



МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

03.08.2021

м. КИЇВ

№ 223

Про затвердження Змін до
Правил інженерно-авіаційного
забезпечення державної авіації
України

ЗАРЕЄСТРОВАНО
в Міністерстві юстиції України

"16" вересня 2021 року

за № 1221/36843

Відповідно до статті 7 Повітряного кодексу України та з метою удосконалення окремих питань інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України, а також їх адаптації до вимог європейських авіаційних правил **наказую**:

1. Затвердити Зміни до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 05 липня 2016 року № 343, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 08 серпня 2016 року за № 1101/29231, що додаються.

2. Управлінню регулювання діяльності державної авіації України забезпечити у встановленому порядку подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.

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

Міністр оборони України



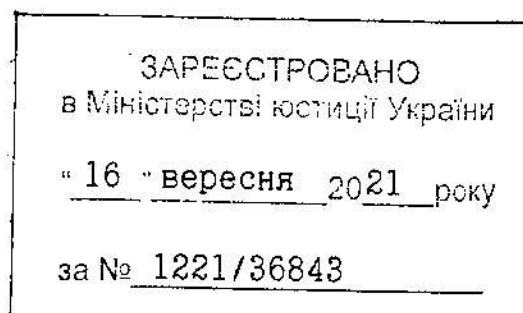
Андрій ТАРАН

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства оборони України

03 серпня 2021 року

№ 223



ЗМІНИ

до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України

1. У розділі I:

1) у пункті 2:

в абзаці двадцять другому слово “зберігання” замінити словом “збережуваності”;

в абзаці двадцять п'ятому слова “за технічним станом” замінити словами “технічного стану”;

в абзаці п'ятдесят першому слова “за технічним станом” та “встановлені нормативно-технічними документами (далі – НТД), чи за наявності несправності АТ” замінити відповідно словами “технічного стану” та “встановленими в нормативній документації (далі – НД)”. Далі по тексту Правил аббревіатуру “НТД” замінити аббревіатурою “НД”;

в абзаці п'ятдесят другому слова “ресурсних показників із” замінити словами “ресурсу (строку служби) з”;

2) абзац другий пункту 7 виключити;

3) абзац перший пункту 8 після слів “запасні частини та матеріали” доповнити словами “(далі – ЗЧМ)”;

4) у пункті 11 слова “та Збройних Сил України (далі – ОУА ЦОВВ та ЗСУ)” замінити словами “, органів управління авіації Збройних Сил України, органів управління авіації інших військових формувань, утворених відповідно до законів України (далі – ОУА)”. Далі по тексту Правил абревіатуру “ОУА ЦОВВ та ЗСУ” замінити абревіатурою “ОУА”;

5) в абзаці першому пункту 14 слова “запасними частинами і матеріалами (далі – ЗЧМ)” та “ОУА ЦОВВ та ЗСУ” замінити відповідно словами “ЗЧМ” та “ОУА”.

2. У розділі II:

1) у главі 1:

в абзаці третьому пункту 3 слова “(далі – ГП) ОУА ЦОВВ та ЗСУ;” замінити словами “авіації центральних органів виконавчої влади, Збройних Сил України та інших військових формувань, утворених відповідно до законів України (далі – ГПА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ);”;

в абзаці двадцятому пункту 4 слова “які перелітають” замінити словами та цифрою “що перелітають (додаток 1)”;

абзац двадцять другий пункту 4 після слів “05 січня 2015 року” доповнити знаком та цифрою “№ 2”;

в абзаці двадцять третьому пункту 4 слова “іноземній технічній розвідці” замінити словами “технічним засобам розвідки (далі – ПД ТЗР)”;

пункт 4 доповнити новим абзацом двадцять четвертим такого змісту:

“еталонні справи обльоту на типи АТ, що експлуатуються авіаційною частиною.”.

У зв'язку з цим абзаци двадцять четвертий, двадцять п'ятий вважати відповідно абзацами двадцять п'ятим, двадцять шостим;

2) у главі 3:

в абзаці четвертому пункту 1 слова “протидії технічним засобам розвідки (далі – ПД ТЗР)” замінити абревіатурою “ПД ТЗР”;

у підпункті 1 пункту 2 слова “авіаційний технік (старший авіаційний технік, борт-технік) ПС” замінити словами “старші авіаційні техніки (техніки) ПС (бортові техніки)”;

в абзаці другому підпункту 2 пункту 2 слова “технічно-експлуатаційної частини авіаційної техніки” замінити аббревіатурою “ТЕЧ АТ”;

в абзаці сьомому підпункту 2 пункту 2 слова “авіаційний технік (борт-технік, механік) ПС” замінити словами “старші авіаційні техніки (техніки) ПС (бортові техніки)”;

у підпункті 3 пункту 2 слова “авіаційний технік (борт-технік, механік) ПС” замінити словами “старші авіаційні техніки (техніки) ПС (бортові техніки)”;

підпункт 4 пункту 2 після слова “паспорт” доповнити словом “(етикетка)”;

у підпункті 8 пункту 2 слова “Авіаційний технік ПС” замінити словами “Старший авіаційний технік (технік) ПС (бортовий технік)”;

у пункті 3 слова “і вказівками ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ” замінити словами “або вказівками ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ”;

пункт 4 викласти в такій редакції:

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

Зазначені посадові особи повинні забезпечити своєчасне внесення до документації змін (доповнень).

Старші інженери з’єднання зі спеціальності повинні не менше одного разу на рік перевіряти наявність і стан еталонних примірників документації, яка

знаходиться у підпорядкованих військових частинах, своєчасне внесення до неї змін (доповнень) із записом про це на вклеєному спеціально для цього аркуші.

Старші інженери (інженери) авіаційної частини зі спеціальності повинні не менше одного разу на рік перевіряти наявність і стан робочих примірників документації, своєчасне внесення до них змін і доповнень із записом про це на вклеєному спеціально для цього аркуші.

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

3) у главі 4:

пункт 1 викласти в такій редакції:

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

у пункті 2 слова та цифри “в частині (установі) (додаток 6)” замінити словами та цифрами “в органі управління ІАС (додаток 6) та в частині (установі) (додаток 7)”.

3. У розділі III:

1) абзац десятий пункту 6 глави 1 доповнити реченням “Для АТ, відремонтованої після 01 грудня 2020 року, початок відліку міжремонтних ресурсних показників здійснюється від дати видачі сертифіката передачі до експлуатації ПС/сертифіката дозволеної передачі компонента.”;

2) пункт 13 глави 5 після слова “картці” доповнити словами та цифрами “(додаток 10), крім ПС, які укомплектовані бортовими журналами підготовки ПС”.

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, іншими нормативно-правовими актами у галузі державної авіації, експлуатаційною документацією, вказівками головного інженера авіації Військово-Повітряних Сил, технічними розпорядженнями начальника озброєння Військово-Повітряних Сил, вказівками головного інженера авіації Повітряних Сил Збройних Сил України стосовно АТ, експлуатантом якої є Повітряні Сили Збройних Сил України.

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

Правила державної авіації України, в яких використано принципи EASA (European Union Aviation Safety Agency) та Європейських військових вимог з 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 (держави розробника (виробника)) сертифікат типу, обмежений сертифікат типу, додатковий сертифікат типу, схвалення за визначеним технічним стандартом. Для інших ПС/компонентів ПС зазначені правила діють в частині, де застосовано (визначається уповноваженим підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України).

