства оборони України та/або НД.”;

абзац дев'ятий викласти в такій редакції:

“призначений строк служби – календарна тривалість експлуатації виробу АТ, в разі досягнення граничного показника якої експлуатацію виробу належить припинити незалежно від його технічного стану, якщо інше не передбачено нормативно-правовими актами Міністерства оборони України та/або НД.”;

в абзаці одинадцятому слова “введення в дію” замінити словами “набрання чинності”;

в абзаці дванадцятому слова “Початком відліку гарантійних зобов'язань є запис про приймання АТ представником замовника (військовим представництвом)” замінити словами “З 01 грудня 2020 року початком відліку гарантійних зобов'язань є дата видачі сертифіката передачі до експлуатації ПС/сертифіката дозволеної передачі компонента”;

в абзаці тринадцятому слово “бюлетенями” замінити словами “на підставі бюлетенів”, слово “введеними” замінити словом “введених”, доповнити словами “, якщо інше не передбачено нормативно-правовими актами Міністерства оборони України та/або НД”;

пункт 7 викласти в такій редакції:

“7. Виробіток призначеного до першого ремонту (міжремонтного) ресурсу всіх ПС і АД має бути ступеневим.”;

у пункті 9:

абзац третій викласти в такій редакції:

“До витрати ресурсу планера літака чи вертольота та двигуна безпілотного літального апарата (безпілотного ПС) зараховується 100 % роботи в повітрі та на землі.”;

в абзаці четвертому після слів “літаків, вертольотів,” доповнити словами “безпілотних ПС,”, слова “вимог заводу-виробника” замінити словами “методики, встановленої розробником (виробником)”;

2) в абзаці другому пункту 3 глави 3 слова “регламентом технічного обслуговування (експлуатації) (далі – РТО)” замінити словами “регламентом технічного обслуговування (експлуатації) або його еквіваленту (далі – РТО)”;

3) у главі 5:

пункт 1 викласти в такій редакції:

“1. ІТС та засоби експлуатації і ремонту повинні бути постійно готові до перебазування, особливості якого наведено в додатку 2 до цих Правил. Для цього засоби експлуатації і ремонту, необхідні для роботи на оперативному аеродромі, повинні бути підготовлені до пакетування та контейнеризації. Пакети та контейнери повинні бути пристосовані до транспортування будь-яким видом транспорту. Характеристики основних видів транспортних засобів, якими передбачаються перевезення, повинні бути враховані.

Для підтримання справності та оперативного усунення несправностей ПС повинні бути сформовані технічні аптечки. Склад технічних аптечок визначається на підставі досвіду експлуатації залежно від поставлених завдань і затверджується заступником командира авіаційної частини з ІАС.”.

У зв’язку з цим додаток 8 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 1 глави 5 розділу III) вважати додатком 2, додаток 9 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 1 глави 5 розділу III) виключити;

пункт 12 викласти в такій редакції:

“12. Льотні екіпажі мають, де застосовно, бути підготовлені до виконання робіт з ТО/обслуговування ПС в обсязі незначного типового ТО або простих перевірок, передпольотної підготовки, підготовки до повторного польоту, післяпольотної підготовки, а також до інших типових завдань або завдань з усунення простих дефектів. Проведення зазначених робіт здійснюється згідно із заздалегідь відпрацьованими відповідними технологічними картами, які повинні зберігатися на борту ПС, або бути доступними для льотного екіпажу в електронному виді.”;

пункт 13 викласти в такій редакції:

“13. Після підготовки ПС на аеродромах маневру складом льотних екіпажів командиром екіпажу робиться запис про виконання підготовки в бортовій картці (додаток 3), крім ПС, які укомплектовані бортовими журналами підготовки ПС/технічними бортовими журналами ПС, зокрема електронними бортовими журналами підготовки ПС/електронними технічними бортовими журналами ПС (якщо застосовно).”.

У зв'язку з цим додаток 10 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 13 глави 5 розділу III) вважати додатком 3;

4. У розділі IV:

1) у главі 1:

пункт 1 викласти в такій редакції:

“1. Організація роботи ІТС та правила технічної експлуатації АТ встановлюються цими Правилами, Правилами інженерно-авіаційного забезпечення під час приведення авіаційних військових частин у вищі ступені бойової готовності та в умовах особливого періоду (де застосовно), іншими застосовними нормативно-правовими актами у галузі державної авіації, нормативною та експлуатаційною документацією.

Якщо експлуатантом конкретного типу АТ є лише один ОУА, то правила технічної експлуатації АТ встановлюються/впроваджуються в підпорядкованих експлуатуючих організаціях (САД) нормативними документами (вказівками/розпорядженнями) старшої посадової особи ІАС цього ОУА. У решті випадків старшу посадову особу ІАС щодо встановлення правил технічної експлуатації АТ визначає уповноважений орган Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України.

Правила/вимоги у галузі державної авіації України, в яких використано принципи EASA (European Union Aviation Safety Agency) та Європейських вимог до військової льотної придатності (European Military Airworthiness Requirements), схвалених MAWA Forum (Military Airworthiness Authorities Forum) під егідою EDA (European Defence Agency), є обов'язковими для ПС/компонентів ПС, на які

отримано від відповідного компетентного органу/національного органу з військової льотної придатності (держави розробника (виробника)) сертифікат типу, обмежений сертифікат типу, додатковий сертифікат типу, схвалення за визначеним технічним стандартом. Для інших ПС/компонентів ПС зазначені правила застосовні в частині, що стосується (застосовність визначається уповноваженим органом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України).

Уповноваженим органом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України (компетентним органом/національним органом з військової льотної придатності) видаються директиви льотної придатності, обов'язкові для виконання на ПС/компонентах ПС, для відновлення прийнятного рівня безпеки, коли є підстави вважати, що рівень безпеки цих ПС/компонентів ПС може опинитися під загрозою у разі невиконання таких заходів.

ТОР ПС/компонентів, які за призначенням також використовуються в цивільній авіації, може здійснюватись відповідно до даних для ТОР (експлуатаційної, ремонтної документації тощо), схвалених уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

ПС ДА, надані в оренду цивільним організаціям і внесені до Державного реєстру цивільних повітряних суден України як цивільні ПС, експлуатуються відповідно до вимог авіаційних правил України, виданих уповноваженим органом з питань цивільної авіації.”;

пункт 2 викласти в такій редакції:

“2. Льотна придатність виробів АТ (ПС, АД, повітряний гвинт) закладається під час проектування з урахуванням попереднього досвіду експлуатації та вимог до безпеки польотів.

Конструкція виробу АТ підлягатиме сертифікації та буде видано сертифікат типу (військовий). Зміни в цій конструкції також підлягатимуть сертифікації та призведуть до видачі сертифіката, включаючи додаткові сертифікати типу (військові). Проекти ремонту підлягатимуть сертифікації та отримають схвалення.

Для конструкції двигунів і повітряних гвинтів, які були сертифіковані як частина конструкції повітряного судна, окремий сертифікат типу (військовий) не буде вимагатися.

Після введення ПС в експлуатацію льотна придатність повинна підтримуватись.

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

Усі необхідні документи, включаючи інструкції з підтримання льотної придатності, повинні бути впроваджені та доступні для гарантування того, що стандарт з льотної придатності, пов'язаний з ПС та будь-якими пов'язаними з

ним частинами/компонентами, підтримується протягом усього строку експлуатації/служби ПС.

Повинні бути передбачені засоби для перевірки/інспектування, регулювання, змащування, зняття або заміни частин/компонентів та невстановленого/знімного обладнання, якщо це необхідно для підтримання льотної придатності.

Інструкції з підтримання льотної придатності повинні бути у формі посібника/керівництва або посібників/керівництв, залежно від кількості даних, які необхідно надати. Посібники/керівництва повинні охоплювати інструкції з технічного обслуговування та ремонту, інформацію про обслуговування (сервісінг), процедури з пошуку та усунення несправностей, а також перевірки/інспекції у форматі, який забезпечує практичне рішення.

Інструкції з підтримання льотної придатності повинні містити обмеження льотної придатності, що встановлюють терміни для кожної обов'язкової заміни, інтервал перевірок/інспекцій та відповідну процедуру перевірки/інспекції.

Міністерство оборони України визначає уповноважений орган Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України, на який покладаються функції схвалення організацій та сертифікації типу виробів АТ (ПС, АД, повітряний гвинт).

Залежно від виду діяльності, схвалення організації повинні бути видані, якщо виконуються такі умови:

організація повинна мати всі засоби, необхідні для обсягу робіт. Ці засоби містять, але не обмежуються таким: об'єкти, персонал, обладнання, інструменти та матеріали, документація щодо завдань, обов'язки і процедури, доступ до відповідних даних і ведення записів;

залежно від розміру, організація повинна впроваджувати та підтримувати систему управління для забезпечення відповідності вимогам, встановленим нормативно-правовими актами Міністерства оборони України, управляти ризиками безпеки, а також прагнути до постійного вдосконалення цієї системи;

організація за потреби повинна встановити домовленості з іншими відповідними організаціями для забезпечення постійної відповідності основним вимогам до льотної придатності, встановленим нормативно-правовими актами Міністерства оборони України;

організація повинна встановити систему звітності про події як частину системи управління, щоб сприяти досягненню мети постійного покращення безпеки. Система звітності про події повинна відповідати вимогам, встановленим нормативно-правовими актами Міністерства оборони України та пов'язаними з ними НД.

Система управління організації повинна включати організаційні структури, підзвітність та процедури для забезпечення систематичного та офіційного виявлення, оцінювання та управління ризиками, пов'язаними з небезпеками для польотів, у межах прийнятних рівнів безпеки.

Екземпляри ПС підлягатимуть сертифікації та буде видано сертифікат льотної придатності.

Ці сертифікати будуть видані за заявкою, якщо заявник продемонструє, що ПС відповідає сертифікованій конструкції, та те, що ПС перебуває в стані для безпечної експлуатації.

Сертифікат льотної придатності залишається чинним, доки ПС та його двигуни, повітряні гвинти, частини/компоненти та невстановлене/знімне обладнання підтримуються відповідно до основних вимог до підтримання льотної придатності та знаходяться в стані для безпечної експлуатації.

Для ПС без чинного сертифіката льотної придатності може бути виданий дозвіл на виконання польотів.

Організації, відповідальні за проєктування та виробництво виробів АТ, частин/компонентів і невстановленого/знімного обладнання, підлягають сертифікації та буде видано схвалення. Таке схвалення буде видано за заявкою, якщо заявник продемонструє, що він відповідає встановленим нормативно-правовим актом Міністерства оборони України основним вимогам. Таке схвалення визначить привілеї, надані організації, та обсяг схвалення.

Схвалення також буде вимагатися від:

організацій, відповідальних за технічне обслуговування та управління підтриманням льотної придатності виробів АТ, частин/компонентів і невстановленого/знімного обладнання; та

організацій, які здійснюють підготовку персоналу, відповідального за передачу виробу АТ, частини/компонента або невстановленого/знімного обладнання після технічного обслуговування.

Схвалення буде видано за заявкою, якщо заявник продемонструє, що він відповідає встановленим нормативно-правовим актом Міністерства оборони України основним вимогам.

У схваленнях будуть визначені привілеї, надані організації. У ці схвалення уповноваженим органом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України можуть бути внесені зміни для додавання або скасування привілеїв.

Схвалення може бути обмежено, призупинено або анульовано, якщо їх утримувач більше не дотримується правил і процедур видачі та підтримання такого схвалення.

Персонал, відповідальний за передачу виконаного технічного обслуговування ПС, повинен мати свідоцтво.

Це свідоцтво буде видано уповноваженим органом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України за заявкою, якщо заявник продемонструє, що він або вона відповідає встановленим нормативно-правовим актом Міністерства оборони України основним вимогам.

У свідоцтві будуть визначені привілеї, які надаються персоналу. Свідоцтво може бути змінено, щоб додати або видалити привілеї.

Свідоцтво може бути обмежено, призупинено або анульовано, якщо його власник більше не дотримується правил і процедур видачі та підтримання такого свідоцтва.”;

пункт 6 викласти в такій редакції:

“6. Перестановка компонентів та обладнання з одного ПС на інше та/або їх тимчасове зняття з ПС для комплектування технічних аптечок допускається з дозволу керівника ІАС САД з обов’язковим записом про це у відповідних розділах формулярів (паспортів) ПС, компонентів та обладнання та в журналах підготовки ПС.”;

2) у главі 2:

у пункті 1:

в абзаці першому слова “У ці дні проводяться паркові дні та дні робіт на АТ, а також інші роботи, передбачені регламентами технічного обслуговування ПС та розпорядженнями посадових осіб ОУА” замінити словами “У ці дні проводяться роботи, передбачені НД і ЕД ПС та розпорядженнями посадових осіб ОУА”;

абзац чотирнадцятий викласти в такій редакції:

“інші роботи, передбачені НД і ЕД, директивами льотної придатності та розпорядчими документами ОУА тощо.”;

пункт 2 викласти в такій редакції:

“2. Види робіт на АТ, їх обсяг і періодичність виконання визначаються документацією ІАС, перелік якої наведено у главі 3 розділу II цих Правил.

Роботи на АТ виконуються за технологічними картами. Типові технологічні карти підготовки ПС до польотів, регламентних робіт і складних демонтажно-монтажних робіт розробляються промисловістю та вводяться в дію ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ. У разі відсутності таких типових технологій організація розроблення відповідних технологічних карт та забезпечення ними підпорядкованих САД покладається на ОУА.”;

у пункті 3:

в абзаці першому слова “(дня роботи на АТ)” виключити, слово “РТО” замінити словом “ЕД”;

в абзаці третьому після слова “ІАС” доповнити словами “(командир ае/підрозділу)”, слово “РТО” замінити словом “ЕД”;

у пункті 6 слова “відповідної форми (додаток 11)” замінити словами “, примірну форму якого наведено в додатку 4 до цих Правил”.

