



МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

Н А К А З

24.12.2015

м. Київ

№ 761

Про затвердження Правил
аеродромно-технічного забезпе-
чення польотів повітряних суден
державної авіації України

Відповідно до статті 7 Повітряного кодексу України, з метою визначення порядку організації та здійснення аеродромно-технічного забезпечення польотів повітряних суден державної авіації України

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Правила аеродромно-технічного забезпечення польотів повітряних суден державної авіації України, що додаються.
2. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

Міністр оборони України
генерал армії України

С. Т. ПОЛТОРАК

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства оборони України

24 грудня 2015 року

№ 761

ПРАВИЛА

аеродромно-технічного забезпечення польотів повітряних суден
державної авіації України

I. Загальні положення

1. Ці Правила розроблені відповідно до статті 7 Повітряного кодексу України, з урахуванням Правил виконання польотів державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 05 січня 2015 року № 2, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 26 січня 2015 року за № 82/26527 (далі – ПВП ДА), інших нормативно-правових актів з організації діяльності підрозділів аеродромно-технічного забезпечення (далі – АТЗ) польотів, особливостей АТЗ польотів (перельотів) (далі – польотів) повітряних суден (далі – ПС) суб'єктів державної авіації України (далі – СДА).

2. Ці Правила є обов'язковими для виконання СДА, що виконують заходи АТЗ польотів (далі – авіаційна частина), та поширюються на

діяльність центральних органів виконавчої влади, які мають у підпорядкуванні СДА, та Збройні Сили України (далі – ЗСУ).

3. Терміни, які використовуються в цих Правилах, вживаються в значеннях, наведених у Повітряному кодексі України та інших нормативно-правових актах України з питань діяльності в галузі авіації.

4. Всі документи з питань організації та виконання заходів АТЗ польотів ПС державної авіації (далі – ДА) розробляються відповідно до нормативно-правових актів, що регулюють діяльність ДА, та положень цих Правил.

5. Заходи АТЗ польотів здійснюються відповідно до вимог нормативно-правових актів щодо:

утримання аеродромів, аеродромних споруд, будівель та обладнання аеродромів;

підготовки та допуску персоналу з АТЗ до забезпечення польотів;

експлуатації засобів АТЗ польотів;

забезпечення кондиційними матеріальними засобами;

організації харчування авіаційного персоналу на аеродромі;

створення умов для відпочинку та обігріву льотного складу (далі – ЛС), персоналу з технічної експлуатації ПС та іншого персоналу, який постійно виконує роботи на аеродромі;

інших нормативно-правових актів в галузі ДА.

6. Ці Правила визначають завдання та обов'язки посадових осіб органів управління авіації центральних органів виконавчої влади (далі – ОУА ЦОВВ) та ЗСУ (далі – ОУА ЗСУ), СДА під час планування, організації та виконання заходів АТЗ польотів ПС ДА та визначають основні положення з питань:

організації та порядку планування заходів АТЗ польотів посадовими особами СДА;

підготовки аеродрому, його інфраструктури та підтримання його в експлуатаційному стані під час виконання польотів;

підготовки та допуску наземних авіаційних спеціалістів до АТЗ польотів;

підготовки та допуску засобів АТЗ польотів до забезпечення польотів;

організації руху засобів наземного забезпечення польотів, автомобільного, спеціального транспорту та пішоходів на аеродромах (вертодромах, злітно-посадкових майданчиках) ДА (далі – аеродроми);

особливостей організації та порядку виконання заходів АТЗ польотів, забезпечення матеріально-технічними засобами (далі – МТЗ): кондиційними авіаційним паливом, мастилами, спеціальними рідинами (далі – ПММ); стисненими та зрідженими газами; авіаційно-технічним майном (далі – АТМ); льотно-технічним обмундируванням (далі – ЛТО), висотним спорядженням та іншими матеріальними засобами;

організації харчування авіаційного персоналу під час польотів та створення умов для відпочинку та обігріву ЛС, персоналу з технічної експлуатації ПС та іншого персоналу, який постійно виконує роботи на аеродромі;

завдань та обов'язків посадових осіб ОУА ЦОВВ, ОУА ЗСУ, СДА та чергових сил СДА щодо організації та здійснення заходів АТЗ польотів;

особливостей АТЗ польотів ПС СДА;

критеріїв та порядку оцінки якості виконання заходів АТЗ польотів;

заходів щодо забезпечення безпеки польотів під час виконання АТЗ польотів.

7. АТЗ польотів організовує командир авіаційної частини через посадову особу, яка відповідно до його наказу призначена відповідальною за організацію та здійснення АТЗ польотів.