Також уповноваженим підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації видаються директиви льотної придатності, обов'язкові для виконання на ПС/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 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 згідно з авіаційними правилами України.”;

абзац четвертий пункту 2 викласти в такій редакції:

“Розробку, серійне виробництво, ТОР АТ здійснюють організації, схвалені за правилами, затвердженими відповідними наказами Міністерства оборони України. Цими наказами Міністерство оборони України визначає Уповноважений підрозділ Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації, на який покладаються функції схвалення організацій та сертифікації типу виробів АТ (ПС, АД, повітряний гвинт).”;

у пункті 9 слова “ІАС посадових осіб ОУА ЦОВВ та ЗСУ” замінити словами “органів управління ІАС вищого рівня не рідше одного разу на два роки”;

2) у главі 2:

друге речення абзацу першого пункту 1 доповнити словами “, а також інші роботи, передбачені регламентами технічного обслуговування ПС та розпорядженнями посадових осіб ОУА.”;

в абзаці другому пункту 1 слова “за технічним станом” замінити словами “технічного стану”;

в абзаці другому пункту 2 аббревіатури “ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ” та “ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ” замінити відповідно аббревіатурами і словами “ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ” та “керівником ІАС вищого рівня”;

в абзаці другому пункту 3 слова “підготовки ПС до польоту та регламентних робіт” замінити словами “робіт на ПС”;

у пункті 10 слова “(авіаційного техніка, бортового техніка) ПС”, “(авіаційного техніка, бортового техніка) ПС”, “(авіаційного техніка, бортового

техніка)” та “(авіаційний технік, бортовий технік) ПС” замінити відповідно словами “(техніка) ПС (бортового техніка)”, “(техніка) ПС (бортового техніка)”, (техніка) ПС (бортового техніка)” та “(технік) ПС (бортовий технік)”;

у пункті 11 слова “(авіаційний технік, бортовий технік) ПС” замінити словами “(технік) ПС (бортовий технік)”;

в абзаці першому пункту 13 слова “(авіаційний технік, бортовий технік) ПС” та “по команді” замінити відповідно словами “(технік) ПС (бортовий технік)” та “у порядку підпорядкованості”;

у пункті 19 слова “(авіаційний технік) ПС” замінити словами “(технік) ПС (бортовий технік)”;

в абзаці першому пункту 20 слова “Техніки (механіки)” замінити словами “Старші техніки (техніки, бортові техніки, механіки)”;

3) у главі 3:

абзац перший пункту 1 після слова “призначається” доповнити словами “до груп”;

доповнити пункт 1 новим абзацом другим такого змісту:

“До складу технологічних обслуг спеціалістів обслуг обслуговування, для виконання видів підготовок ПС під час льотної зміни, можуть залучатися спеціалісти інших підрозділів, які мають відповідний допуск. У цьому випадку склад таких обслуг також визначається наказом командира авіаційної частини.”.

У зв’язку з цим абзаци другий – восьмий вважати абзацами третім – дев’ятим відповідно;

пункт 9 викласти в такій редакції:

“9. На час польотів із числа ІТС призначається начальник аварійно-рятувальної команди (далі – АРК) та команда технічної допомоги (інженерно-авіаційний підрозділ), що входить до складу АРК. Начальник АРК підпорядковується керівнику польотів на аеродромі. Склад сил та засобів команди технічної допомоги (інженерно-авіаційного підрозділу) визначається наказом командира авіаційної частини.

Команда технічної допомоги призначається для вивільнення ЗПС та руліжних доріжок (далі – РД) від несправних ПС, надання допомоги екіпажу (пасажирам) під час аварійного покидання ПС на землі та приступає до виконання цих операцій за командою керівника польотів. Порядок і місце збору команди визначається інструкцією з організації евакуації повітряних суден.”;

4) в абзаці п'ятому пункту 3 глави 6 слова “аркуші (аркуш) контролю” замінити словами “листи (лист) контролю”;

5) в абзаці другому пункту 10 глави 6 слова “аркушів” та “час” замінити відповідно словами “листів” та “останні 12 місяців”;

6) у главі 7:

абзац перший пункту 2 після слів “в спеціальних приміщеннях” доповнити словами “, в рухомих ЗНО СЗ (в рухомих універсальних (спеціальних) лабораторіях, авіаремонтних станціях, засобах обслуговування спеціальних систем)”;

в абзаці другому пункту 3 слово “технологічними” виключити:

абзац п'ятий пункту 6 глави 7 доповнити реченням “За результатами контрольного огляду заступник командира ае з ІАС та начальники обслуг обслуговування роблять запис про якість виконання регламентних робіт в журналах начальників груп технічно-експлуатаційної частини авіаційної техніки частини.”;

7) у пункті 2 глави 10 слова “ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ” та “за технічним станом” замінити відповідно словами “ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ” та “технічного стану”;

8) у главі 12:

у пункті 1 слова “за технічним станом” замінити словами “технічного стану”;

у пункті 2 слова “за технічним станом” замінити словами “технічного стану”;

у пункті 3 слова “, нормативною та методичною” замінити словами “та нормативною”;

9) в абзаці другому пункту 7 глави 13 слова “первинний, повторний та позаплановий” та “аркуші” замінити відповідно словами “вступний, первинний, повторний, позаплановий та цільовий” та “листі”;

10) пункт 1 глави 15 доповнити новим абзацом другим такого змісту:

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

У зв’язку з цим абзаци другий – шостий вважати абзацами третім – сьомим відповідно;

11) абзац другий пункту 1 глави 16 після слів “екіпажем” доповнити словами “(бортовим техніком)”;

12) у главі 17:

пункт 2 доповнити новим абзацом чотирнадцятим такого змісту:

“Дозволяється виконувати обліт після одночасного виконання регламентних робіт та заміни двигуна (двигунів) за сумісною програмою, якщо це передбачено типовою програмою.”.

У зв’язку з цим абзаци чотирнадцятий – шістнадцятий вважати абзацами п’ятнадцятим – сімнадцятим відповідно;

абзац перший пункту 1.1 викласти в такій редакції:

“1.1. МОК, які підтверджують проведення обльоту, контрольного або ознайомлювального польоту, після їх аналізу керівним ІТС, зберігаються у відповідній справі обльоту. За наявності сучасних засобів обробки польотної інформації, які дозволяють зберігати електронні версії МОК зазначених польотів, – у порядку, визначеному ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ.”;

абзац тридцять шостий пункту 12 після слів “складається на” доповнити словами “підставі вимог експлуатаційної”;

пункт 13 доповнити новими абзацами восьмим – дванадцятим такого змісту:

“Результати обльоту ПС оформлюються в справі обльоту. Справа обльоту зберігається за кожним ПС у спеціальних секційних шафах у заступника командира авіаційної ескадрильї з ІАС.

Документи та матеріали, що містяться у справі обльоту ПС, зберігаються до виконання та оформлення результатів наступного однотипного обльоту. Документи та матеріали контрольного та ознайомлювального польоту 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 (СДА) до іншої, справа обльоту передається разом з пономерною документацією цього ПС із зазначенням у приймально-здавальному акті. У разі відсутності справи обльоту ПС або її некомплектності льотним складом авіаційної частини (СДА), що здає ПС, виконується обліт після виконання регламентних робіт.