У зв’язку з цим додаток 11 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 6 глави 2 розділу IV) вважати додатком 4;

пункт 8 викласти в такій редакції:

“8. Під час технічної експлуатації здійснюється оцінка/перевірка технічного стану АТ. Така оцінка/перевірка виконується, зокрема, під час виконання процедур сертифікації екземпляра ПС, перегляду льотної придатності ПС, сертифікації/передачі ТОР, а також у випадках, передбачених методикою оцінювання, про яку йдеться у пункті 11 розділу I цих Правил, наприклад, якщо цією методикою встановлено проведення контролю за станом АТ керівним ІТС.”.

У зв'язку з цим додаток 12 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 8 глави 2 розділу IV) виключити;

пункт 12 викласти в такій редакції:

“12. Кожний спеціаліст, який виявив несправність АТ або пошкодив її, або припустився помилки під час виконання робіт, повідомляє (доповідає) про це старшому авіаційному техніку (авіаційному техніку, бортовому техніку) ПС та своєму безпосередньому начальнику.

Про всі виявлені на ПС несправності (пошкодження) робиться запис у журналі підготовки ПС/бортовому журналі підготовки ПС/технічному бортовому журналі ПС.

Про всі несправності, виявлені на ПС під час польоту, льотний склад повідомляє старшому авіаційному техніку (авіаційному техніку) ПС та робить запис про характер несправності в контрольному листі журналу підготовки ПС/у відповідному розділі бортового журналу підготовки ПС/технічного бортового журналу ПС.”;

у пункті 13:

абзац перший викласти в такій редакції:

“13. Старший авіаційний технік (технік) ПС (бортовий технік) та спеціалісти обслуговування доповідають у порядку підпорядкованості про всі несправності (пошкодження), які виявлені під час польоту та оглядів, а також про помилки персоналу під час виконання робіт, інформацію про які отримано в рамках добровільного звітування. При цьому персонал, незалежно від статусу чи досвіду, повинен знати, що у разі добровільного повідомлення про допущену ним помилку, з ним поводитимуться справедливо, послідовно та об'єктивно.”;

в абзаці другому слова “на яких виявлені несправності” замінити словами “на яких виявлені несправності (пошкодження)”;

абзац третій викласти в такій редакції:

“Старші інженери (інженери) авіаційної частини зі спеціальності зобов'язані провести аналіз несправностей (пошкоджень) та помилок, забезпечити їх якісне усунення та вжити заходів щодо попередження аналогічних несправностей (пошкоджень) та помилок на інших ПС та у майбутньому.”;

пункт 14 викласти в такій редакції:

“14. Заступник командира ае з ІАС (командир ае/підрозділу) доповідає заступнику командира авіаційної частини з ІАС і старшому інженеру польотів (черговому інженеру) про виявлені несправності (пошкодження) та помилки персоналу під час виконання робіт, які призвели до затримки вильоту та відсторонення ПС від польотів, або несправності (пошкодження), які не можуть бути усунені силами ІТС ае (загону).”;

у пункті 20:

в абзаці першому слово “ПС” замінити словами “ПС/компонентів”, слово “маслом” замінити словом “оливою”, після слів “та заряджання” доповнити словами “зрідженими (стисненими)”;

абзац другий викласти в такій редакції:

“перевірити наявність відмітки посадової особи ІАС про дозвіл на заправлення в контрольному талоні та/або журналі обліку роботи ЗАТО ПС на паливо, оливу, спеціальні рідини, зріджені (стиснені) гази;”;

в абзаці третьому слова “масла, рідини” замінити словами “олив, спеціальних рідин”;

в абзаці п'ятому слова “у ПС палива, масла, спеціальних рідин і газів” замінити словами “у ПС/компоненти палива, оливи, спеціальних рідин і зріджених (стиснених) газів”, після слів “паливних баків” доповнити словами “, якщо застосовно”;

в абзаці шостому слово “масла” замінити словом “оливи”;

в абзаці сьомому слово “мають” замінити словом “використовують”, слова “(додаток 13)” замінити словами “(додаток 5)”.

У зв'язку з цим додаток 13 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 20 глави 2 розділу IV) вважати додатком 5;

у пункті 21:

в абзаці другому слова “без ривків і крутих поворотів” замінити словами “без ривків, крутих поворотів та різких гальмувань”;

в абзаці четвертому слово “визначенана” замінити словом “визначена”;

в абзаці шостому слова “в додатку 14” замінити словами “в додатку 6”, доповнити реченням у такій редакції:

“У разі потреби команди та сигнали можуть бути доповнені ОУА”.

У зв'язку з цим додаток 14 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 21 глави 2 розділу IV) вважати додатком 6;

в абзаці сьомому слова “(встановлення) ПС із укриття ніхто, крім старшого по виведенню (встановленню)” замінити словами “ПС із укриття (встановлення в укриття) ніхто, крім старшого по виведенню/встановленню”;

у пункті 22:

в абзаці другому після слів “Другі та треті” доповнити словами “(за наявності)”;

абзац другий доповнити словами “(якщо застосовно)”;

в абзаці третьому слова “(авіаційному техніку)” замінити словами “(техніку, бортовому техніку)”;

3) у главі 3:

у пункті 25 слова “, дні роботи на АТ і паркові дні” замінити словами “(якщо застосовно)”;

4) у главі 4:

пункт 1 викласти в такій редакції:

“1. Для виконання значних за обсягом робіт на АТ, залежно від особливостей експлуатації конкретного типу ПС, мають бути передбачені відповідні дні (як правило не рідше одного дня на тиждень).

У ці дні крім ТО АТ та усунення виявлених несправностей можуть також виконуватися:

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

підготовка АЗУ та знімних агрегатів озброєння;

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

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

роботи з догляду за захисними укриттями та спорудами;

перехресні огляди ПС для проведення позмінних польотів;

контрольні або еквівалентні за обсягом огляди ПС керівним ІТС;

тренажі з льотним складом та ІТС;

оформлення документації;

контроль готовності АТ та ІТС до польотів;

інші роботи на АТ.”;

пункт 2 викласти в такій редакції:

“2. Роботи завчасно плануються в ІАС авіаційної частини і проводяться протягом повного робочого дня. Після їх виконання, перед виконанням польотів ІТС надається не менше 8 годин для відпочинку.”;

пункти 3 та 4 виключити;

5) у главі 5:

пункт 2 викласти в такій редакції:

“2. В ає періодичні роботи виконуються ІТС ає із залученням за потреби спеціалістів ТЕЧ АТ і окремих груп.

ПС у день виконання на них періодичних робіт (в залежності від обсягу таких робіт) можуть бути залучені до польотів згідно з рішенням командира авіаційної частини з урахуванням пропозицій заступника командира авіаційної частини з ІАС.”;

6) у главі 6:

у пункті 3:

абзац другий викласти в такій редакції:

“вивчає (вивчають) НД і ЕД, а також довідковий/інструктивний матеріал (якщо застосовно), що стосується виконання ЦОіП;”;

в абзаці п'ятому слова “(додаток 15)” замінити словами “(додаток 7)”.

У зв'язку з цим додаток 15 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 3 глави 6 розділу IV) вважати додатком 7;

у пункті 9:

в абзаці першому слова “(додаток 16)” замінити словами “, зразок якого наведено у додатку 8 до цих Правил”.

У зв'язку з цим додаток 16 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 9 глави 6 розділу IV) вважати додатком 8;

у пункті 10:

в абзаці третьому слова “(додаток 17), які не були виконані за обсягами акушів контролю” замінити словами “(додаток 9), які не були виконані за обсягами листів контролю”.

У зв'язку з цим додаток 17 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 10 глави 6 розділу IV) вважати додатком 9;

7) у главі 7:

у пункті 3:

в абзаці першому слова “начальником ТЕЧ АТ про” замінити словами “начальником ТЕЧ АТ/дати видачі сертифіката передачі до експлуатації ПС/сертифіката дозволеної передачі компонента після”;

в абзаці другому слова “Контроль за якістю виконання регламентних робіт здійснюється начальниками” замінити словами “Контроль за виконанням регламентних робіт здійснюється уповноваженим компетентним персоналом/начальниками”;

пункт 4 викласти в такій редакції:

“4. Заступник командира авіаційної частини з ІАС організовує розроблення та подає на затвердження командирів авіаційної частини річний план відходу АТ до ремонту, на регламентні роботи та роботи за бюлетенями, який, зокрема, повинен врахувати залучення зовнішніх організацій.

Планування ТОР АТ, яке фінансується розпорядниками бюджетних коштів вищого рівня, здійснюється на підставі річних планів/програм, затверджених ОУА, або за встановленим ОУА порядком.

Агрегати групового призначення та/або компоненти та обладнання зі складу технічних аптечок подаються у ТЕЧ АТ для виконання регламентних робіт за графіком, який складає інженер авіаційної частини зі спеціальності і затверджує заступник командира авіаційної частини з ІАС.

На виконання річного плану відходу АТ до ремонту, на регламентні роботи та роботи за бюлетенями складається виробничий план ТЕЧ АТ, який затверджується заступником командира авіаційної частини з ІАС, при цьому має бути враховано, що трудовитрати на виконання регламентних і ремонтних робіт на АТ повинні становити не менше 70 % річного фонду робочого часу персоналу ТЕЧ АТ.

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

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

у пункті 5:

в абзаці другому після слів “не менше обсягу контрольного” доповнити словами “або еквівалентного за обсягом”;

в абзаці третьому слова “(додаток 18) і журнал підготовки ПС” замінити словами “, примірну форму якого наведено у додатку 10 до цих Правил, і журнал підготовки ПС/технічний бортовий журнал ПС”, після слів “щодо усунення їх причин” доповнити словами “та запобігання у майбутньому”;

У зв’язку з цим додаток 18 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 5 глави 7 розділу IV) вважати додатком 10;

абзац шостий викласти в такій редакції:

“Старший авіаційний технік (авіаційний технік, бортовий технік) ПС спостерігає за виконанням регламентних робіт та бере участь в усуненні несправностей в частині, що стосується, а також перевіряє відсутність пошкоджень та залишених сторонніх предметів на ПС.”;

у пункті 6:

абзац перший викласти в такій редакції:

“6. Усі несправності та пошкодження, виявлені під час приймання ПС в ТЕЧ АТ, у процесі виконання регламентних робіт, передачі ПС до ае, а також під час обльоту ПС (якщо застосовно) після виконання регламентних робіт усуваються спеціалістами груп регламенту та ремонту (окремих груп) і обліковуються в журналі підготовки ПС/технічному бортовому журналі ПС та в журналах начальників груп ТЕЧ АТ (окремих груп). Облік ремонту виробів АТ у ТЕЧ АТ ведеться у журналі обліку ремонту в технічно-експлуатаційній частині авіаційної техніки частини, примірну форму якого наведено у додатку 11 до цих Правил.”.

У зв’язку з цим додаток 19 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 6 глави 7 розділу IV) вважати додатком 11;

в абзаці другому слова “(додаток 20)” замінити словами “, примірну форму якого наведено у додатку 12 до цих Правил”.

У зв’язку з цим додаток 20 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 6 глави 7 розділу IV) вважати додатком 12;

абзац четвертий викласти в такій редакції:

“Начальник ТЕЧ АТ на підставі доповідей начальників груп та особистої перевірки відповідних частин формуляра ПС робить підсумковий запис про виконання регламентних робіт у формулярі ПС.”;

абзац п’ятий викласти в такій редакції:

“Приймання ПС з ТЕЧ АТ здійснюється начальником ТЕЧ ланки (загону) та начальниками обслуг обслуговування під керівництвом заступника командира ае з ІАС в обсязі контрольного або еквівалентного за обсягом огляду, результати якого записуються у журналі підготовки ПС/технічному бортовому журналі ПС.”;

абзац восьмий викласти в такій редакції:

“Старші інженери (інженери) авіаційної частини зі спеціальності здійснюють вибірковий контроль питань, пов’язаних з виконанням регламентних робіт у кожній групі регламенту та ремонту ТЕЧ АТ (окремих груп). При цьому перевіряються: кваліфікація (знання спеціалістами конструкції АТ, правил її експлуатації та вимог безпеки) та компетентність (виконання регламентних робіт на робочих місцях) персоналу; виробничі об’єкти (приміщення та площі); стан інструменту, засобів контролю, ЗНО СЗ; приймання компонентів; дані (документація) для ТОР; планування; виконання

робіт; записи про виконання робіт; повідомлення про виявлені несправності/пошкодження та дефекти; контроль дотримання технології тощо. Результати контролю записуються в журнали начальників груп регламенту та ремонту. Протягом року мають бути проконтрольовані всі пункти регламентних робіт, які виконуються групами регламенту та ремонту.”;

абзац дев'ятий викласти в такій редакції:

“Перевірка організаторської та технологічної діяльності ТЕЧ АТ (окремих груп) зі складанням акта перевірки/звіту про перевірку здійснюється щорічно (єдина комплексна перевірка або перевірка, розподілена на частини протягом 12 місяців) старшими інженерами (інженерами) авіаційної частини зі спеціальності під керівництвом заступника командира авіаційної частини з ІАС.”;

8) у главі 8:

пункт 1 викласти в такій редакції:

“1. Роботи з продовження (збільшення) встановлених показників АТ виконуються відповідно до нормативно-правових актів Міністерства оборони України та пов'язаних з ними НД.