Відповідальним за організацію та здійснення АТЗ польотів призначається заступник командира авіаційної частини (з тилу, озброєння, матеріально-технічного забезпечення) або інша посадова особа, яка має відповідний фах та досвід у плануванні, організації та здійсненні АТЗ польотів (далі – заступник командира авіаційної частини, відповідальний за АТЗ польотів).

Інші посадові особи, які за своїми функціональними обов'язками беруть участь в АТЗ польотів, відповідають за повноту та якість виконання заходів АТЗ польотів, які визначаються законодавством України та цими Правилами.

8. В авіаційній частині щорічно, не пізніше ніж за 14 календарних днів до закінчення поточного року, видається наказ командира авіаційної частини про організацію АТЗ польотів в наступному році.

У наказі визначаються:

заступник командира, відповідальний за організацію та здійснення АТЗ польотів авіаційної частини;

порядок планування та надання пропозицій щодо виконання заходів АТЗ польотів до штабу (командування, управління) авіаційної частини (далі – штаб авіаційної частини);

порядок допуску наземних авіаційних спеціалістів до виконання обов'язків чергового з АТЗ польотів;

організація проведення інструктажу чергового з АТЗ польотів заступником командира авіаційної частини, відповідальним за АТЗ польотів та призначеним старшим інженером польотів;

місце та порядок несення чергування черговим з АТЗ польотів;

організація контролю за підготовкою наземних авіаційних спеціалістів до виконання завдань з АТЗ польотів;

організація руху авіаційного персоналу та транспортних засобів по аеродрому;

організація та порядок оточення аеродрому в дні польотів;

організація контролю за підготовкою до польотів льотного поля, системи енергоживлення, централізованої системи електрозабезпечення (далі – ЦСЕЗ) та системи центральної заправки паливом (далі – ЦЗП) ПС;

організація контролю за підготовкою до польотів аеродромних споруд, будівель, аеродромного обладнання, засобів аеродромно-технічного обслуговування (далі – ЗАТО) ПС;

організація перевірки засобів пасивного та активного відлякування птахів;

організація підготовки приміщень (кімнат) для відпочинку ЛС, персоналу з технічної експлуатації ПС та іншого персоналу, який постійно виконує роботи на аеродромі;

місця розміщення та обладнання місць обігріву авіаційного персоналу всіх категорій, які залучаються до забезпечення польотів, в холодну пору року;

організація забезпечення авіаційної частини ПММ, стисненими, зрідженими газами, АТМ та іншими МТЗ;

організація проведення контролю якості ПММ, стиснених та зріджених газів в авіаційній частині;

організація харчування авіаційного персоналу всіх категорій у дні польотів;

організація перевезення авіаційного персоналу на аеродром;

порядок надання доповідей заступником командира авіаційної частини, відповідальним за АТЗ польотів, після закінчення льотної зміни в дні польотів.

Під час відпрацювання наказу про організацію АТЗ польотів враховуються особливості розміщення та специфіка завдань, покладених на авіаційну частину.

9. Заходи АТЗ польотів організовуються та здійснюються на підставі розпорядження з аеродромно-технічного забезпечення польотів (далі – Розпорядження з АТЗ польотів), яке відпрацьовується штабом авіаційної частини.

10. Для безпосереднього керівництва силами та засобами АТЗ польотів призначається черговий з АТЗ польотів.

Для несення служби черговим з АТЗ польотів окремо обладнується приміщення чергового з аеродромно-технічного забезпечення польотів (додаток 1) поблизу стоянки ЗАТО ПС та відпрацьовується документація чергового з АТЗ польотів.

Рішенням командира авіаційної частини у дні польотів призначаються помічники чергового з АТЗ польотів за потреби.

Помічники чергового з АТЗ польотів розміщуються в зонах розосередження ПС. Кількість помічників визначається відповідно до кількості зон розосередження, в яких проводиться підготовка ПС до польотів.

Помічники чергового з АТЗ польотів здійснюють безпосереднє керівництво силами та засобами, виділеними для АТЗ польотів, відповідно до вказівок інженера авіаційного підрозділу, ПС якого обслуговуються, та чергового з АТЗ польотів.

Під час проведення польотів черговий з АТЗ польотів підпорядковується керівнику польотів (далі – КрП), виконує вимоги Розпорядження з АТЗ польотів та здійснює керівництво всіма силами та засобами, виділеними для АТЗ польотів, відповідно до вказівок старшого інженера польотів на аеродромі.