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

13) главу 19 викласти в такій редакції:

“19. Підконтрольна та дослідна експлуатація. Льотні випробування

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 науково-дослідними установами, згідно з розподілом повноважень, та вводяться в дію ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ.

2. Підконтрольною і дослідною експлуатацією є штатна експлуатація заданої кількості виробів АТ. Підконтрольна та дослідна експлуатація різняться

метою, обсягом проведення, а також можуть відрізнятися способом отримання і узагальнення результатів.

Підконтрольна експлуатація супроводжується додатковим контролем і врахуванням технічного стану заданої кількості виробів АТ з метою одержання інформації щодо прогнозованого змінювання якісних показників технічного стану АТ в умовах експлуатації.

3. За виконання програм підконтрольної (дослідної) експлуатації в установлені строки є відповідальним керівник СДА.

Безпосереднє керівництво підконтрольною (дослідною) експлуатацією здійснює комісія, яка призначається наказом відповідного керівника СДА.

Розроблення методичних вказівок щодо виконання відповідних програм, а також науково-методичне керівництво цими заходами здійснюється відповідною науково-дослідною установою, згідно з розподілом повноважень.

Всі роботи, за результатами яких можуть вноситися зміни до КЛЕ зразка АТ, виконуються за програмами, методичними вказівками та під науково-методичним керівництвом науково-дослідної (випробувальної) установи, яка має право розробки і зміни КЛЕ.

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

4. Перед початком підконтрольної (дослідної) експлуатації наказом командира авіаційної частини визначаються основні та запасні об'єкти, екіпажі, а також призначаються особи, які відповідають за збір, підготовку та оформлення результатів.

5. За результатами підконтрольної (дослідної) експлуатації складається акт. За матеріалами акта відпрацьовуються та впроваджуються заходи, направлені на підвищення боєготовності АТ, ефективності її бойового

застосування та підвищення експлуатаційних властивостей у процесі подальшої її експлуатації.

6. Залежно від стадій життєвого циклу, АТ, яка потребує льотних випробувань, проходять:

льотно-конструкторські (попередні, заводські) випробування;

дослідні випробування;

державні (державні спільні) випробування;

сертифікаційні випробування;

пред'явницькі випробування;

приймально-здавальні випробування;

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

спеціальні випробування;

військові випробування;

лідерні випробування;

визначальні відомчі випробування;

попередні і державні випробування складових частин дослідних зразків АТ;

випробування серійних ремонтних зразків.

7. Всі випробування проводяться за програмами та методиками випробувань, які розробляються науково-дослідною (випробувальною) установою, яка має право розробки і зміни КЛЕ, або підприємством-розробником АТ (на відповідних етапах створення та виробництва зразка) з погодженням зазначеною науково-дослідною (випробувальною) установою.

Не допускається будь-яке зменшення обсягу визначальних відомчих випробувань зразка АТ щодо оцінки безпеки польотів.

8. Тимчасова експлуатаційна документація зразка АТ, що діє на період проведення випробувань погоджується з відповідною науково-дослідною (випробувальною) установою, яка має право розробки і зміни КЛЕ.

Допуск ІТС до технічної експлуатації АТ при проведенні випробувань, здійснюється згідно з вимогами чинних нормативних документів, які регламентують проведення випробувань в державній авіації України.

9. Лідерні та військові випробування проводяться відповідно до наказів керівників ОУА.

Порядок проведення лідерних та військових випробувань визначається окремими положеннями, які розробляються науково-дослідною (випробувальною) установою, яка має право розробки і зміни КЛЕ, і вводяться в дію керівниками ОУА.

Перший етап лідерних випробувань – лідерна експлуатація виробів АТ. Лідерною експлуатацією виробів АТ є штатна експлуатація експлуатантом СДА виділених виробів АТ, яка здійснюється з інтенсивнішим витрачанням ресурсу порівняно з рештою однотипних виробів задля одержання випереджувальної інформації щодо впливу напрацювання чи строку експлуатації на їхній технічний стан і визначення можливості та умов встановлення нових значень показників довговічності для цієї АТ.

10. Роботи за введеними в дію бюлетенями на АТ, задіяній в лідерних і військових випробуваннях, виконуються в першу чергу.”;

14) у главі 20:

абзац перший пункту 3 після слів “Такий контроль” доповнити словами “може проводитись” та після слів “начальниками виконавців” доповнити словами “, посадовими особами ІАС, що мають більш високу класну кваліфікацію ніж виконавці за умови, що зазначені посадові особи встановленим порядком допущені (авторизовані) до виконання поопераційного контролю.”;

в абзаці першому пункту 4 слово “технологічні” виключити;

в абзаці другому пункту 5 виключити друге речення.

5. У розділі V:

1) у главі 1:

у пункті 21 слова “за приладними дошками” замінити словами “, що виконуються за панелями приладів,”;

в абзаці першому пункту 27 слово “відділі” замінити словом “відділенні”;

2) абзац другий пункту 6 глави 2 після слова “противідкотні” доповнити словом “колодки”;

3) у главі 4:

в абзаці третьому пункту 3 слова “на базі протичовнового озброєння (далі – ПЧОЗ)” замінити словами “в частинах (підрозділах) зберігання та підготовки АЗУ”;

в абзаці першому пункту 10 слова “і ПТЗ” замінити словами “, засобів створення пасивних перешкод та ПТЗ систем АОЗ”;

в абзаці першому пункту 12 останнє речення викласти в такій редакції:

“АЗУ, засоби створення пасивних перешкод та ПТЗ систем АОЗ доставляються на майданчики підготовки”;

в абзаці третьому пункту 12 слова “баз ПЧОЗ” замінити словами “частин (підрозділів) зберігання та підготовки АЗУ”;

в абзаці другому пункту 15 слова “бази ПЧОЗ” замінити словами “частин (підрозділів) зберігання та підготовки АЗУ”;

4) у пункті 1 глави 6 слово “методичною” замінити словом “експлуатаційною”;

5) у пункті 2 глави 7 слова “і транспортно-бойових вертольотах виконують члени льотного екіпажу” замінити словами “та бойових і десантно-транспортних вертольотах виконують члени льотного екіпажу у разі виконання завдань у відриві від місць постійного базування”;

6) в абзаці другому пункту 5 глави 11 слова “приладні дошки” у всіх відмінках замінити словами “панелями приладів” у відповідних відмінках;

7) у главі 12:

у пункті 4 абревіатуру “ПС” замінити словом “літаків”;

абзац п'ятий пункту 12 доповнити реченням “Контроль за якістю виконання радіодевіаційних робіт покладається на старшого інженера (інженера) з РЕО.”;

8) доповнити новою главою 21 такого змісту:

“21. Особливості експлуатації бортової випробувальної апаратури дослідних зразків АТ

1. Встановлення та експлуатація випробувальної апаратури здійснюється підготовленим персоналом підприємства-розробника АТ та науково-дослідної (випробувальної) установи, яка має право розробки і зміни КЛЕ.