Тривалість етапів індивідуального збільшення встановлених показників виробів АТ (ПС, двигунів, повітряних гвинтів), їх компонентів та обладнання під час приведення у вищі ступені бойової готовності та в умовах особливого періоду не повинна перевищувати 10% ресурсу (для авіаційних двигунів та коробок літакових агрегатів ПС тактичної авіації – не повинна перевищувати 50 годин) та 3 місяці (строку служби), а для авіаційних боєприпасів – 12 місяців.”;

доповнити пунктом 2 такого змісту:

“2. Підрозділи САД, що експлуатують вироби АТ, показники якої потребують продовження (збільшення) для забезпечення подальшої експлуатації, можуть бути залучені до виконання заходів програм досліджень та робіт щодо визначення можливості продовження (збільшення) встановлених показників виробів АТ визначеного типу, відпрацювання відповідних звітних матеріалів (актів, протоколів тощо), надання пропозицій до переліку робіт та переліку робіт у продовжений період.”;

9) у главі 9:

пункт 1 викласти в такій редакції:

“1. Для переведення виробу АТ на експлуатацію за технічним станом виконуються контрольні-відновні роботи.”;

у пункті 2 слова “чинних наказів” замінити словами “нормативно-правових актів”, після слів “Міністерства оборони України” доповнити словами “або у порядку, визначеному ЕД”;

10) у главі 10:

у пункті 2 слова “частини в процесі” замінити словами “САД під час”;

пункт 3 викласти в такій редакції:

“3. Для приведення виробу АТ до справного (працездатного) стану (за результатами КТО на виробі АТ, який експлуатують за технічним станом) виконується відповідний комплекс технологічних операцій чи операція (відновні роботи).”;

11) главу 11 виключити.

У зв’язку з цим глави 12 – 22 вважати главами 11 – 21;

12) у главі 11:

у пункті 15:

в абзаці першому слова “Організація дефектоскопічного контролю в ОУА ЦОВВ, ЗСУ покладається на” замінити словами “ОУА контролюють організацію дефектоскопічного (неруйнівного) контролю в підпорядкованих САД через”;

абзац другий виключити;

пункт 16 викласти в такій редакції:

“16. Відповідальним за стан дефектоскопічного (неруйнівного) контролю в ТЕЧ АТ є заступник начальника ТЕЧ АТ.

У групах регламенту та ремонту ПД ТЕЧ АТ створюються лабораторії дефектоскопічного (неруйнівного) контролю, в яких зосереджуються всі засоби, необхідні для дефектоскопічного (неруйнівного) контролю АТ, переліки компонентів (деталей) АТ, які підлягають дефектоскопічному (неруйнівному) контролю, технологічні карти на кожний компонент, що контролюється, навчальні та методичні посібники, плакати, фільми тощо.

У лабораторіях дефектоскопічного (неруйнівного) контролю обладнуються робочі місця для налаштування дефектоскопів, контролю деталей та тренажу спеціалістів.”;

пункт 17 викласти в такій редакції:

“17. Групи регламенту та ремонту проводять відповідно до ЕД дефектоскопічний (неруйнівний) контроль під час виконання регламентних робіт, ремонту та цільових оглядів АТ. Для цього в кожній, де застосовно, групі

регламенту та ремонту в ТЕЧ АТ повинні бути підготовлені 2-4 спеціалісти – виконавці робіт з дефектоскопії.

Повинна бути гарантія того, що спеціалісти, які виконують та/або контролюють здійснення дефектоскопічного (неруйнівного) контролю конструкцій та/або компонентів ПС, мають відповідну кваліфікацію для конкретного дефектоскопічного (неруйнівного) контролю відповідно до європейського або еквівалентного стандарту.

Допуск спеціалістів з дефектоскопічного (неруйнівного) контролю оформлюється наказом командира авіаційної частини.”;

у пункті 18 слова “дефектоскопічного контролю” замінити словами “дефектоскопічного (неруйнівного) контролю”, слова “інженер авіаційної частини з ПД” замінити словами “старший інженер (інженер) авіаційної частини з експлуатації ПД”, слова “(додаток 21)” замінити словами “(додаток 13)”.

У зв’язку з цим додаток 21 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 18 глави 12 розділу IV) вважати додатком 13 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 18 глави 11 розділу IV);

пункт 22 викласти в такій редакції:

“22. ОУА відповідають за організацію підготовки інженерів, відповідальних за організацію та стан дефектоскопічного (неруйнівного) контролю в підпорядкованих САД, а також відповідно до європейського або еквівалентного стандарту осіб, які виконують та/або контролюють дефектоскопічний (неруйнівний) контроль АТ.”;

13) у главі 12:

у пункті 7:

в абзаці першому цифру “14” замінити цифрою “13”;

в абзаці другому слова “контрольному листі проведення інструктажу з техніки безпеки (додаток 22)” замінити словами “контрольному аркуші проведення інструктажу з техніки безпеки (додаток 14)”.

У зв’язку з цим додаток 22 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 7 глави 13 розділу IV) вважати додатком 14 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 7 глави 12 розділу IV);

14) у главі 13:

в абзаці першому слова “Допуск персоналу до експлуатації авіаційної техніки” замінити словами “Допуск персоналу до технічної експлуатації авіаційної техніки”;

пункт 1 викласти в такій редакції:

“1. Вимоги до допуску авіаційного персоналу до льотної експлуатації ПС ДА визначаються відповідними нормативно-правовими актами Міністерства оборони України.

У подальшому для цілей цього розділу під терміном “експлуатація АТ” слід розуміти технічну експлуатацію АТ.

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

Допуск персоналу до експлуатації АТ проводиться:

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

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

Допуск до експлуатації АТ є одним з елементів допуску до самостійного виконання обов’язків за посадою (якщо застосовно).”;

у пункті 2:

абзац перший викласти в такій редакції:

“Перевірка знань конструкції АТ та вимог безпеки під час роботи на АТ, оцінка компетентності (практичних умінь і навичок в її експлуатації) ІТС та за потреби льотного складу у всіх випадках відповідно до впровадженої процедури здійснюється призначеним керівним ІТС САД (експлуатуючої організації), що надає ПС для польотів, і проводиться після завершення відповідного циклу початкової підготовки/поточного навчання (під час контрольних занять), а також:”;

в абзаці восьмому слова “вказівками і розпорядженнями” замінити словами “НД ОУА”;

абзац дев’ятий викласти в такій редакції:

“Процедурою САД може бути передбачено проведення за потреби залікових тренажів з правил експлуатації АТ з льотним складом безпосередньо у кабінах ПС, результати яких мають бути належним чином задокументовані як підтвердження відповідної компетентності льотного складу.”;

пункт 3 викласти в такій редакції:

“3. САД (експлуатуюча організація) має розробити процедуру, яка описує процес оцінки компетентності персоналу. Процедура має визначати:

осіб, відповідальних за цей процес;

коли оцінка має мати місце;

кредити від попередніх оцінок;

перевірку кваліфікаційних записів;

засоби і методи для первинної оцінки;

засоби і методи для безперервного контролю компетентності, включаючи зворотний зв'язок щодо діяльності персоналу;

компетенції, яких слід дотримуватися під час проведення оцінки щодо кожної функції роботи;

заходи, які мають бути вжиті, коли оцінка не є задовільною;

запис про результати оцінки.

Управління оцінкою компетентності, серед іншого, має включати такі питання:

процедури оцінки для первинного отримання, розширення та продовження терміну дії допуску (повноваження);

підтвердження (перевірка) кваліфікаційних вимог (наприклад, досвіду, підготовки тощо);

оцінка компетентності на робочому місці;

залучення експертів;

призначення комісії;

проведення екзаменування.”;

в абзаці другому пункту 4 слова “записуються в льотні книжки” замінити словами “мають бути належним чином задокументовані як підтвердження їхньої відповідної кваліфікації та компетентності”;

пункт 5 викласти в такій редакції:

“5. Після виконання процедури оцінки кваліфікації та компетентності персоналу допуск ІТС та за потреби льотного складу до експлуатації АТ оформлюється наказом керівника САД/командира авіаційної частини, що надає ПС для польотів, з урахуванням результатів зазначеної оцінки та на підставі акта перевірки знань авіаційної техніки, примірну форму якого наведено у додатку 15 цих Правил.

Розширення (уточнення обсягу робіт на АТ) та/або продовження терміну дії допуску (повноваження), зокрема у разі допуску до виконання видів підготовок до польотів та інших робіт на АТ у відриві від місць постійного базування, здійснюється наказом керівника САД/командира авіаційної частини, що надає ПС для польотів, за результатами виконання процедури оцінки кваліфікації та компетентності персоналу.”.

У зв'язку з цим додаток 23 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 5 глави 14 розділу IV) вважати додатком 15 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 5 глави 13 розділу IV);

15) у главі 14:

пункт 1 викласти в такій редакції:

“1. До польотів допускаються справні ПС з оформленою встановленою документацією, які підготовлені відповідно до завдання, зареєстровані у реєстрі державних повітряних суден України та мають згідно з відповідними нормативно-правовими актами Міністерства оборони України документ(и), що підтверджує(ють) відповідність екземпляра ПС вимогам льотної придатності:

сертифікат льотної придатності державного повітряного судна/спеціальний сертифікат льотної придатності державного повітряного судна; або

сертифікат (військовий) льотної придатності/обмежений сертифікат (військовий) льотної придатності та сертифікат (військовий) перегляду льотної придатності; або

дозвіл (військовий) на виконання польотів та схвалені умови польоту.

Допускати до польотів ПС з невиконаними встановленими операціями технічного обслуговування, не усунутими пошкодженнями та відмовами, крім випадків, обумовлених цими Правилами, забороняється.

Допускається випуск ПС у політ з несправностями окремих систем та агрегатів, перелік яких наведений у НД та/або ЕД. Рішення на випуск таких ПС у політ приймає заступник командира ае з ІАС сумісно з командиром льотного екіпажу після аналізу наявних та ймовірних ризиків безпеки, про що робить запис у журналі підготовки ПС/бортовому журналі підготовки ПС/технічному бортовому журналі ПС за своїм підписом і підписом командира льотного екіпажу.

Рішення щодо правильного балансу або порогу ризику безпеки має бути спрямоване на забезпечення оптимальної перспективи успішного виконання завдання (польоту) з належним чином контрольованим ризиком безпеки для ПС та екіпажу.

ПС із вичерпаними встановленими показниками та простроченими строками виконання регламентних робіт для перельоту до іншого місця базування допускаються згідно з відповідним нормативно-правовим актом Міністерства оборони України.

У разі роботи екіпажу у відриві від базового аеродрому рішення приймається командиром екіпажу із обов'язковим записом до бортового журналу підготовки ПС/технічного бортового журналу ПС/бортової картки.

Переліки відмов, з якими дозволяється допуск ПС до польоту, вводяться в дію ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ, а для типів ПС, які експлуатуються тільки в окремих підрозділах СДА, – старшими посадовими особами ІАС. Перелік мінімального обладнання затверджується згідно з процедурою експлуатуючої організації та

підлягає схваленню уповноваженим органом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України.”;

у пункті 2:

абзац другий викласти в такій редакції:

“Допуск підтверджується підписом у журналі підготовки ПС/бортовому журналі підготовки ПС/технічному бортовому журналі ПС або бортовій картці. Дозвіл на пуск безпілотного ПС дає командир стартового підрозділу/командир екіпажу.”;

в абзаці третьому слова “(несення бойового чергування)” замінити словами “(несення бойового чергування, виконання бойових (спеціальних) завдань)”;

у пункті 3:

в абзаці другому слово “пуску” замінити словами “польоту/пуску”, слова “стартового підрозділу” замінити словами “екіпажу/ланки, начальнику ТЕЧ ланки, заступнику командира ае з ІАС”;

в абзаці третьому після слів “недоліків ПС” доповнити словами “, зокрема безпілотне ПС,”; слова “польоту” замінити словами “польоту/пуску”;

16) у главі 15:

у пункті 1:

в абзаці першому слова “частині” замінити словами “частині/експлуатуючій організації (САД)”;

в абзаці другому та третьому слова “командира авіаційної частини” замінити словами “командира (керівника) авіаційної частини/експлуатуючої організації (САД)”;

абзац четвертий викласти в такій редакції:

“Безпілотні ПС/безпілотні авіаційні комплекси наказом командира (керівника) авіаційної частини/експлуатуючої організації (САД) закріплюються за ІТС або наземним персоналом з льотної експлуатації безпілотних авіаційних комплексів, та у разі потреби за керівником підрозділу зберігання та транспортування. Передача безпілотних ПС/безпілотних авіаційних комплексів між підрозділами авіаційної частини/експлуатуючої організації (САД) в процесі підготовки їх до застосування оформляється відповідно до встановленої в САД процедури.”;

абзац перший пункту 3 викласти в такій редакції:

“За одним старшим авіаційним техніком (авіаційним техніком, бортовим техніком) закріплюється одне пілотоване ПС. Крім цього, за техніком

дозволяється додатково закріплювати не більше трьох пілотованих ПС, які перебувають на зберіганні в авіаційній частині.”;

у пункті 6 слово “техніками” замінити словами “старшими авіаційними техніками (авіаційними техніками, бортовими техніками)”;

17) у главі 16:

у пункті 1 після слів “ознайомлювальний польоти” доповнити словами “, якщо передбачено чинною ЕД,”;

у пункті 2:

в абзаці першому після слова “виконується” доповнити словами “, якщо передбачено чинною ЕД,”;

в абзаці третьому слово “документацією” замінити словами “чинною ЕД”;

у пункті 3:

абзац перший викласти в такій редакції:

“Типові програми обльоту та ознайомлювального польоту, якщо їх обсяг не визначено чинною ЕД, розробляються НДУ та затверджуються в ОУА. Порядок затвердження та внесення змін до типових програм обльоту та ознайомлювального польоту визначається ОУА.”;

в абзаці четвертому слова “відпрацьовується заступниками” замінити словами “відпрацьовується під керівництвом заступників”;

у пункті 5:

в абзаці першому слова “контрольного огляду” замінити словами “контрольного або еквівалентного за обсягом огляду”;

в абзаці четвертому слово “його” замінити словами “обліт чи ознайомлювальний політ”;

абзац п’ятий виключити;

пункт 8 викласти в такій редакції:

“8. Після обльоту, ознайомлювального або контрольного польоту ПС допускається до подальшої експлуатації, зокрема в день виконання польоту, тільки після виконання на ньому переліку робіт з перевірки зовнішньої герметичності паливних, гідравлічних та масляних систем, а також після виконання робіт, передбачених застосовною ЕД і НД, отримання позитивних результатів аналізу матеріалів бортових ЗОК та оформлення документації.