2. Підключення додаткових датчиків бортової випробувальної апаратури до систем і агрегатів дослідних зразків АТ виконує персонал, що здійснює їх штатну технічну експлуатацію.

3. Підключення бортової випробувальної апаратури до систем і агрегатів дослідних зразків АТ здійснюється підготовленим персоналом підприємства-розробника АТ та науково-дослідної (випробувальної) установи, яка має право розробки і зміни КЛЕ, або сумісно з персоналом, що здійснює її штатну технічну експлуатацію.

4. Перевірка справності та працездатності бортової випробувальної апаратури проводиться під час виконання всіх видів підготовки дослідних зразків АТ.

Перед виконанням польоту дослідного зразка АТ, ІТС експлуатанта сумісно з персоналом підприємства-розробника АТ, науково-дослідної (випробувальної) установи, яка має право розробки і зміни КЛЕ, здійснюються

перевірки працездатності штатних систем та бортового випробувального обладнання.

5. Градування каналів реєстрації випробувальної апаратури при імітації сигналів обладнання АТ за допомогою КПА виконується або персоналом підприємства-розробника АТ, або персоналом науково-дослідної (випробувальної) установи, яка має право розробки і зміни КЛЕ, або сумісно з персоналом, що здійснює її штатну технічну експлуатацію. При цьому виконується корегування градувань каналів реєстрації штатних бортових ЗОК.

6. Після завершення випробувань випробувальне обладнання демонтується з дослідного зразка АТ персоналом, який встановлював зазначене обладнання. Після демонтажу випробувального обладнання ІТС, що здійснює штатну технічну експлуатацію зазначеної АТ, виконує її контрольний огляд.

7. Персонал, який експлуатує бортове випробувальне обладнання на дослідному зразку АТ, робить відповідні записи в формулярі та журналі підготовки ПС про виконані роботи.

8. Контроль за роботами експлуатантів на бортовому випробувальному обладнанні дослідного зразка АТ здійснюється відповідно до вимог пункту 20 розділу IV цих Правил.”

6. У розділі VI:

1) у главі 1:

у пункті 13 слова “на базі ПЧОЗ,” замінити словами “частинах (підрозділах) зберігання та підготовки АЗУ і”;

у пункті 31 глави 1 слова “ОУ ВМС і” виключити;

2) главу 3 доповнити новим пунктом 13 такого змісту:

“13. Комплексні перевірки організаторської та технологічної діяльності ТЕЧ (окремих груп) авіаційних частин армійської авіації проводяться спеціалістами літаючої авіаційно-технічної лабораторії у термін не рідше одного разу на рік.”;

3) у главі 4:

пункт 1 викласти в такій редакції:

“1. Особливістю роботи авіації Національної гвардії України (далі – НГУ) є оперативне вжиття заходів щодо реалізації виконання завдань, покладених на НГУ.

Здійснення інженерно-авіаційного забезпечення авіації НГУ визначається особливостями, що пов’язані із тривалим перебуванням одного або групи ПС у відриві від місць постійного базування під час виконання спеціальних завдань та здійснення чергування.

ПС авіації НГУ під час виконання завдань за призначенням можуть базуватися на територіях аеродромів (аеропортів) та майданчиках НГУ та інших САД.”;

пункт 2 викласти в такій редакції:

“2. Усі особливості ІАЗ армійської авіації, авіації ВМС та ВТА поширюються на ПС (однотипні), що експлуатуються в авіації НГУ, якщо інше не вказано в цій главі.”;

доповнити новим пунктом 6 такого змісту:

“6. ІАЗ НГУ здійснюється відповідно до цих Правил, наказів командувача НГУ, а під час дії воєнного стану та початку бойових дій відповідно до наказів Головнокомандувача ЗСУ.”;

4) пункт 1 глави 5 викласти в такій редакції:

“1. Особливістю роботи авіації Державної прикордонної служби є виконання завдань з охорони державного кордону і виключної (морської) економічної зони України самостійно та у взаємодії з іншими органами охорони державного кордону, у тому числі у відриві від місць постійного базування.

Здійснення інженерно-авіаційного забезпечення авіації Державної прикордонної служби визначається особливостями, що пов'язані із тривалим перебуванням одного або групи ПС у відриві від місць постійного базування під час виконання спеціальних завдань та здійснення чергування.

ПС авіації Державної прикордонної служби можуть базуватися на аеродромах інших САД або майданчиках прикордонних загонів (підрозділів), а також на авіанесучих кораблях.

Усі особливості ІАЗ армійської авіації, авіації ВМС та ВТА поширюються на ПС (однотипні), що експлуатуються в авіації Державної прикордонної служби, якщо інше не вказано в цій главі.”;

5) у главі 6:

пункт 1 викласти в такій редакції:

“1. Особливістю роботи авіації Державної служби України з надзвичайних ситуацій (далі – ДСНС) є виконання спеціальних завдань щодо запобігання та ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій природного і техногенного характеру, екстреної евакуації громадян, які зазнали лиха, до місць надання невідкладної допомоги та евакуації постраждалого населення із районів надзвичайних ситуацій, повітряних перевезень вантажів та гуманітарної допомоги, а також здійснення чергування в єдиній системі проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування.

Здійснення інженерно-авіаційного забезпечення авіації ДСНС визначається особливостями, що пов'язані із тривалим перебуванням одного або групи ПС у відриві від місць постійного базування під час виконання спеціальних завдань та здійснення чергування.

ПС авіації ДСНС під час виконання завдань за призначенням можуть базуватися на аеродромах (аеропортах) та майданчиках (спеціально підготовлених вертолітних майданчиках) ДСНС та інших САД.

Усі особливості ІАЗ армійської авіації, авіації ВМС та ВТА поширюються на ПС (однотипні), що експлуатуються в авіації ДСНС, якщо інше не вказано в цій главі.

Строки та порядок виконання робіт із сезонного обслуговування АТ та засобів її експлуатації визначає керівник (начальник) ОУА ДСНС. При цьому на одне ПС повинно бути виділено не менше 4 робочих днів.”;

пункт 2 викласти в такій редакції:

“2. На чергування з авіаційного пошуку і рятування, перевезення мобільних оперативних груп, аеромедичної евакуації та пожежогасіння призначаються справні ПС, які мають запас ресурсу, що забезпечує не менше десяти вильотів вертольотів і п’яти вильотів літаків з максимальною тривалістю польоту.

Кожне пошуково-рятувальне ПС, що залучається до чергування в єдиній системі проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування, має бути обладнане відповідно до вимог нормативно-правових актів з організації авіаційного пошуку і рятування та положень укладених договорів.

За рішенням керівника (начальника) ОУА ДСНС окремі пошуково-рятувальні ПС можуть обладнуватись десантним обладнанням для скидання потерпілим предметів і засобів життєзабезпечення та спеціальним обладнанням для інших завдань за призначенням.

Аеромедична евакуація здійснюється із залученням ПС, обладнаних комплектами спеціального медичного та аварійно-рятувального обладнання.

За готовність спеціального медичного обладнання до застосування, його зберігання, виконання відповідних робіт з технічного обслуговування та здійснення їх обліку відповідає медична служба СДА ДСНС. Використання спеціального медичного обладнання здійснюється підготовленим медичним персоналом.

До ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, пов’язаних із гасінням пожеж, залучаються ПС, які оснащені спеціальним протипожежним обладнанням (водозливне обладнання та пристрої).

Під час здійснення чергування на ПС дозволяється в один день, після виконання попередньої підготовки або паркового дня виконувати передполітну підготовку.

На період виконання всіх видів робіт (крім передпольотної підготовки, підготовки до повторного польоту та післяпольотної підготовки), а також за потреби усунення несправностей, ПС знімається з чергування і замінюється іншим (підготовленим до несення чергування) або переводиться у нижчий ступінь готовності. Роботи з підготовки ПС до чергування виконуються ІТС підрозділу, від якого виділено ПС. Дозволяється у разі необхідності до виконання робіт залучати ІТС інших підрозділів, якщо він допущений до експлуатації АТ цього типу.

На ПС, що залучено до чергування не на аеродромі базування, виконується:

ДРАТ (попередня підготовка, на типах АТ, де передбачено РТО), не рідше одного разу на тиждень;

види підготовок до польотів та робіт виконуються допущеним до самостійного виконання всіх видів підготовок до польотів складом екіпажу ПС, за повноту, якість і своєчасність їх виконання відповідає командир екіпажу ПС.

Охорона ПС, об'єктів, розташованих на аеродромі постійного базування, здійснюється відповідно до вимог цих Правил та відповідних наказів Міністерства оборони України, ДСНС.

Охорона ПС, які знаходяться на чергуванні та розташовані в аеропортах, здійснюється відповідно до умов укладених договорів.”;

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:

передполітна підготовка;

підготовка до повторного польоту;

післяполітна підготовка;

періодичні роботи;

роботи за бюлетенями промисловості;

цільові огляди і перевірки.

Попередня підготовка, цільові огляди, роботи за планом паркового дня виконуються після виконання спеціального завдання та 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.

Допускається випускати в політ ПС з окремими несправностями систем (компонентів), якщо вони не будуть використовуватися в даному 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 СДА, про що здійснюється запис у журналі підготовки ПС за підписами інженера СДА з відповідної спеціальності та керівника ІАС САД.

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.”;

5) у главі 7:

у пункті 1 слова “, визначеному відповідною вказівкою ГІ авіації ОУА ЦОВВ або ЗСУ” замінити словами “виду підготовки з найбільшим обсягом без спорядження ПС”;

у пункті 7 перше та друге речення замінити реченням “На безпілотних ПС види підготовок, обсяг і тривалість дії кожного виду підготовки визначається РТО”;

пункт 11 викласти в такій редакції:

“11. Передпольотна підготовка виконується перед кожним пуском безпілотного ПС з особливостями, встановленими експлуатаційною документацією.”;

7) доповнити новою главою 8 такого змісту:

“8. Особливості технічної експлуатації безпілотних авіаційних комплексів

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

2. Обліт безпілотних ПС в авіаційних частинах проводиться за розпорядженням керівника ОУА.

3. На безпілотних авіаційних комплексах види підготовок, обсяг і тривалість дії кожного виду підготовки визначається РТО. Про виконання всіх видів робіт робиться відповідний запис у журнал підготовки повітряного судна.

Форма та порядок ведення журналу підготовки ПС визначається індивідуально, у відповідності до типу безпілотного авіаційного комплексу.

4. Контроль за виконанням видів підготовок здійснює начальник обслуги авіаційно-технічного загону (старший технік обслуги авіаційно-технічного загону).

5. Безпілотні ПС закріплюються за старшим техніком обслуги авіаційно-технічного загону (начальником обслуги авіаційно-технічного загону). За одним старшим техніком (начальником обслуги) допускається закріплення не більше двох ПС.”.

7. У розділі VII:

1) у главі 2:

у пункті 14 абзац другий виключити.

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

в абзаці другому пункту 14 слова “компетентним органом” замінити словами “уповноваженим підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України”;

2) у главі 3:

абзац перший пункту 6 доповнити словами “та/або програми TOP ПС”;

абзац сьомий пункту 7 після слова “обльотів” доповнити словами “(контрольних польотів)”;

в абзаці дванадцятому пункту 7 слова “утримання у справному стані” замінити словами “підтримання льотної придатності”;

абзац тринадцятий пункту 7 після слова “здавання” доповнити словами “та передача до експлуатації встановленим порядком”;

абзац п'ятий пункту 8 після слова “ремонту” доповнити словами “, якщо інше не визначено НД та/або умовами договору (державного контракту)”;

абзац восьмий пункту 8 після слів “(військовому представництву)” доповнити словами “, зокрема важливі завдання з TOP (чутливі до безпеки польотів завдання з TOP, що вимагають незалежної перевірки (інспекції))”;

абзац дев'ятий пункту 8 виключити;

пункт 9 викласти в такій редакції:

“9. На запит організації з TOP допускається уточнення обсягу та технології ремонту АТ за листами виробників і розробників, які узгоджені з представництвом замовника (військовим представництвом), з подальшим впровадженням необхідних змін відповідними бюлетенями промисловості.

Порядок відновлення та взяття на облік конструкторської, технологічної і ремонтної документації АТ, за якою не здійснюється авторський нагляд, встановлюється Міністерством оборони України.

Організації з TOP для зміни обсягу та технології ремонту АТ, за якою не здійснюється авторський нагляд, необхідно запропонувати головній організації замовника, що здійснює науково-методичне супроводження експлуатації та

серійного ремонту АТ, науково-технічну розробку для проведення її науково-технічної експертизи.”;

абзац третій пункту 12 після слів “польотний лист” доповнити словами “, а також здійснено передачу до експлуатації ПС встановленим порядком (сертифікація лінійного ТО в умовах бази організації з ТОР)”;

абзац четвертий пункту 12 викласти в такій редакції:

“Випробувальні польоти ПС, зареєстрованих у реєстрі державних повітряних суден України, виконуються за наявності спеціального сертифіката льотної придатності державного повітряного судна або дозволу (військового) на виконання польотів, виданого уповноваженим підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України відповідно до правил, які затверджуються наказом Міністерства оборони України. Випробувальні польоти інших ПС, які належать до військової техніки, здійснюються за умови їх тимчасової реєстрації уповноваженим підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України. Порядок надання допуску до виконання польотів таким ПС визначається відповідними правилами, які затверджуються наказом Міністерства оборони України.”;

абзац чотирнадцятий пункту 12 викласти в такій редакції:

“керівник з виробництва (керівник з базового ТОР ПС) та/або керівник з лінійного ТО ПС – загальну організацію підготовки ПС до польоту, що забезпечує виконання робіт у повному обсязі з необхідною якістю та передачу до експлуатації ПС встановленим порядком (сертифікація лінійного ТО в умовах бази організації з ТОР);”;

в абзаці вісімнадцятому пункту 12 слова “авіаційний технік ПС” замінити словами “старший авіаційний технік (технік) ПС (бортовий технік)” та доповнити таким реченням: “Передача до експлуатації ПС (сертифікація лінійного ТО в умовах бази організації з ТОР) здійснюється уповноваженим персоналом, який засвідчує ТО, відповідно до правил, які затверджуються наказом Міністерства оборони України”;

абзац другий пункту 16 викласти в такій редакції:

“Початок відліку міжремонтних ресурсних показників та гарантійних зобов’язань відремонтованої АТ здійснюється від дати видачі сертифіката передачі до експлуатації ПС / сертифіката дозволеної передачі компонента, який видається після виконання відповідної сертифікації ТОР встановленим порядком.”.