Загальний опис робіт, що виконані на ПС після обльоту, ознайомлювального або контрольного польоту згідно з переліком, зазначається

у журналі підготовки ПС/бортовому журналі підготовки ПС/технічному бортовому журналі ПС, де виконавці робіт та особи, які здійснюють контроль за їх виконанням, ставлять свої підписи.

Аналіз результатів обльотів, контрольного та ознайомлювального польотів ПС здійснюється інженерами САД зі спеціальностей з метою оцінки працездатності АТ, повноти та якості виконання їх програм льотчиком (екіпажем).”;

абзац третій пункту 9 виключити.

У зв’язку з цим абзац четвертий вважати абзацом третім;

у пункті 10:

в абзаці першому після слів “заступник командира авіаційної частини з ІАС” доповнити словами “(технічний керівник АРП)”, після слів “командиру авіаційної частини” доповнити словами “(керівнику АРП)”;

в абзаці четвертому слова “головний інженер” замінити словами “технічний керівник/керівник”;

у пункті 11:

абзац перший доповнити словами “, а для типів ПС, які експлуатуються тільки в окремих підрозділах СДА, – старшими посадовими особами ІАС”;

в абзаці третьому після слів “польоту (обльоту)” доповнити словами “, якщо застосовно,”;

у пункті 12:

абзац другий викласти в такій редакції:

“Порядок затвердження еталонної справи обльоту визначається ОУА, а для типів ПС, які експлуатуються тільки в окремих підрозділах СДА, – старшими посадовими особами СДА.;

абзац десятий викласти в такій редакції:

“зразки матеріалів (даних) ОК”;

в абзаці тринадцятому слова “аналогічно відповідній типовій програмі обльоту” замінити словами “з урахуванням відповідної типової програми”;

в абзаці двадцять п’ятому слово “містить” замінити словами “повинна містити”;

в абзаці двадцять шостому слова “ПС та двигуни” замінити словами “ПС, двигун(и) та повітряний(і) гвинт(и)”;

в абзаці тридцять третьому слова “Еталонні матеріали (дані) ОК” замінити словами “Зразки матеріалів (даних) ОК”;

в абзаці тридцять четвертому слова “, що оформляються для бортових засобів ОК типів САРПП, КЗ-63 та К2-712, повинні містити умовні позначення параметрів з розподілом за етапами польоту, їх фактичні значення, норми за технічними вимогами, відомості про вид обльоту, тип, бортовий номер ПС та дату польоту” замінити словами “повинні враховувати тип бортових засобів ОК та циклограму запису”;

в абзаці тридцять п'ятому слова “Еталонні матеріали (дані) ОК” замінити словами “Зразки матеріалів (даних) ОК”;

в абзаці тридцять шостому слова “експлуатаційної документації” замінити словом “ЕД”, слово “літака” замінити словом “ПС”;

пункт 13 викласти в такій редакції:

“13. Результати обльоту ПС оформлюються в справі обльоту ПС.

Справа обльоту ПС повинна містити такі повністю оформлені документи:

картку обльоту;

матеріали (дані) ОК;

протоколи дешифрування матеріалів ОК (якщо застосовно);

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

перелік робіт, виконаних на ПС після обльоту.

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

Справа обльоту ПС зберігається у спеціальних секційних шафах, які забезпечують їх захист, у заступника командира авіаційної ескадрильї з ІАС, якщо інше не визначено процедурами авіаційної частини (САД).

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 зберігаються 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.

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

Картка та матеріали ОК ознайомлювального польоту під час приймання ПС від виробників, АРП, з іншої САД відпрацьовуються у двох примірниках, один з яких вкладається у формуляр ПС.”;

18) у главі 17:

абзац дев'ятий пункту 1 викласти в такій редакції:

“організовується проведення теоретичної та практичної підготовки ІТС, який залучається до робіт із сезонного обслуговування (за потреби).”;

пункт 2 викласти в такій редакції:

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

Підготовка до зимової (літньої) експлуатації АТ включає:

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

підготовку навчальної бази, виробничих об'єктів та ЗНО СЗ до застосування у зимовий (літній) період;

практичну підготовку (тренажі) на АТ;

сезонне обслуговування АТ, зокрема виконання переліків робіт на АТ та інших робіт, передбачених НД і ЕД;

перевірку забезпеченості ІТС технічним обмундируванням відповідно до сезону.”;

пункт 3 викласти в такій редакції:

“3. План-графік перевodu авіаційних частин (САД) на експлуатацію ПС в зимовий (літній) період розробляється в ОУА. ОУА має врахувати, що на один підрозділ авіаційної частини (САД) повинно бути виділено не менше 7 робочих днів. Як правило ПС на польоти від цього підрозділу СДА в період виконання сезонного обслуговування не планується.

У разі виняткової потреби допускається використання ПС, на яких виконується сезонне обслуговування, до виконання завдань за призначенням після їх приведення до справного стану.”;

пункт 8 викласти в такій редакції:

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

19) у главі 18:

пункт 1 викласти в такій редакції:

“1. Підконтрольна та дослідна експлуатація АТ проводиться відповідно до вказівок ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ (в окремих випадках – наказів керівників ОУА) за програмами, які розробляються відповідними НДУ, згідно з розподілом повноважень, та вводяться в дію/затверджуються ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ, а для типів ПС, які експлуатуються тільки в окремих підрозділах СДА, – старшими посадовими особами СДА.”;

у пункті 4 після слів “командира авіаційної частини” доповнити словами “(керівника САД)”;

у пункті 9:

в абзаці другому слова “вводяться в дію” замінити словами “вводяться в дію/затверджуються”;

в абзаці третьому слово “експлуатантом СДА” замінити словами “експлуатуючою організацією (САД)”;

20) пункт 3 глави 21 виключити;

5. У розділі V:

1) у главі 1:

у пункті 27:

слова “СДА” замінити словами “САД”;

в абзаці першому пункту 27 слова “(додаток 24)” замінити словами “(додаток 16)”.

У зв’язку з цим додаток 24 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 28 глави 1 розділу V) вважати додатком 16 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 27 глави 1 розділу V);

в абзаці сьомому після слова “ІАС” доповнити словами “(командир ае/підрозділу)”;

2) в абзаці другому пункту 9 глави 2 слова “технік (старший бортовий технік)” замінити словами “старший авіаційний технік (авіаційний технік, бортовий технік)”;

3) у главі 4:

в абзаці першому пункту 8 слова “(додаток 25)” замінити словами “(додаток 17)”.

У зв'язку з цим додаток 25 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 8 глави 4 розділу V) вважати додатком 17;

в абзаці першому пункту 9 слова “(додаток 26)” замінити словами “(додаток 18)”.

У зв'язку з цим додаток 26 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 9 глави 4 розділу V) вважати додатком 18;

в абзаці першому пункту 10 слова “(додаток 27)” замінити словами “(додаток 19)”.

У зв'язку з цим додаток 27 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 10 глави 4 розділу V) вважати додатком 19;

4) у главі 5:

в абзаці першому пункту 10 слова “(додаток 28)” замінити словами “(додаток 20)”.

У зв'язку з цим додаток 28 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 10 глави 5 розділу V) вважати додатком 20;

5) у главі 10:

в абзаці першому пункту 4 слова “(додаток 29)” замінити словами “(додаток 21)”.

У зв'язку з цим додаток 29 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 4 глави 10 розділу V) вважати додатком 21;

6) у главі 14:

в абзаці другому пункту 1 слово “спеціальністю” замінити словом “спеціальністю”, слова “(додаток 30)” замінити словами “(додаток 22)”.

У зв'язку з цим додаток 30 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 1 глави 14 розділу V) вважати додатком 22;

7) у главі 18:

абзац перший пункту 1 після слів “відповідно до цих Правил” доповнити словами “в частині, де застосовно”;

8) у главі 21:

у пункті 3 слово “та” замінити словами “та/або”;

у пункті 8 слова “пункту 20” замінити словами “глави 19”;

9) після глави 21 доповнити главою 22 такого змісту:

“22. Особливості технічної експлуатації безпілотних повітряних суден/авіаційних комплексів

1. На безпілотних ПС/авіаційних комплексах, які надійшли до авіаційної частини, виконується вхідний контроль в обсязі виду підготовки з найбільшим обсягом без спорядження безпілотного ПС.

2. Обліт та контрольний політ (якщо застосовно) безпілотних ПС в авіаційних частинах/експлуатуючих організаціях (САД) проводиться відповідно до вимог ЕД.

3. Технічна експлуатація безпілотних ПС/авіаційних комплексів здійснюється з урахуванням досвіду їх експлуатації у відриві від місць постійного базування.

Особливістю роботи екіпажів, зокрема наземного персоналу з льотної експлуатації, безпілотних ПС/авіаційних комплексів є організація та виконання технічного обслуговування, польотів/пусків одиночних або малих груп безпілотних ПС у відриві від місць постійного базування. Екіпажі, зокрема наземний персонал з льотної експлуатації, безпілотних ПС/авіаційних комплексів та обслуги обслуговування повинні бути належним чином підготовлені та допущені встановленим порядком до тривалої автономної роботи у відриві від місць постійного базування і самостійного виконання усіх видів підготовок до польотів, періодичних робіт/пусків, цільових оглядів і перевірок в обсязі, передбаченому ЕД і НД.

4. Якщо розподіл робіт між членами екіпажу безпілотних ПС не встановлено ЕД/НД, то авіаційній частині/експлуатуючій організації (САД) дозволяється розробити та затвердити відповідний розподіл.

5. Цільові огляди і перевірки, які безпосередньо не впливають на безпечне виконання завдань, а також контрольні (періодичні) огляди керівним персоналом ІАС (якщо застосовно) на безпілотних ПС, експлуатація яких здійснюється у відриві від місць постійного базування, дозволяється виконувати після повернення безпілотних ПС на аеродром (до місця) постійного базування.

Цільові огляди і перевірки, невиконання яких має вплив на безпечне виконання завдань, дозволяється проводити уповноваженій особі ІТС/командиру екіпажу, які встановленим порядком допущені до самостійного виконання завдань у відриві від аеродрому (місця) постійного базування, з обов’язковим записом в журналі підготовки ПС (без оформлення листа контролю).

6. Про виконання відповідно до ЕД всіх видів підготовок і робіт на безпілотних ПС/авіаційних комплексах робиться відповідний запис у журнал підготовки ПС.

Форма та порядок ведення журналу підготовки ПС визначається індивідуально, з урахуванням типу та особливостей експлуатації безпілотного ПС/авіаційного комплексу.

7. Контроль за виконанням видів підготовок залежно від особливостей штатної структури авіаційної частини/експлуатуючої організації (САД) здійснює уповноважений персонал (начальник (старший технік) обслуги/начальник ТЕЧ ланки (загону)/командир авіаційно-технічного загону/командир (оператор, старший технік) екіпажу).

8. Підконтрольна експлуатація безпілотних авіаційних комплексів (далі – БпАК) проводиться відповідно до наказу органу управління безпіотної авіації (далі – ОУБпА) ЗСУ/наказів ЦОВВ та/або ІВФ за програмами, які розробляються відповідними науково-дослідними установами згідно з розподілом повноважень, та погоджуються керівником ОУА, якому підпорядковуються військові частини (установи, організації), визначені для проведення підконтрольної експлуатації, та затверджуються керівником ОУБпА ЗСУ/ЦОВВ та/або ІВФ.

9. Отримання безпілотних ПС/авіаційних комплексів та їх компонентів від органів військового управління, інших ЦОВВ, ІВФ, військових частин (установ, організацій), підприємств-виробників, АРП та САД допускається проводити уповноваженим представником військової частини (установи, організації) без перевірки технічного стану ПС/БпАК.

Приймання безпілотних ПС/авіаційних комплексів з обов'язковою перевіркою (оцінкою) їх технічного стану проводиться після отримання та збирання безпілотних ПС/авіаційних комплексів на базовому аеродромі (в місці дислокації).

Приймання безпілотних ПС/авіаційних комплексів та їх компонентів проводиться комісією, призначеною наказом командира (керівника) військової частини (установи, організації). Склад комісії визначається залежно від типу та кількості безпілотних ПС/авіаційних комплексів, що приймаються. До складу комісії обов'язково включаються особи ІАС авіаційних частин (установ).

Під час оцінки технічного стану безпілотних ПС/авіаційних комплексів виконуються:

перевірка комплектності ПС/БпАК;

вхідний контроль в обсязі виду підготовки з найбільшим обсягом (якщо інше не вказано в ЕД) без спорядження ПС;

перевірка повноти виконання робіт за бюлетенями промисловості після прибуття ПС з інших авіаційних частин (САД);

перевірка якості та правильності збирання ПС в авіаційній частині (установі).