8. У розділі IX:

1) пункт 1 глави 2 доповнити новим абзацом другим такого змісту:

“Виявлені при проведенні випробувань відмови та несправності нових зразків АТ не обліковуються як інциденти і наводяться в акті випробувань. На модернізованих (модифікованих) зразках АТ такий облік застосовно лише в частині внесених конструктивних змін до базової конструкції.”.

У зв’язку з цим абзаци другий – сьомий вважати абзацами третім – восьмим відповідно.

9. У розділі X:

1) пункт 2 глави 1 викласти в такій редакції:

“2. Усі роботи, пов’язані зі здаванням ПС до авіаційних частин (замовнику), підготовкою до ознайомлювального польоту і перельоту, виконуються персоналом ЛВС підприємства-виробника (АРП), а також СДА, які здають ПС.

ІТС для приймання ПС та їх компонентів та обладнання викликається керівником підприємства-виробника (АРП) за погодженням з керівником військового представництва на підприємстві-виробнику (АРП), СДА, які здають ПС.

Персонал авіаційних частин (замовника) допускається до приймання ПС на ЛВС наказом керівника підприємства-виробника (АРП) за наявності доручення на отримання ПС.

Уповноважений персонал підприємства-виробника (АРП) та керівник військового представництва на підприємстві-виробнику (АРП), СДА, які здають ПС, представляє ПС для приймання групі ІТС авіаційної частини (замовника).

Приймання ПС здійснюється групою ІТС шляхом перевірки їхнього стану в обсязі не менше контрольного огляду.

Забезпечення ІТС інструментом і необхідною контрольно-перевірочною апаратурою для перевірки систем і обладнання ПС покладається на ЛВС підприємства-виробника (АРП), СДА, які здають ПС.

Виявлені недоліки і несправності мають бути записані у відомість дефектів та усунуті персоналом ЛВС і виробничих підрозділів підприємства-виробника (АРП), СДА, які здають ПС. Про перевірку усунення недоліків і несправностей ІТС робить запис у відомості дефектів.

Приймання виготовлених ПС здійснюється після оформлення документації.”;

2) у главі 5:

абзац третій пункту 4 викласти в такій редакції:

“перша категорія – нові ПС або АД (не були у використанні), які знаходяться на зберіганні у центрах забезпечення та на складах військових частин, відповідають вимогам технічних умов та відповідних стандартів з невичерпаним ресурсом та (або) строком служби і повністю придатні для використання за призначенням;”;

абзац четвертий пункту 4 викласти в такій редакції:

“друга категорія – ПС або АД, які знаходяться в експлуатації (були у використанні), які утримуються у центрах забезпечення та на складах військових частин, відповідають всім вимогам експлуатаційної документації, придатні до використання за призначенням (з ремонтом або після ремонту) і використовується у межах встановленого ресурсу та (або) строку служби;”;

абзац п'ятий пункту 4 викласти в такій редакції:

“третя категорія – ПС або АД, встановлений ресурс та (або) строк служби яких закінчився, але за своїм технічним (якісним) станом вони є придатними для використання за прямим призначенням після контрольно-відновлювальних робіт і переведення на експлуатацію за технічним станом, потребують КТО та відновлювальних робіт в процесі експлуатації за технічним станом, відновлення справності яких може бути здійснено шляхом виконання робіт з продовження строків служби (ресурсів) або ремонту;”;

абзац шостий пункту 4 викласти в такій редакції:

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

абзаци сьомий – восьмий пункту 4 викласти в такій редакції:

“п’ята категорія – ПС або АД, які є технічно несправним і за своїм якісним (технічним) станом непридатне для подальшого використання, морально і фізично застаріле, не відповідає вимогам технічних умов та відповідних стандартів, відновлення (ремонт) якого технічно неможливе або економічно недоцільне та яке підлягає списанню. ПС або АД п’ятої категорії можуть бути переведені або переобладнані в навчальні (наочні) посібники для використання в освітній галузі або утилізовані.

ПС або АД, переведені до п’ятої категорії підлягають вилученню з обліку (списанню) військових частин (установ) 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). Після оприбуткування на відповідному складі (сховищі) майна, що утворилось від розбирання, складається акт якісного (технічного) стану встановленого зразка та затверджується командиром військової частини (керівником СДА). Затверджений акт якісного (технічного) стану встановленого зразка є підставою для знищення формуляра ПС або АД встановленим порядком.”;

3) пункт 6 глави 7 викласти в такій редакції:

“6. Завершальний етап утилізації складається з:

розбирання планера та агрегатів (згідно з відомостями) на металобрухт із поділом на чорні, кольорові та інші метали;

розбирання систем і агрегатів з метою вилучення деталей, елементів і вузлів, що містять дорогоцінні метали та коштовні сплави;

здача продуктів утилізації з оприбуткуванням на відповідному складі (сховищі);

складання та затвердження акта якісного (технічного) стану встановленого зразка;

знищення в установленому порядку формулярів (паспортів);

оформлення відповідних документів (справа ліквідації);

вилучення АТ з обліку.”;

10. У главі 1 розділу XIII:

в абзаці другому пункту 11 слова “по команді” замінити словами “у порядку підпорядкованості”;

у пункті 12 слово “радіологічного” замінити словом “радіаційного”;

в абзаці четвертому пункту 17 слово “радіологічного” замінити словом “радіаційного”;

в абзаці п'ятому пункту 17 слово “радіологічного” замінити словом “радіаційного”;

в абзаці шостому пункту 17 слово “радіологічного” замінити словом “радіаційного”.

11. У розділі XIV:

1) главу 1 доповнити новим пунктом 4 такого змісту:

“4. Керівний ІТС військових навчальних закладів, у підпорядкуванні яких є авіаційні частини (СДА), керується відповідними посадовими обов'язками визначеними для посадових осіб з'єднань.”;

2) в абзаці першому пункту 1 глави 2 слово “об’єднанні” замінити словом “з’єднанні”;

3) в абзаці четвертому пункту 3 глави 4 слова “до заступника командира частини включно” замінити словами “(крім командира частини та його заступників)”;

4) в абзаці третьому пункту 1 глави 6 аббревіатуру “КПД ІТР” замінити аббревіатурою “ПД ТЗР”;

5) доповнити новою главою 8 такого змісту:

“8. Начальник ТППР авіаційної частини

1. Начальник ТППР авіаційної частини відповідає за:

бойову та мобілізаційну готовність позиції;

бойову підготовку, виховання, військову дисципліну і моральний стан персоналу ТППР частини;

постійну готовність сил і засобів ТППР частини до перебазування, а також за справність КАЗУ частини в обсязі своїх функціональних обов’язків;

справність, збереження ЗНО СЗ, засобів контролю та інструменту, які використовуються в ТППР частини;

планування, організацію, своєчасне й якісне виконання регламентних робіт, військового ремонту і робіт за бюлетенями на КАЗУ, що надходять в ТППР частини;

своєчасне забезпечення підрозділів частини справним КАЗУ;

підготовку до бойового застосування КАЗУ;

облік і використання матеріальних і технічних засобів в ТППР частини;

організацію та дотримання персоналом заходів безпеки під час роботи з КАЗУ;

забезпечення пожежовибухобезпеки на території в службових і виробничих приміщеннях ТППР;

інженерно-технічну підготовку персоналу ТППР частини;

дотримання правил поводження із секретними виробами;

правильність проведення і своєчасність подання встановленої обліково-звітної документації.

Начальник ТППР частини у спеціальному відношенні підпорядковується заступнику командира частини з ІАС і є прямим начальником усього персоналу ТППР частини.

2. Начальник ТППР частини повинен:

знати конструкцію та правила технічної експлуатації КАЗУ та засобів її контролю;

досконало знати документи, які регламентують експлуатацію, ремонт КАЗУ, порядок забезпечення КАЗУ і визначають організацію роботи ІТС, ТППР частини, вивчати ці документи з персоналом ТППР частини і забезпечувати виконання їх вимог;

організовувати роботу персоналу ТППР, забезпечувати своєчасне і якісне виконання робіт за бюлетенями, регламентних робіт і військового ремонту відповідно до ЕД, бюлетенів заводів-виробників, вказівок ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ;

організовувати роботу на КАЗУ представників промисловості відповідно до керівних документів;

розробляти та подавати на затвердження заступнику командира частини з ІАС річний і місячні плани направлення КАЗУ на регламентні роботи;

проводити розрахунки на перебазування ТППР частини;

знати ділові та моральні якості персоналу ТППР частини, брати участь у його підборі та розстановці;

контролювати дотримання персоналом встановлених правил поводження з секретним обладнанням і документацією;

здійснювати своєчасне відправлення в ремонт несправних КАЗУ та їх агрегатів;

організовувати своєчасний метрологічний контроль та повірку КПА вантажопідйомних засобів;

організовувати підготовку персоналу і засобів технічного обслуговування ТППР до підготовки АЗУ під час ведення бойових дій та під час проведення навчань;

організовувати рекламційну роботу, своєчасне та якісне виконання робіт за бюлетенями на КАЗУ і засобах технічного обслуговування;

щомісяця підводити підсумки роботи і щотижня проводити технічні розбори з персоналом ТППР частини;

виконувати розрахунки і складати заявки на матеріальні засоби, необхідні для забезпечення роботи ТППР частини, контролювати наявність матеріальних засобів, правильність їх зберігання та використання за прямим призначенням;

організовувати облік витрати матеріальних засобів, фактично витрачених на виконання регламентних робіт і військового ремонту на КАЗУ, вносити пропозиції щодо зміни та уточнення їх комплектації та норм витрат;

здійснювати огляди ЗНО СЗ, інструменту ТППР відповідно до встановлених норм;

узагальнювати досвід роботи персоналу ТППР частини, аналізувати трудовитрати на виконання регламентних робіт і військового ремонту на КАЗУ, вживати заходів щодо вдосконалення засобів і технологій виконання робіт та підвищення продуктивності праці;

впроваджувати в ТППР частини передові методи наукової організації праці, високу технічну культуру, підтримувати ТППР частини на рівні високоорганізованого виробництва;

керувати бойовою і інженерно-технічною підготовкою, вихованням персоналу ТППР частини;

підтримувати статутний порядок і військову дисципліну, піклуватися про матеріально-побутове забезпечення і збереження здоров'я всього персоналу ТППР частини;

забезпечувати виконання заходів щодо захисту від ЗМУ, протипожежного захисту, ПД ТЗР, персоналу ТППР частини, охорони навколишнього середовища;

вести встановлений облік і звітність та журнал начальника технічної позиції підготовки ракет (додаток 47), контролювати ведення документації в групах;

організовувати пономерний облік бюлетенів.

3. Начальник ТППР частини має права командира підрозділу.”.

У зв'язку з цим глави 8 – 20 вважати главами 9 – 21 відповідно;

6) в абзаці п'ятому пункту 3 глави 13 слова “і щокварталу провадити звірку їх з еталонним примірником” замінити словами “та проводити щоквартальну звірку їх з еталонним примірником”;

7) абзац дев'ятий пункту 1 глави 14 викласти в такій редакції:

“відпрацювання переліку та облік фактичної витрати ресурсу (строку служби) агрегатів, ресурс (строк служби) яких відрізняється від ресурсу (строку служби) основного виробу та залишок яких становить менше 20 годин (одного місяця)”;

8) у главі 16:

в абзаці першому пункту 1 слова “(старший бортовий технік)” замінити словами “(старший бортовий технік, бортовий технік)”;

в абзаці другому пункті 1 слова “(старший бортовий технік)” замінити словами “(старший бортовий технік, бортовий технік)” та після слів “05 січня 2015 року” доповнити знаком та цифрою “№ 2”;

в абзаці першому пункту 2 слова “(старший бортовий технік)” замінити словами “(старший бортовий технік, бортовий технік)”;

в абзаці першому пункту 3 слова “(старший бортовий технік)” замінити словами “(старший бортовий технік, бортовий технік)”.

12. У тексті Правил:

1) слово “НТД” замінити словом “НД”;

2) слова “ОУА ЦОВВ та ЗСУ” замінити словом “ОУА”;

3) слова “ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ” замінити словами “ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ”;

4) слова “аркуш контролю” у всіх відмінках та числах замінити словами “лист контролю” у відповідних відмінках та числах.

13. У додатках до Правил:

1) доповнити Правила новим додатком 1, що додається.

У зв'язку з цим додатки 1 – 47 вважати додатками 2 – 48. У тексті Правил посилання на додатки 1 – 47 замінити посиланнями відповідно на додатки 2 – 48;

2) абзац третій пункту 3 додатка 8 викласти в такій редакції:

“У разі перебазування самостійною колоною начальник колони призначається з осіб керівного складу ІАС частини.”;

3) після додатка 9 доповнити новим додатком 10, що додається.

У зв'язку з цим додатки 10 – 48 вважати додатками 11 – 49. У тексті Правил посилання на додатки 10 – 48 замінити посиланнями відповідно на додатки 11 – 49.

4) пункт другий додатка 43 викласти в такій редакції:

“2. У графі “Примітка” інструментальної відомості робиться запис про втрату, списання, поломку або передачу інструменту іншій особі. Графа 6 заповнюється олівцем.”;

5) у відмітці до додатка 48 слова та цифри “(пункт 2 глави 8 розділу XIV)” замінити словами та цифрами “(пункт 2 глави 9 розділу XIV)”;

6) у відмітці до додатка 49 слова та цифри “(пункт 2 глави 11 розділу XIV)” замінити словами та цифрами “(пункт 2 глави 12 розділу XIV)”;

7) у додатках слова “ініціали, прізвище” замінити словами “Ім'я, ПРІЗВИЩЕ”.

Начальник Управління регулювання діяльності
державної авіації України



Андрій ТЕЛЕГІН

Додаток 1

до Правил інженерно-авіаційного
забезпечення державної авіації України
(пункт 4 глави I розділу II)

Журнал

обліку повітряних суден, що перелітають

Розпочато “___” _____ 20__ р.

Закінчено “___” _____ 20__ р.