За результатами оцінки технічного стану безпілотного ПС/авіаційного комплексу комісією оформляється акт технічного стану та (за потреби) визначається перелік робіт з підготовки ПС/БпАК до подальшої експлуатації в авіаційній частині (установі), строки його виконання.

Збирання безпілотних ПС проводиться силами авіаційної частини (установи) відповідно до експлуатаційної та/або ремонтної документації ПС цього типу, якщо інше не визначено умовами договору (державного контракту).

Для надання технічної допомоги під час збирання, перевірки та налагодження БпАК до авіаційної частини (установи) за потреби прибуває персонал підприємства-виробника.

У випадку виявлення невідповідності комплектності або технічного стану безпілотного ПС/авіаційного комплексу документам вантажовідправника (служби забезпечення тощо), комісією авіаційної частини (установи) складається акт приймання-передачі та акт технічного стану, по одному примірнику яких надається до служби забезпечення і вантажовідправнику для прийняття відповідних рішень.

10. Решта особливостей технічної експлуатації безпілотних ПС/авіаційних комплексів визначаються окремими правилами залежно від їх класу відповідно до застосовної класифікації.”;

6. У розділі VI:

1) у главі 1:

пункт 1 викласти в такій редакції:

“1. Залежно від місця базування авіацію ВМС поділяють на авіацію наземного базування (базова авіація) та авіацію корабельного базування (корабельна авіація).

На однотипні ПС базової авіації ВМС можуть бути поширені застосовні особливості технічної експлуатації ПС військово-транспортної авіації та армійської авіації Сухопутних військ, зазначені відповідно у главі 2 та главі 3 цього розділу.”;

пункт 2 викласти в такій редакції:

“2. Експлуатацію ПС на кораблі організовують і здійснюють згідно з цими Правилами, документами, що визначають організацію корабельної служби ВМС, застосовними військовими стандартами та іншими керівними документами.

Завдання та порядок експлуатації ПС на кораблі, взаємодію бойових частин та служб корабля відображають у книгах корабельних розписів та бойових інструкціях.”;

пункт 3 викласти в такій редакції:

“3. Технічну експлуатацію АТ авіації ВМС корабельного базування здійснює ІТС та льотний склад авіаційних частин, ПС яких базуються на кораблі. Під час базування на кораблі склад персоналу та начальник ІАС авіаційної групи призначаються наказом командира авіаційної частини.”;

у пункті 4 слова “та самостійно виконувати” замінити словами “та за потреби самостійно виконувати”, слова “в обсязі РТО” замінити словами “в

обсязі, передбаченому ЕД”, після слів “розподіл робіт між членами” доповнити словом “льотного”, після слова “Допуск” доповнити словом “персоналу”, слова “здачі залікового тренажу з практичного виконання видів підготовок комісії, призначень” замінити словами “позитивних результатів оцінки кваліфікації та компетентності персоналу комісією, призначеною відповідним”;

пункт 9 викласти в такій редакції:

“9. Дозволяється переліт ПС з корабля на береговий аеродром (аеродром постійного базування) з пошкодженнями та відмовами, передбаченими спеціальним переліком КЛЕ/переліком мінімального обладнання.

Рішення про виліт ПС з пошкодженнями та відмовами, що наведені в спеціальному переліку/переліку мінімального обладнання, приймає командир екіпажу після аналізу наявних та ймовірних ризиків безпеки, зокрема існуючих і очікуваних умов на маршруті польоту (метеоумов, обладнання аеродрому засобами для зльоту та посадки тощо).

Рішення командира екіпажу щодо правильного балансу або порогу ризику безпеки має бути спрямоване на забезпечення оптимальної перспективи успішного виконання завдання (польоту) з належним чином контрольованим ризиком безпеки для ПС та екіпажу.

Після прийняття командиром екіпажу рішення про зліт ПС з пошкодженнями та відмовами льотний екіпаж ПС повинен ізолювати (вимкнути) несправне обладнання, виконати роботи, передбачені переліком для забезпечення безпеки польоту, та виконати записи в журналі (бортовому журналі) підготовки ПС за підписом командира екіпажу та бортового техника (начальника ІАС авіаційної групи) про характер пошкодження (відмови), виконані роботи, прийняте рішення.”;

у пункті 10:

в абзаці першому слова “старша посадова особа ІТС” замінити словами “начальник ІАС авіаційної групи”;

абзаци другий та третій виключити;

пункт 11 викласти в такій редакції:

“11. Взаємодія з бойовими частинами (далі – БЧ) (службами) корабля здійснюється старшими посадовими особами ІАС, старшим техніком (бортовим техніком) ПС.

Організація роботи ІТС на кораблі під час польотів покладається на командира екіпажу та/або начальника ІАС авіаційної групи.”;

у пункті 12 слова “огляди АТ керівним ІТС” замінити словами “інші передбачені ЕД роботи, а також огляди ПС керівним ІТС (за потреби)”;

у пункті 18 слова “старшого ІТС” замінити словами “начальника ІАС”;

пункт 22 викласти в такій редакції:

“22. На час польотів зі складу авіаційної групи та бойових частин корабля призначається аварійна партія (аварійно-рятувальна група, команда) для ліквідації наслідків аварій і надання допомоги екіпажу під час покидання ПС, що зазнало аварії.

Обов'язки персоналу, склад і розміщення аварійної партії (аварійно-рятувальної групи, команди) визначаються відповідними інструкціями та корабельним розкладом.

Аварійна партія (аварійно-рятувальна група, команда) перебуває в розпорядженні начальника ІАС авіаційної групи та/або керівника польотів.”;

в абзаці першому пункту 23 слова “транспортуванням ПС чи перед вильотом” замінити словами “вильотом або транспортуванням ПС (в ангар корабля чи до іншого місця на палубі) тільки після приєднання до транспортувального пристрою”;

пункт 25 доповнити абзацом другим такого змісту:

“Перед посадкою вертольота на ЗПП корабля має бути встановлена сітка або інший технічний засіб, що унеможливило зсув коліс вертольота відносно ЗПП.”;

у пункті 30 слова “днів роботи на АТ, паркових днів і польотів” замінити словами “польотів і робіт на АТ”, слова “старшому ІТС” замінити словами “начальнику ІАС”;

2) у главі 2:

пункт 5 викласти в такій редакції:

“5. Дозволяється допускати ПС до польоту з оперативного аеродрому для завершення польотного завдання з поверненням на аеродром постійного базування чи для повернення на аеродром постійного базування без завершення польотного завдання з пошкодженнями та відмовами, які передбачені спеціальним переліком в КЛЕ/переліком мінімального обладнання та іншими нормативно-технічними документами.

Рішення про виліт ПС з пошкодженнями та відмовами, вказаними в спеціальному переліку/переліку мінімального обладнання, приймає командир екіпажу після аналізу наявних та ймовірних ризиків безпеки, зокрема існуючих і очікуваних умов на маршруті польоту (метеоумов, обладнання аеродрому засобами для зльоту та посадки тощо).

Рішення командира екіпажу щодо правильного балансу або порогу ризику безпеки має бути спрямоване на забезпечення оптимальної перспективи успішного виконання завдання (польоту) з належним чином контрольованим ризиком безпеки для ПС та екіпажу.

Після прийняття командиром екіпажу рішення про виліт ПС з несправностями льотний екіпаж ПС повинен ізолювати (вимкнути) обладнання, що відмовило (несправне), виконати роботи, передбачені переліком для забезпечення безпеки польотів, та зробити записи в бортовому журналі підготовки ПС (бортовій картці) за підписами командира екіпажу та старшого бортового техніка (бортового інженера) про характер пошкодження (відмови), виконані роботи й прийняте рішення.”;

пункт 7 викласти в такій редакції:

“7. Вимоги до оперативної заправки ПС під час післяпольотної підготовки визначає ОУА.”;

у пункті 8:

в абзаці першому слова “знаходиться на ПС” замінити словами “знаходиться на борту” ;

в абзаці другому слово “літака” замінити словом “ПС”;

в абзаці третьому слово “відповідає” замінити словом “відповідають”;

абзац четвертий викласти в такій редакції:

“Зберігання і справність комплектів десантно-транспортного та санітарного обладнання підлягають контролю керівним ІТС, періодичність якого визначає ОУА.”;

пункт 11 викласти в такій редакції:

“11. Організація підготовки ПС, завантаження і розвантаження під час перевезення небезпечних вантажів здійснюється згідно з вимогами до повітряних перевезень небезпечних вантажів.

Підготовка ПС до перевезення небезпечних вантажів проводиться відповідно до ЕД цього ПС.

До перевезення небезпечних вантажів залучаються ПС, що сертифіковані на перевезення небезпечних вантажів відповідно до нормативно-правових актів Міністерства оборони України.”;

3) у главі 3:

пункт 1 викласти в такій редакції:

“1. Технічна експлуатація АТ армійської авіації Сухопутних військ здійснюється з урахуванням досвіду її експлуатації у відриві від місць постійного базування.

Особливістю роботи армійської авіації є організація польотів одиночних або малих груп (до ланки) ПС у відриві від місць постійного базування. Льотні екіпажі ПС повинні бути підготовлені до тривалої автономної роботи у відриві

від місць постійного базування і самостійно виконувати всі види підготовок до польотів в обсязі, передбаченому ЕД та НД, зокрема виданими ГІ армійської авіації Сухопутних військ під час приведення авіаційних частин у вищі ступені бойової готовності та в умовах особливого періоду. При цьому розподіл робіт між членами льотного екіпажу встановлюється переліком, який затверджується командиром авіаційної частини.”;

пункт 2 виключити.

У зв’язку з цим пункти 3 – 6 вважати відповідно пунктами 2 – 5;

у пункті 3 після слів “в умовах автономного базування” доповнити словом “ПС”;

пункт 7 виключити.

У зв’язку з цим пункти 8 – 12 вважати відповідно пунктами 6 – 10;

пункт 6 викласти в такій редакції:

“6. Під час одиночного базування ПС ведеться бортовий журнал підготовки ПС/технічний бортовий журнал ПС (зокрема електронний, якщо застосовно), який оформляється льотним екіпажем. Журнал підготовки ПС у такому випадку зберігається в авіаційній частині на аеродромі постійного базування.

Дозвіл на допуск вертольота до польоту під час одиночного базування надається командиром екіпажу.”;

пункт 7 викласти в такій редакції:

“7. Під час одиночного базування ПС на оперативному аеродромі дозволяється бортовому техніку/командиру екіпажу, а під час групового базування ПС – старшій посадовій особі ІТС або особі, яку вона призначила, здійснювати контроль і допуск до заправлення ПС паливом, оливою, спеціальними рідинами та газами (що застосовно).

Цільові огляди, які безпосередньо не впливають на виконання завдання (місії), дозволяється виконувати після повернення ПС на аеродром постійного базування.”;

у пункті 8 слова “вертольотів” замінити словами “ПС”, слова “Кожна технологічна обслуга повинна мати” замінити словами “Технологічні обслуги та/або льотні екіпажі повинні мати необхідний”, слова “технологічну документацію, що забезпечує” замінити словами “доступ до технологічної документації, що забезпечить”;

пункт 9 викласти в такій редакції:

“9. Регламентні та інші роботи з ТО, а також ремонтні роботи на ПС, що знаходяться у відриві від аеродромів основного базування, можуть виконуватися пересувними (аеромобільними) ТЕЧ АТ із залученням льотного екіпажу за наявності необхідних інструментів, пристроїв, КПА, запасних частин, витратних матеріалів з усіх спеціальностей, а також доступу до технологічної документації.”;

у пункті 10 після слів “дії членів” доповнити словом “льотного”;

пункт 13 виключити;

4) пункт 4 глави 4 викласти в такій редакції:

“4. ГІ авіації НГУ має право допускати до експлуатації ПС та його комплектувальні вироби із закінченими ресурсами та строками служби у порядку, визначеному з цих питань наказами Міністерства оборони України та Головнокомандувача ЗСУ під час приведення авіаційних частин у вищі ступені бойової готовності та в умовах особливого періоду (де застосовно).”;

5) у главі 5:

пункт 2 викласти в такій редакції:

“2. Технічна експлуатація АТ здійснюється згідно з застосовними чинними правилами з урахуванням умов базування та досвіду авіації Державної прикордонної служби щодо експлуатації АТ.”;

пункт 3 викласти в такій редакції:

“3. Дозволяється допускати ПС до польоту з оперативного аеродрому для завершення польотного завдання з поверненням на аеродром постійного базування чи для повернення на аеродром постійного базування без завершення польотного завдання з пошкодженнями та відмовами, які передбачені спеціальним переліком в КЛЕ/переліком мінімального обладнання та іншими нормативно-технічними документами.

Рішення про виліт ПС з пошкодженнями та відмовами, вказаними в спеціальному переліку/переліку мінімального обладнання, приймає командир екіпажу після аналізу наявних та ймовірних ризиків безпеки, зокрема існуючих і очікуваних умов на маршруті польоту (метеоумов, обладнання аеродрому засобами для зльоту та посадки тощо).

Рішення командира екіпажу щодо правильного балансу або порогу ризику безпеки має бути спрямоване на забезпечення оптимальної перспективи успішного виконання завдання (польоту) з належним чином контрольованим ризиком безпеки для ПС та екіпажу.

Після прийняття командиром екіпажу рішення про виліт ПС з несправностями льотний екіпаж ПС повинен ізолювати (вимкнути) обладнання,

що відмовило (несправне), виконати роботи, передбачені переліком для забезпечення безпеки польотів, та зробити записи в бортовому журналі підготовки ПС/технічному бортовому журналі ПС (зокрема електронному, якщо застосовно) за підписами командира екіпажу та старшого бортового техника (бортового інженера) про характер пошкодження (відмови), виконані роботи й прийняте рішення.”;

б) у главі 6:

у пункті 2:

абзац перший виключити.

У зв’язку з цим абзаци другий – тринадцятий вважати відповідно абзацами першим – дванадцятим;

в абзаці шостому після слів “попередньої підготовки” доповнити словами “(якщо передбачено ЕД)”, слово “передполітну” замінити словом “передпольотну”;

абзац дев’ятий викласти в такій редакції:

“попередня підготовка, на типах ПС, якщо передбачено ЕД, не рідше одного разу на тиждень.”;

абзац десятий викласти в такій редакції:

“види підготовок до польотів та робіт, які виконуються допущеним встановленим порядком до самостійного виконання всіх видів підготовок до польотів персоналом льотного екіпажу ПС, а за повноту, якість і своєчасність виконання яких відповідає командир екіпажу ПС.”;

в абзаці одинадцятому слова “Правил та відповідних наказів Міністерства оборони України, ДСНС” замінити словами “Правил, відповідних наказів Міністерства оборони України та ДСНС”;

пункт 3 викласти в такій редакції:

“3. Під час тривалого (більше 7 діб) застосування ПС для виконання ліквідації наслідків надзвичайної ситуації їх технічна експлуатація та технічне обслуговування мають такі особливості.

На АТ виконуються такі види робіт:

попередня підготовка (якщо передбачено ЕД та суттєво не впливає на виконання ліквідації наслідків надзвичайної ситуації);

передпольотна підготовка;

підготовка до повторного польоту;

післяпольотна підготовка;

передбачені види оперативного ТО;

періодичні роботи;

роботи за бюлетенями промисловості;

цільові огляди і перевірки.

Цільові огляди, які безпосередньо не впливають на виконання спеціального завдання, дозволяється виконувати після повернення ПС на аеродром постійного базування.

Виконуються тільки роботи за бюлетенями промисловості, які передбачають усунення аварійних несправностей і підвищення рівня готовності до виконання завдань за призначенням.

Дозволяється допускати ПС до польоту з оперативного аеродрому для завершення польотного завдання з поверненням на аеродром постійного базування чи для повернення на аеродром постійного базування без завершення польотного завдання з пошкодженнями та відмовами, які передбачені спеціальним переліком в КЛЕ/переліком мінімального обладнання та іншими нормативно-технічними документами.

Рішення про виліт ПС з пошкодженнями та відмовами, вказаними в спеціальному переліку/переліку мінімального обладнання, приймає командир екіпажу після аналізу наявних та ймовірних ризиків безпеки, зокрема існуючих і очікуваних умов на маршруті польоту (метеоумов, обладнання аеродрому засобами для зльоту та посадки тощо).

Після прийняття командиром екіпажу рішення про виліт ПС з несправностями льотний екіпаж ПС повинен ізолювати (вимкнути) обладнання, що відмовило (несправне), виконати роботи, передбачені переліком для забезпечення безпеки польотів, та зробити записи в бортовому журналі підготовки ПС/технічному бортовому журналі ПС (зокрема електронному, якщо застосовно) за підписами командира екіпажу та старшого бортового техника (бортового інженера) про характер пошкодження (відмови), виконані роботи й прийняте рішення.

Допускається випускати в політ ПС з окремими несправностями систем (компонентів), якщо вони не будуть використовуватися в цьому конкретному польоті, не матимуть негативного впливу на виконання поставленого перед екіпажем спеціального завдання, безпеку польоту і працездатність інших систем.

Рішення про випуск такого ПС в політ приймає керівник ІАС САД, про що здійснюється запис у журналі підготовки ПС за підписами інженера САД з відповідної спеціальності та керівника ІАС САД. Це рішення має бути спрямоване на забезпечення оптимальної перспективи успішного виконання спеціального завдання (польоту) з належним чином контрольованим ризиком безпеки для ПС та екіпажу.

Під час тривалого залучення ПС до виконання спеціального завдання дозволяється:

не проводити міжпольотний об'єктивний контроль роботи АТ при відсутності зауважень льотного екіпажу про її роботу у попередньому польоті;

використовувати під час усунення несправностей ПС справні компоненти та обладнання, що демонтовані з несправних ПС та таких, що не підлягають відновленню, після перевірки відповідності їх технічного стану вимогам експлуатаційної документації.”;

після пункту 3 доповнити пунктом 4 такого змісту:

“4. ГІ авіації ДСНС має право допускати до експлуатації ПС та його комплектувальні вироби із закінченими ресурсами та строками служби у порядку, визначеному з цих питань наказами Міністерства оборони України та Головнокомандувача ЗСУ під час приведення авіаційних частин у вищі ступені бойової готовності та в умовах особливого періоду (де застосовно).”;

7) главу 7 виключити.

У зв'язку з цим додаток 31 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 3 глави 7 розділу VI), додаток 32 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 7 глави 7 розділу VI) та додаток 33 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 15 глави 7 розділу VI) виключити;

8) главу 8 виключити;

7. У розділі VII:

1) у главі 3:

у пункті 8:

абзац третій викласти в такій редакції:

“Комплектування АТ під час її ремонту та/або модернізації новими акумуляторними батареями, піротехнічними засобами, чохлами, заглушками, аварійно-рятувальним та парашутно-десантним майном, НАЗ, а також відновлення ЗЧМ у комплектації 1:1 визначається умовами договору (державного контракту). Комплектація 1:1 ПС визначається ОУА.”;

абзац сьомий виключити.

У зв'язку з цим абзац восьмий вважати абзацом сьомим;

в абзаці сьомому слова “та представництву замовника (військового представництва)” виключити;

у пункті 9:

в абзаці першому слова “які узгоджені з представництвом замовника (військовим представництвом)” замінити словами “відповідальних за конструкцію АТ”;

в абзаці третьому після слів “для проведення її” доповнити словами “наукової і”;

в абзаці третьому пункту 12 слова “на яких списані радіодевіація і магнітна девіація компасів, виконано заправлення паливом, маслами, спеціальними рідинами, заряджання газами, виконано попередню (ДРАТ) та передпольотну підготовку до польотів і оформлено контрольний лист підготовки ПС до польоту” замінити словами “на яких списано радіодевіацію і магнітну девіацію компасів, виконано заправлення паливом, оливою, спеціальними рідинами, заряджання газами, виконано попередню підготовку до польотів (якщо передбачено ЕД) та передпольотну підготовку і оформлено контрольний лист підготовки ПС до польоту”;

абзац перший пункту 14 викласти в такій редакції:

“ПС, що приймається від організації з ТОР, оглядається приймальниками авіаційної військової частини (замовника) в обсязі не менше контрольного огляду або його еквіваленту за обсягом відповідно до ЕД цього типу ПС з перевіркою.”;

8. У розділі VIII:

1) пункт 7 викласти в такій редакції:

“7. Для проведення ІТП з окремих розділів і тем Програми інженерно-технічної підготовки ІТС наказом командира авіаційної частини (установи) призначаються керівники занять – інструктори.

Для підготовки до кожного заняття інструктору напередодні виділяється не менше 4 годин робочого часу.

З метою підвищення методичної підготовки інструктори направляються на курси підвищення кваліфікації.

Проведення теоретичних занять та практичних вправ (тренажів) підлягають відповідному обліку.”;

2) у пункті 14 слова “в дні робіт на АТ, у паркові дні” виключити;

3) абзац другий пункту 15 виключити;

4) у пункті 24:

абзаци другий, третій виключити.

У зв’язку з цим абзаци четвертий, п’ятий, шостий вважати відповідно абзацами другим, третім, четвертим;

в абзаці другому слово “щотижня” замінити словом “щомісяця”;

9. У розділі IX:

1) пункт 5 глави 2 викласти в такій редакції:

“5. Технічне розслідування авіаційних подій з ПС ДА проводиться відповідно до чинних нормативно-правових актів.

У разі приховування авіаційної події, серйозного інциденту, інциденту, надзвичайної події, пошкодження ПС або фактів, що їх стосуються, невчасного повідомлення, несанкціонованого розголошення інформації про хід технічного розслідування і ймовірні причини, за свідомо неправильну класифікацію та визначення причин руйнування або знищення бортових та наземних ЗОК відповідають посадові особи авіаційної частини (САД).

Якщо в авіаційній частині (САД) причину пошкодження ПС установити не вдалося, то ПС підлягає направленню на дослідження до АРП або визначеної експертної установи.”;

2) у главі 3:

пункт 1 викласти в такій редакції:

“1. Рекламация робота здійснюється відповідно до вимог законодавства з урахуванням умов договору (державного контракту).”;

пункт 2 викласти в такій редакції:

“2. За організацію та проведення рекламацийної роботи щодо питань ІАЗ в авіаційній частині є відповідальним заступник командира авіаційної частини з ІАС.”;

пункт 3 викласти в такій редакції:

“3. Рекламация пред’являється у формі рекламацийного акта, примірну форму якого наведено у додатку 23 до цих Правил, або за типовою формою рекламацийного акта, наведеної в національному стандарті України, яким встановлено основні положення щодо рекламацийної роботи з виробами озброєння та військової техніки під час дії гарантійних зобов’язань (що застосовно).

В особливий період авіаційній частині (САД) дозволяється усувати виявлені на АТ недоліки (несправності) впродовж дії гарантійних зобов’язань до прибуття представників постачальника/надавача послуг зі складанням односторонніх рекламацийних актів, якщо це визначено умовами державного контракту (договору).

Для обліку рекламацийної роботи в авіаційній частині (САД) ведеться журнал обліку пред’явлених рекламаций, примірну форму якого наведено у додатку 24 до цих Правил, або типову форму якого наведено в національному стандарті України, яким встановлено основні положення щодо рекламацийної роботи з виробами озброєння та військової техніки під час дії гарантійних зобов’язань (що застосовно).”.

У зв'язку з цим додаток 34 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 5 глави 3 розділу IX) вважати додатком 23 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 3 глави 3 розділу IX), додаток 35 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 5 глави 3 розділу IX) вважати додатком 24 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 3 глави 3 розділу IX);

пункти 4, 5, 6 виключити.

У зв'язку з цим пункт 7 вважати пунктом 4;

пункт 8 виключити;

3) у главі 4:

у пункті 1:

в абзаці другому слова “ДСТУ чи нормативно-правовим актом” замінити словами “нормативно-правовим актом чи НД”;

доповнити абзацом третім такого змісту:

“В особливий період (наприклад, на період дії в Україні правового режиму воєнного стану), для прискореного і спрощеного впровадження змін типової конструкції АТ з дотриманням положень цих Правил, уповноважений орган Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України (Головне управління державної авіації України) може затвердити тимчасовий порядок, в якому визначаються заходи з розроблення, погодження, затвердження, введення в дію та схвалення бюлетенів.”.

У зв'язку з цим абзац третій вважати абзацом четвертим;

абзац четвертий викласти в такій редакції:

“Виконання робіт на однотипних ПС, які також використовуються в цивільній авіації, може здійснюватись за бюлетенями (документацією), введеними в дію/схваленими уповноваженим органом з питань цивільної авіації, якщо зміни, передбачені для ЕД цивільних ПС, є однаковими для ЕД державних ПС. У такому випадку застосовність бюлетеня визначає уповноважений орган Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України (Головне управління державної авіації України).”;

у пункті 3:

в абзаці першому слова “Виконання робіт за бюлетенями організує заступник командира авіаційної частини з ІАС” замінити словами “Виконання робіт за бюлетенями організовує заступник командира авіаційної частини (САД)

з ІАС”, слова “(додаток 36)” замінити словами “, примірну форму якого наведено у додатку 25 до цих Правил”.

У зв’язку з цим додаток 36 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 3 глави 4 розділу IX) вважати додатком 25;

в абзаці другому після слова “ІАС” доповнити словами “(командир ае/підрозділу)”;

пункт 4 викласти в такій редакції:

“4. За якість, повноту виконання робіт за бюлетенями, які проведені персоналом бригад підприємств промисловості, є відповідальними ці підприємства, а за якість допоміжних робіт, передбачених бюлетенями для виконання ІТС, – посадові особи, які їх виконували.

Забороняється змінювати конструкцію АТ, принципові та монтажні схеми, підключати агрегати, апаратуру для перевірки в місцях, не передбачених схемою, установлювати агрегати та апаратуру, не передбачені конструкцією, застосовувати авіаційні матеріали, ПММ, спеціальні рідини та зріджені гази, не зазначені в НД та ЕД на конкретний тип ПС.

Про виконання робіт за бюлетенями, крім періодичних робіт (оглядів), робиться запис у відповідному розділі формуляра (паспорта) за підписом керівника/уповноваженого персоналу бригади підприємства промисловості та інженера авіаційної частини зі спеціальності. Запис у формулярі (паспорті) про виконання періодичних робіт (оглядів) за бюлетенями робиться за підписом уповноваженого персоналу промисловості/авіаційної частини та посадової особи авіаційної частини, яка виконувала контроль за цими роботами.

У разі невиконання промисловістю робіт за бюлетенями в установлені в бюлетені строки, у разі низької якості робіт, порушення технології їх виконання, а також у разі затримки поставки майна в строки, встановлені бюлетенем, промисловості пред’являється рекламація незалежно від наявності гарантії на ПС чи комплектувальний виріб.”;

пункт 5 викласти в такій редакції:

“5. На роботи, виконані за бюлетенями бригадами промисловості, керівник виїзної бригади підприємства промисловості/уповноважений представник та заступник командира авіаційної частини з ІАС складають відповідний технічний акт, кількість примірників та утримувачі якого визначається умовами договору (державного контракту). Технічний акт оформлюється в триденний строк після закінчення робіт та підлягає затвердженню командиром авіаційної частини/замовником. Один примірник технічного акта повинен залишатися у відповідній справі авіаційної частини.”.