№ з/п	Дата посадки	Тип ПС, заводський №	ПРИЗВИЩЕ командира екіпажу і бортового техніка	Дата виконання підготовки		Зауваження про роботу авіаційної техніки в польоті	Відмітки про усунення (що зроблено, підпис)	ПРИЗВИЩЕ, хто допустив до вильоту
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Додаток 10

до Правил інженерно-авіаційного
забезпечення державної авіації України
(пункт 13 глави 5 розділу III)

Бортова картка
на переліт повітряного судна _____ № _____ бортовий № _____
(тип) (заводський)
Дата вильоту (передпольотної підготовки) _____
Дата попередньої підготовки (ДРАТ) _____
Дата паркового дня _____

I. Дані за ПС на переліт з аеродрому _____
на аеродром _____

1. Ресурс, заправка, боеприпаси, злітна маса		Літак	Двигуни		КСА-3
			Лів.	Прав.	ГТДЕ
Залишок ресурсу (строку служби) до чергового ремонту					
Залишок ресурсу (строку служби) до чергових регламентних робіт (дата виконання крайніх регламентних робіт)					
Заправка	паливо (сорт, тип, вага, к-ть)				
	масло (сорт, к-ть)				
	гідролічні рідини (тип, літр)				
	СВС (літр)				
Зарядка	кисень (кг/см ²)				
	повітря (кг/см ²)				
	азот (кг/см ²)				
Підвісні баки	(тип, кількість)				
Спорядження АЗУ	артилерійське (тип, шт.)				
	ракетне (тип, шт.)				
	бомбардувальне (тип, шт.)				
Злітна маса					

2. Таблиця обліку встановлення акумуляторних батарей та гальмівних парашутів

	Заводський номер	Дата встановлення
Акумуляторна батарея		
Гальмівний парашут		

3. Таблиця спорядження авіаційними засобами ураження

Дата	Тип АЗУ	Точка підвіски	К-сть	Зав. №	Рік випуску	№ партії	Час дії або час дальнього взведення, що встановлено на підривач	ПРИЗВИЩЕ та підпис

4. Підготовка ПС до польотів

Найменування обладнання	Прізвище і підписи виконавців і контролерів про виконання підготовки	
	Передпольотна підготовка (підготовка до повторного польоту)	
	“ ” 20 р.	
	виконавець	контролер
ЛД		
АО		
ЗАК та ЕА		
АОз		
РЕО		
АПНК		
ЗР		
ЛД і ЗАПЛ		

Злив відстою палива виконав. Відстій чистий. Інструмент перевірено, в наявності.

Технік ПС _____

(військове звання, підпис, ПРИЗВИЩЕ)

Політ на ПС згідно з завданням дозволяю:

_____ (посада)

_____ (військове звання, підпис, ПРИЗВИЩЕ)

5. Зауваження льотного складу

Час вибігу роторів				Зауваження, підпис, ПРИЗВИЩЕ льотчика	Відмітка про усунення (що зроблено)	Усунув	Контролював
РНТ		РВТ					
Лів.	Прав.	Лів.	Прав.				

Картку склав _____

(підпис, ПРИЗВИЩЕ)

Картку перевірів _____

(підпис, ПРИЗВИЩЕ)

II. Заправка та спорядження ПС, контроль готовності на оперативному аеродромі

1. Таблиця спорядження авіаційними засобами ураження

Дата	№ вильоту	Тип АЗУ	Точка підвіски	Кількість	Зав. номер	Рік випуску	№ партії	Час дії або час дальнього взведення, що встановлено на підривач	ПРИЗВИЩЕ та підпис

2. Таблиця обліку встановлення (зняття) гальмівних парашутів

Дата		№ гальмівного парашуту	ПРИЗВИЩЕ і підпис	
встановлення	зняття		за здавання	за приймання

3. Таблиця обліку заправки ПС паливом

Дата	№ відомості	Густина	Показник лічильника ПЗ		Різниця в показниках (л)	Кількість дозаправленого (кг)	Кількість палива в баках	Підпис та ПРИЗВИЩЕ виконавця	Підпис та ПРИЗВИЩЕ контролера
			до заправки	після заправки					

4. Таблиця обліку заправки (зливу), дозаправки гідросистем

Дата	Марка	№ відомості	Гідросистема (кількість, л)				Підпис та ПРИЗВИЩЕ виконавця	Підпис та ПРИЗВИЩЕ контролера
			загальна ГС		бустерна ГС			
			заправлено	зливо	заправлено	зливо		

5. Таблиця обліку заправки (зливу) масла для (з) двигунів

Дата	Марка масла	№ відомості	Двигун (кількість, л)						Середня годинна витрата масла	Підпис та ПРІЗВИЩЕ виконавця	Підпис та ПРІЗВИЩЕ контролера
			лівий			правий					
			перед заправкою	заправлено	зливо	всього	перед заправкою	заправлено			

6. Підготовка ПС до польотів

Найменування обладнання	ПРИЗВИЩЕ і підписи виконавців і контролерів про виконання підготовки								
	Передпольотна підготовка " " 20 р.		Підготовка до повторного польоту " " 20 р.				Післяпольотна підготовка " " 20 р.		
			до 2-го польоту		до 3-го польоту		до 4-го польоту		
	вик.	контр.	вик./кон.	вик./кон.	вик./кон.	вик./кон.	вик.	контр.	вик./кон.
ЛД									
АО									
ЗАК та ЕА									
АОз									
РЕО									
АПНК									
ЗР									
ЛД і ЗАПЛ									

Політ на ПС згідно завдання дозволяю:

(посада)

(військове звання, підпис, ПРИЗВИЩЕ)

Готовність літака до польотів перевірів

(військове звання, підпис, ПРИЗВИЩЕ)

Особливості ведення бортової картки

Записи в бортових картках в пунктах 1 – 3 розділу I робляться старшими авіаційними техніками (техніками) ПС (бортовими техніками) на аеродромах постійного базування.

Записи в бортових картках про виконання передпольотної підготовки ПС на аеродромах постійного базування робляться спеціалістами ІАС в пункті 4 розділу I.

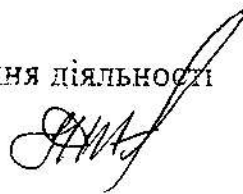
Решта записів в бортових картках робляться спеціалістами передової команди (складом льотних екіпажів) після перебазування ПС на оперативні аеродроми (аеродроми маневру).

У випадку, якщо після перебазування на оперативні аеродроми (аеродроми маневру) ПС не плануються до залучення до виконання завдань (польоти на бойове застосування) спеціалісти передової команди (льотні екіпажі) виконують післяпольотну підготовку із записом про це в пункті 6 розділу II.

Якщо після перебазування на оперативні аеродроми (аеродроми маневру) ПС плануються до залучення до виконання завдань (польоти на бойове застосування) спеціалісти передової команди (льотні екіпажі) виконують підготовку до повторного польоту із записом про це в пункті 6 розділу II.

Розділ II бортових карток друкується на окремих аркушах та додається до аркушів розділу I бортової картки кожного льотного дня на оперативному аеродромі.”.

Начальник Управління регулювання діяльності
державної авіації України



Андрій ТЕЛЕГІН