У зв’язку з цим додаток 37 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 5 глави 4 розділу IX) виключити;

пункти 6, 7 виключити;

10. У розділі X:

1) у главі 1:

у пункті 1:

в абзаці першому слова “підприємств-виробників, АРП та СДА” замінити словами “виробників АТ, АРП та авіаційних частин/експлуатуючих організацій (САД)”, слова “заступником командира авіаційної частини з ІАС (керівником установи)” замінити словами “відповідним заступником командира (керівника) САД”;

в абзаці другому слова “авіаційній частині” замінити словом “САД”, слова “авіаційної частини (установи)” замінити словом “САД”;

в абзаці третьому слово “частини” замінити словами “частини/експлуатуючі організації”;

в абзаці четвертому слова “підприємством-виробником” замінити словами “виробником АТ”;

в абзаці п'ятому слово “частини” замінити словами “частини/експлуатуючі організації”;

пункт 2 викласти в такій редакції:

“2. Усі роботи, пов'язані зі здаванням ПС до авіаційних частин/експлуатуючих організацій (замовнику), підготовкою до ознайомлювального польоту і перельоту, виконуються персоналом підприємства-виробника АТ/АРП, а також САД, які здають ПС.

ІТС для приймання ПС, їх компонентів та обладнання викликається керівником підприємства-виробника АТ/АРП чи САД, які здають ПС.

Персонал авіаційних частин (замовника) допускається до приймання ПС відповідно до процедур виробника АТ/АРП, САД, які здають ПС, за наявності доручення на отримання ПС.

Уповноважений персонал підприємства-виробника АТ/АРП, САД, які здають ПС, представляє ПС для приймання групі ІТС авіаційної частини/експлуатуючої організації (замовника).

Приймання ПС здійснюється групою ІТС шляхом перевірки стану ПС в обсязі не менше контрольного огляду або його еквіваленту за обсягом.

Забезпечення ІТС інструментом і необхідною контрольно-перевірочною апаратурою для перевірки систем і обладнання ПС покладається на виробника АТ/АРП, САД, які здають ПС.

ПС передається справним, повністю укомплектованим обладнанням, ЗНО СЗ, ЗЧМ, документацією відповідно до умов договору (державного контракту).

Виявлені недоліки і несправності повинні бути записані у відомість дефектів та усунуті персоналом підприємства-виробника АТ/АРП, САД, які здають ПС. Про перевірку усунення недоліків і несправностей ІТС робить відповідний запис у відомості дефектів.

Приймання ПС, які передаються до авіаційної частини/експлуатуючої організації (замовнику), здійснюється після оформлення документації.”;

у пункті 3 слова “підприємства-виробника спільно зі старшим групи ІТС, що приймає ПС, за узгодженням з керівником військового представництва на підприємстві-виробнику після” замінити словами “підприємства-виробника АТ/АРП, САД, які здають ПС, спільно зі старшим групи ІТС, що приймає ПС, після”;

пункт 4 викласти в такій редакції:

“4. Керівник підприємства-виробника АТ/АРП за потреби організовує з льотним складом та ІТС авіаційної частини/експлуатуючої організації (замовника) вивчення особливостей конструкції та правил експлуатації ПС та/або їх компонентів та обладнання, якщо це визначено умовами договору (державного контракту).”;

пункт 6 викласти в такій редакції:

“6. Підготовка ПС до ознайомлювального польоту і перельоту до місця призначення здійснюється персоналом підприємства-виробника АТ/АРП, якщо інше не визначено умовами договору (державного контракту), САД, які здають ПС.

У разі виконання випробувальних польотів льотним складом авіаційної частини/експлуатуючої організації (замовника), який має допуск до виконання випробувальних польотів ПС, ознайомлювальний політ дозволяється не виконувати.

Після виконання ознайомлювального польоту командир екіпажу (льотчик) авіаційної частини/експлуатуючої організації (замовника) оформлює картку ознайомлювального польоту, в якій записує результати польоту.

Картка ознайомлювального польоту і матеріали з результатами ОК ознайомлювального польоту ПС відпрацьовуються у двох примірниках, один з яких вкладається у формуляр ПС.

У разі виконання випробувальних польотів льотним складом авіаційної частини/експлуатуючої організації (замовника) картки (контрольні картки) випробувальних польотів і матеріали з результатами ОК випробувальних польотів ПС відпрацьовуються у двох примірниках, один з яких вкладається у формуляр ПС.”;

пункт 8 викласти в такій редакції:

“8. Разом із ПС приймаються заповнені, підписані та скріплені гербовою (якщо застосовно на підприємствах промисловості) печаткою формуляри (паспорти) на ПС та/або їх компоненти та обладнання.

ЗНО СЗ, комплекти запасних частин, пономерна документація, необхідні для виконання робіт під час перельоту ПС, доставляються наземним або повітряним транспортом, які супроводжують ПС, що здійснюють переліт.

Відправлення до авіаційної частини/експлуатуючої організації (замовнику) іншого технічного майна, знімного обладнання та документації здійснюється наземним (автомобільним чи залізничним) або повітряним транспортом не пізніше 10 робочих днів від дати приймання ПС ІТС авіаційної частини/експлуатуючої організації (замовника), якщо інше не визначено умовами договору (державного контракту).

Отримувачем технічного майна та знімного обладнання є служба (підрозділ) забезпечення, якщо інше не визначено умовами договору (державного контракту).”;

у пункті 10:

в абзаці першому слова “частин (підрозділів)” замінити словами “частин/експлуатуючих організацій (САД)”;

в абзаці другому слова “відсутній ІТС, допущений до підготовки ПС даного типу” замінити словами “завчасно передбачається відсутність ІТС, допущеного до підготовки ПС конкретного типу”;

в абзаці четвертому слово “частини” замінити словами “частини/експлуатуючої організації”, слова “частин (установ)” замінити словами “частин/експлуатуючих організацій (САД)”, слово “даного” замінити словом “цього”;

у пункті 11 слова “підприємства-виробники (АРП)” замінити словами “виробники АТ/АРП”, слово “частини” замінити словами “частини/експлуатуючі організації”, слова “підприємства-виробника (АРП)” замінити словами “підприємства-виробника АТ/АРП, про що має бути визначено в умовах договору (державного контракту)”;

пункт 14 викласти в такій редакції:

“14. Після отримання ПС (у тому числі наземним ешеленом) від виробників АТ, АРП та інших авіаційних частин/експлуатуючих організацій (САД), у тому числі інших органів виконавчої влади, установ, організацій, на базовому аеродромі комісією ІАС, призначеною наказом командира частини (установи), що прийняла ПС (після збирання ПС в авіаційній частині (установі)), оцінюється його технічний стан. Під час оцінки технічного стану ПС з урахуванням гарантійних зобов’язань виробників АТ/АРП виконуються:

перелік робіт після збирання ПС в авіаційній частині/експлуатуючій організації (САД) після прибуття ПС з підприємств-виробників АТ/АРП та інших авіаційних частин/експлуатуючих організацій (САД);

огляд ПС в обсязі не менше контрольного або його еквіваленту за обсягом; спеціальний контроль працездатності бортових систем і обладнання за матеріалами ОК;

перевірка повноти виконання робіт за бюлетенями промисловості після прибуття ПС з інших авіаційних частин/експлуатуючих організацій (САД);

перевірка якості та правильності збирання ПС в авіаційній частині/експлуатуючій організації (САД).

За результатами оцінки технічного стану ПС комісією оформляється акт технічного стану та (за потреби) визначається перелік робіт з підготовки ПС до подальшої експлуатації в авіаційній частині/експлуатуючій організації, строки його виконання, ознайомлювальний (контрольний) політ ПС (за потреби).

Акт технічного стану ПС разом із переліком виконаних робіт, карткою та матеріалами ОК ознайомлювального (контрольного) польоту зберігається в підрозділі ІАС до передачі ПС у ремонт або до іншої авіаційної частини/експлуатуючої організації (САД).”;

2) у пункті 5 глави 2 слова “(додатки 38, 39)” замінити словами “(додатки 26, 27)”.

У зв’язку з цим додаток 38 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 5 глави 4 розділу IX) вважати додатком 26 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 5 глави 2 розділу X), додаток 39 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 5 глави 2 розділу X) вважати додатком 27 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 5 глави 2 розділу X);

3) пункт 3 глави 4 викласти в такій редакції:

“3. Під час передачі ПС (АД) оформлюється приймально-здавальний акт та акт технічного стану, які затверджуються заступником командира авіаційної частини (установи) з ІАС/командиром військової частини (установи). Копія (витяг) наказу командира військової частини (установи) разом з актами зберігається в ІАС авіаційної частини (установи)/у військовій частині (установі) протягом усього строку експлуатації ПС у військовій частині (установі).”;

4) у главі 5:

пункт 1 викласти в такій редакції:

“1. Особливістю обліку АТ є здійснення окремого пономерного обліку ПС та АД у кількісних, якісних, обліково-номерних і вартісних показниках.”;

пункт 2 викласти в такій редакції:

“2. ПС підлягають обов’язковій реєстрації в Реєстрі державних повітряних суден України або в Реєстрі тимчасової реєстрації повітряних суден відповідно до нормативно-правових актів Міністерства оборони України.”;

пункт 3 викласти в такій редакції:

“3. Кількісний облік ПС та АД ведеться в натуральних показниках і стандартних одиницях вимірів з урахуванням значень, визначених відповідним Класифікатором.”;

у пункті 4:

в абзаці першому слова “відповідних служб забезпечення СДА та в експлуатуючих організаціях” замінити словами “відповідних служб забезпечення та в експлуатуючих організаціях (САД)”, слова “(керівним органом СДА)” замінити словами “(керівним органом підпорядкованих САД)”;

в абзаці третьому слова “у центрах забезпечення та на складах військових частин” замінити словами “у центрах забезпечення, на складах військових частин (установ, підприємств)”;

в абзаці четвертому слова “які утримуються у центрах забезпечення та на складах військових частин, відповідають всім вимогам експлуатаційної документації” замінити словами “які утримуються в експлуатуючих організаціях (САД), підрозділах, центрах забезпечення, на складах військових частин, відповідають всім вимогам ЕД”;

в абзаці п’ятому слова “контрольно-відновлювальних робіт і переведення на експлуатацію за технічним станом, потребують КТО та відновлювальних робіт” замінити словами “контрольно-відновлювальних (відновлюваних) робіт і переведення на експлуатацію за технічним станом, потребують КТО, відновлювальних робіт”;

абзац шостий викласти в такій редакції:

“четверта категорія – ПС або АД, які вичерпали встановлений ресурс та (або) строк служби, за своїм технічним (якісним) станом потребують капітального (заводського) ремонту, який є економічно доцільним”;

в абзаці сьомому слова “несправним і за своїм” замінити словами “несправним та за своїм”;

абзац восьмий викласти в такій редакції:

“ПС або АД, переведені до п’ятої категорії підлягають вилученню з обліку (списанню) у військових частинах (установах) на підставі виконаного наряду (розпорядження) на розбирання (розділення) військового майна, виданого начальником відповідної служби забезпечення, після оприбуткування на відповідному складі (сховищі) агрегатів, вузлів, приладів, деталей, матеріалів,

металобрухту та іншого майна, отриманого від розбирання (розділення) та затвердження акту зміни якісного (технічного) стану. Акт якісного (технічного) стану встановленого зразка складається та затверджується командиром військової частини (керівником САД) після оприбуткування на відповідному складі (сховищі) майна, що утворилось від розбирання. Затверджений акт якісного (технічного) стану встановленого зразка є підставою для знищення формуляра ПС або АД встановленим порядком.”;

в абзаці десятому слова “формуляра ПС” замінити словами “формуляра ПС (АД)”;

в абзаці дванадцятому слова “службою (підрозділом) до їх належності” замінити словами “службою (підрозділом) за їх належності”;

абзац тринадцятий викласти в такій редакції:

“Визначення служби (підрозділу) здійснюється окремим рішенням командира військової частини (керівника САД) з врахуванням напрямку застосування виробу АТ.”;

пункт 11 викласти в такій редакції:

“11. Взяття на облік отриманих САД ПС та АД, а також їх вилучення з обліку (вибуття, переведення в останню (найнижчу) категорію, втрати) здійснюються на підставі наказу командира військової частини (керівника САД).

Наказ про взяття на облік ПС та АД видається не пізніше однієї доби з часу їх приймання САД.

Наказ про вилучення з обліку ПС та АД видається протягом доби за наявності оформленого наряду, приймально-здавального акта та акта технічного стану:

на ПС та АД, передані на своєму аеродромі до іншого САД;

на ПС та АД, що вибули з території аеродрому та підлягають передачі до місця їхнього призначення;

на ПС та АД, які підлягають переведенню в останню (найнижчу) категорію, – після отримання затвердженого акта якісного (технічного) стану, виконання наряду на розбирання та оприбуткування агрегатів, вузлів, приладів, деталей, матеріалів, металобрухту та іншого майна, отриманого від розбирання;

у разі втрати (знищення (загублення), виведення з ладу) ПС та АД – після отримання інспекторського посвідчення, ~~та~~ затвердженого акта якісного (технічного) стану/Єдиного акта списання.

Втрачена АТ – знищена (загублена) чи виведена з ладу АТ.

Знищена (загублена) АТ – знищена під час ведення бойових дій (виконання бойового завдання), захоплена противником, знищена з метою недопущення захоплення противником АТ, а також до знищення якої призвела подія.

Виведена з ладу АТ – пошкоджена АТ, на якій, за результатами оцінки технічного стану спільними комісіями, проведення того чи іншого виду ремонту (відновлення) неможливе чи економічно не доцільно.

Пошкоджена АТ – це АТ, до несправного стану якої призвела подія, зумовлена відмовою та/або пошкодженням, що пов'язані з неправильними (помилковими) діями, порушеннями й упущеннями персоналу, а також із впливом експлуатаційних чинників та/або зброї супротивника і/чи супровідних виражальних чинників.

У наказі про взяття на облік або про вилучення з нього, крім номерів ПС та АД, вказуються їх модифікація і категорія.”;

пункт 13 викласти в такій редакції:

“13. АТ, відправлена для виконання ремонту, модернізації, дослідження, виконання комплексних робіт за бюлетенями, зберігання на АРП, на підприємства-виробники, на дослідження, і випробування в науково-дослідні, випробувальні організації за розпорядженням штабів видів Збройних Сил України (керівника ОУА), на підставі договорів (державних контрактів), укладених уповноваженими замовниками, з обліку САД не знімається.

Про фактичну передачу (отримання) АТ командир військової частини (керівник САД) повідомляє орган забезпечення повідомленням встановленої форми.”;

пункт 16 викласти в такій редакції:

“16. У з'єднаннях (СДА) облік (якщо застосовно) ведеться окремо за ПС та АД належності кожного підпорядкованого САД.

Відомості про переміщення ПС та АД, їхній технічний стан заносяться в книги пономерного обліку (картки) встановленої форми в день отримання повідомлень від САД.”;

пункт 18 викласти в такій редакції:

“18. ПС та АД, що надійшли до АРП, реєструються з урахуванням належності в книзі пономерного обліку в день надходження незалежно від технічного стану й укомплектованості.

Підставами для взяття на облік ПС або АД є договір (державний контракт), розпорядження ОУА про їх передачу на підставі наряду, приймально-здавального акта, акта технічного стану або залізничної накладної.

Підставами для зняття з обліку ПС або АД, що вибули, є наряд, приймально-здавальний акт, акт технічного стану, залізнична накладна.

ПС та АД, які не можуть бути відновлені за результатом комісійної оцінки технічного стану, підлягають списанню (з подальшим вилученням з обліку) після отримання інспекторського посвідчення або затвердженого акта якісного (технічного) стану на переведення в останню (найнижчу) категорію встановленої форми/Єдиного акта списання, тільки після складання в установленому порядку акта на оприбуткування отриманих від розбирання агрегатів, вузлів, приладів, деталей, матеріалів, металообробку й іншого майна САД, від якого ПС або АД було направлено в ремонт.”;

5) пункт 1 глави 6 викласти в такій редакції:

“1. Списання АТ – документальне оформлення встановлених документів щодо вилучення (списання) АТ з обліку у військовій частині, установі тощо, яке здійснюється уповноваженими посадовими особами у порядку, встановленому в ЦОВВ та ЗСУ.

АТ може бути списана за інспекторським посвідченням, за актом якісного (технічного) стану/Єдиним актом списання.

Списання безпілотних ПС, витрачених (використаних) для знищення цілі або як хибних цілей (мішеней), проводиться на підставі акта списання у результаті пуску (пусків).”;

11. У розділі XI:

1) у главі 3:

в абзаці першому пункту 2 слова “(додаток 40)” замінити словами “(додаток 28)”.

У зв’язку з цим додаток 40 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 2 глави 3 розділу XI) вважати додатком 28;

у пункті 3:

в абзаці першому слова “щодня наказом командира авіаційної частини призначаються” замінити словами “за відсутності воєнізованої охорони дозволяється щодня наказом командира авіаційної частини призначати”;

в абзаці другому слово “черговий” замінити словом “чергового”;

в абзаці третьому слово “помічник” замінити словом “помічника”;

в абзаці четвертому слово “черговий” замінити словом “чергового”;

абзац сьомий викласти в такій редакції:

“ЧСЧ призначається з числа військовослужбовців ІТС авіаційної частини. ПЧСЧ, ЧСП та ПЧСП – із числа військовослужбовців ІТС авіаційної частини за військовим званням не вище за військове звання ЧСЧ.”;

2) у главі 4:

в абзаці першому пункту 2 слова “авіаційні частині” замінити словами “авіаційній частині (САД)”;

у пункті 4:

в абзаці третьому слово “СДА” замінити словом “САД”;

в абзаці п'ятому слова “додатку 41” замінити словами “додатку 29”.

У зв'язку з цим додаток 41 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 2 глави 3 розділу XI) вважати додатком 29 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 4 глави 4 розділу XI);

12. У розділі XII:

1) абзац перший викласти в такій редакції:

“XII. Експлуатація засобів технічного обслуговування”;

2) у главі 1:

абзац перший викласти в такій редакції:

“1. Особливості утримання та експлуатації засобів наземного обслуговування спеціального застосування”;

пункт 1 викласти в такій редакції:

“1. Технічне обслуговування ЗНО СЗ має забезпечувати постійну готовність їх до застосування, а також своєчасне виявлення та усунення причин, які можуть призвести до передчасного зносу та виходу ЗНО СЗ з ладу. У процесі експлуатації на ЗНО СЗ виконуються роботи та контрольні (періодичні) перевірки, обсяг і строки виконання яких визначаються ЕД. Роботи з ТО (крім ТО автомобільних базових шасі) виконує компетентний ІТС авіаційної частини (САД) із залученням персоналу, за яким закріплено ЗНО СЗ, якщо інше не визначено ОУА.”;

у пункті 2 слова “авіаційної частини” замінити словами “авіаційної частини (САД)”, після слова “ІАС” доповнити словами “(командир ае/підрозділу)”, після слова “відповідно” доповнити словами “, якщо інше не визначено ОУА”;

пункт 3 викласти в такій редакції:

“3. Кожен ЗНО СЗ закріплюється наказом командира авіаційної частини (керівником САД) за відповідним підрозділом, наземним авіаційним спеціалістом та водієм, який безпосередньо відповідає за технічний стан ЗНО СЗ.

ЗНО СЗ, які входять в одиночний комплект ПС, закріплюються за техніком ПС, ЗНО СЗ обслуг обслуговування і груп регламенту та ремонту – за спеціалістами цих обслуг і груп.”;

пункт 4 викласти в такій редакції:

“4. Особливості зберігання ЗНО СЗ, проведення ТО їх автомобільних базових шасі (за наявності), всебічного забезпечення та оглядів визначаються ОУА.”;

пункт 5 викласти в такій редакції:

“5. Порядок застосування ЗНО СЗ визначається ЕД ПС, а також ЕД на ці засоби.

Передбачені ЕД ЗНО СЗ регламентні роботи на спеціальному обладнанні цих засобів виконуються в ТЕЧ АТ або іншою підрядною/залученою організацією (установою) відповідно до затверджених заступником командира авіаційної частини з ІАС (заступником керівника САД) графіків, якщо інше не визначено ОУА.”;

3) у главі 3:

абзац перший викласти в такій редакції:

“3. Особливості утримання і застосування інструменту”;

у пункті 1:

в абзаці першому після слів “а індивідуального користування – за” доповнити словами “авіаційним техніком (бортовим техніком, механіком),”, після слів “та груп авіаційної частини” доповнити словами “, якщо інше не визначено ОУА”;

в абзаці п'ятому слова “додатку 42” замінити словами “додатку 30”, після слів “цих Правил.” доповнити словами “У разі потреби правила клеймування інструменту можуть бути змінені/доповнені ОУА.”.

У зв'язку з цим додаток 42 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 1 глави 3 розділу XII) вважати додатком 30;

в абзаці шостому слова “(додаток 43) та в журнал видачі інструменту (додаток 44)” замінити словами “(додаток 31) та в журнал видачі інструменту, примірну форму якого наведено у додатку 32 до цих Правил”.

У зв'язку з цим додаток 43 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 1 глави 3 розділу XII) вважати додатком 31, додаток 44 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 1 глави 3 розділу XII) вважати додатком 32;

4) главу 4 виключити.

У зв'язку з цим додаток 45 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 6 глави 4 розділу XIV) виключити, главу 5 вважати главою 4;

5) у главі 4:

пункт 1 доповнити абзацом другим у такій редакції:

“Передбачені ЕД ЗАТО ПС регламентні роботи на спеціальному обладнанні цих засобів виконуються із залученням ТЕЧ АТ, якщо застосовно.”;

у пункті 2:

в абзаці першому слово “мастилами” замінити словом “оливами”;

абзац другий викласти в такій редакції:

“Про підготовку і допуск до застосування ЗАТО ПС, палива, олив, спеціальних рідин та зріджених (стиснених) газів посадові особи відповідних підрозділів АТЗ та служб авіаційної частини (САД) роблять записи у дорожньому листі, журналі обліку роботи ЗАТО ПС, паспорті і контрольному талоні, який видається водієві.”;

абзац третій пункту 4 викласти в такій редакції:

“Основні вимоги до ЗАТО ПС, порядок і обсяг їх аеродромного контролю визначаються відповідним нормативно-правовим актом Міністерства оборони України з АТЗ польотів ПС.”;

у пункті 5 слово “мастил” замінити словом “олив”, слова “в журналі обліку роботи ЗАТО ПС” замінити словами “у відповідному документі (контрольному талоні, паспорті або журналі обліку роботи ЗАТО ПС)”;

пункт 6 викласти в такій редакції:

“6. Перед заправленням ПС паливом, оливою і спеціальними рідинами технік (бортовий технік, механік) зобов’язаний перевірити:

заземлення ПС;

заземлення заправника;

заземлення пістолета (роздавального крана) заправника;

наявність і правильність оформлення контрольного талона на ПММ у водія ЗАТО ПС;

відповідність маркування ЗАТО ПС запису в контрольному талоні;

наявність та цілість пломб на спеціальному обладнанні ЗАТО ПС;

чистоту та справність роздавальних кранів і наконечників закритої заправки, сіток (засмічення сіток не допускається);

чистоту відстою палива з місць зливу на ЗАТО ПС, якщо застосовно;

наявність оформленого допуску ЗАТО ПС до заправлення ПС.”;

13. У розділі XIV:

1) главу 1 викласти в такій редакції:

“1. Підпорядкованість посадових осіб інженерно-технічного складу інженерно-авіаційних служб

1. Усі посадові особи ІТС у спеціальному відношенні підпорядковуються вищим посадовим особам ІАС.

Підпорядкованість ІТС у спеціальному відношенні передбачає виконання нижчими посадовими особами ІТС вказівок, розпоряджень (усних і письмових) та інших директивних документів вищих посадових осіб ІАС з питань експлуатації та ремонту АТ та обладнання з відповідної спеціальності.

2. Вказівки та розпорядження вищих посадових осіб ІАС з питань експлуатації та ремонту АТ, ІТП, що не суперечать чинним вимогам нормативно-правових актів Міністерства оборони України, є обов’язковими для всього персоналу авіаційних частин та підрозділів, якщо інше не визначено ОУА.”;

2) главу 2 викласти в такій редакції:

“2. Документальне оформлення посадових обов’язків

1. Посадові особи ІТС ІАС повинні керуватися документом, що містить інформацію про посаду та її мету, і в якому визначені основні посадові обов’язки, права особи, перелік суб’єктів зовнішньої службової комунікації та спеціальні умови служби на відповідній посаді.

2. В ОУА, СДА та САД для військовослужбовців розробляються функціональні обов’язки, а для цивільного персоналу – посадові інструкції.

3. Розроблення функціональних обов’язків та посадових інструкцій здійснюють з дотриманням таких принципів:

відсутність дублювання – у тексті документа не мають повторюватися однакові за змістом положення;

інформативність – інформація, викладена у документі, має бути змістовною та повною;

лаконічність – стисле викладення в документі основної інформації з наданням переваги простим реченням;

обґрунтованість – зазначена в документі інформація готується на основі законодавства, завдань, функцій органу та/або структурного підрозділу, наказів (розпоряджень), доручень керівника органу;

структурованість – послідовне викладення в документі інформації, що передбачає логічний взаємозв’язок її компонентів;

чіткість – інформація, викладена у документі, має передбачати зрозуміле та однозначне трактування.

4. Загальна інформація, наведена у функціональних обов’язках, має передбачати:

штатно-посадову категорію військовослужбовця;

найменування посади військовослужбовця, військово-облікову спеціальність, порядковий номер посади за штатом у підрозділі;

найменування посади безпосереднього керівника/начальника та керівника/начальника структурного підрозділу/самостійного структурного підрозділу (якщо застосовно).

5. Загальна інформація, наведена в посадовій інструкції, має передбачати: категорію посади (що застосовно);

найменування посади особи, облікову спеціальність, порядковий номер посади за штатом у підрозділі;

найменування посади безпосереднього керівника/начальника та керівника/начальника структурного підрозділу/самостійного структурного підрозділу (якщо застосовно).

6. Основні посадові обов'язки повинні мати посилання на застосовні статті Зводу відомостей, що становлять державну таємницю.”;

3) глави 3 – 21 виключити.

У зв'язку з цим додаток 46 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 2 глави 6 розділу XIV), додаток 47 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 2 глави 7 розділу XIV), додаток 48 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 2 глави 9 розділу XIV), додаток 49 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 2 глави 12 розділу XIV) виключити.

Начальник Головного управління
державної авіації України
полковник

Володимир ПЕРЕЛЬОТ