У випадку базування підрозділів (окремих ПС) ДА на аеродромах спільного використання цивільної авіації (далі – ЦА) та ДА, під час проведення польотів, коли КрП від ДА не призначається, черговий з АТЗ польотів підпорядковується старшому інженеру польотів авіаційної частини, виконує вимоги Розпорядження з АТЗ польотів та здійснює керівництво всіма силами

та засобами, виділеними для АТЗ польотів, відповідно до вказівок старшого інженера польотів на аеродромі. Несення служби черговим з АТЗ польотів організовується у визначеному місці.

11. Під час здійснення польотів ПС інших авіаційних частин АТЗ на цьому аеродромі здійснюється згідно з вказівками командира авіаційної частини, яка базується на аеродромі, через відповідних посадових осіб авіаційної частини. Загальне керівництво заходами АТЗ польотів здійснює черговий по прийому і випуску (далі – ЧПВ) ПС.

Відпрацювання Розпорядження з АТЗ польотів та призначення чергового з АТЗ під час польотів ПС здійснюється за рішенням командира авіаційної частини, яка базується на аеродромі.

У цьому випадку заходи АТЗ польотів здійснюються в такому обсязі: підготовка аеродрому, інженерних споруд та обладнання; організація оточення льотного поля; своєчасна подача до ПС кондиційних матеріальних засобів та ЗАТО ПС; організація харчування та перевезення авіаційного персоналу, його розміщення та відпочинку.

II. Організація, порядок планування та прийняття рішення на аеродромно-технічне забезпечення польотів

1. Організація аеродромно-технічного забезпечення польотів

1. АТЗ польотів – комплекс заходів щодо підготовки персоналу з АТЗ польотів, аеродрому, авіаційної та спеціальної техніки, які організовуються та здійснюються з метою безпосереднього забезпечення польотів авіаційних частин, підрозділів і поодиноких ПС на аеродромах та включають:

підготовку до польотів персоналу з АТЗ польотів, аеродрому, аеродромних споруд, будівель, аеродромного обладнання, засобів аеродромно-технічного забезпечення (далі – ЗАТЗ) польотів;

забезпечення ПС електричною та іншими видами енергії, кондиційними ПММ, стисненими, зрідженими газами, іншими матеріальними засобами та своєчасну їх подачу до ПС;

організацію харчування авіаційного персоналу та створення умов для відпочинку і обігріву ЛС, персоналу з технічної експлуатації ПС та іншого персоналу, який постійно виконує роботи на аеродромі.

2. Успішне вирішення завдань АТЗ польотів досягається:

високим рівнем підготовки персоналу з АТЗ;

організацією злагодженої роботи сил та засобів, які виділені для забезпечення польотів;

організацією надійного управління підрозділами АТЗ у процесі забезпечення польотів;

утриманням аеродромів та аеродромних споруд у постійній готовності до експлуатації (використання за призначенням);

своєчасним створенням на аеродромах необхідних запасів матеріальних засобів;

постійною готовністю сил та ЗАТЗ польотів;

організацією подачі до ПС у встановлені строки ПММ, авіаційних засобів ураження, стиснених та зріджених газів, інших матеріальних засобів відповідної якості та кондиційності;

проведенням заходів щодо забезпечення безпеки польотів;

надійним захистом авіаційного персоналу та матеріальних засобів від надзвичайних ситуацій, у тому числі застосуванням засобів ураження.

3. Заходи АТЗ польотів плануються відповідно до рішення командира авіаційної частини на польоти та здійснюються згідно з Розпорядженням з АТЗ польотів, яке розробляється штабом авіаційної частини на підставі наданих заявок на забезпечення польотів, пропозицій заступника командира

авіаційної частини, відповідального за АТЗ польотів. Розпорядження з АТЗ польотів підписується начальником штабу авіаційної частини.

4. АТЗ польотів здійснюється силами та засобами служб тилу, озброєння, матеріально-технічного забезпечення та підрозділів забезпечення авіаційних частин.

5. Для виконання заходів АТЗ польотів авіаційної частини виділяються ЗАТЗ польотів: ЗАТО ПС, аеродромно-експлуатаційна техніка (далі – АЕТ), засоби пошуково-рятувального забезпечення (далі – ЗПРЗ), засоби для перевезення авіаційного персоналу та підвозу матеріальних засобів до ПС.

ЗАТЗ польотів виділяються згідно із заявками заступника командира з інженерно-авіаційної служби (далі – ІАС) та інших посадових осіб авіаційної частини. Кількість ЗАТЗ польотів залежить від: кількості та типу ПС, спланованих на льотну зміну; виділеного льотного ресурсу; характеру поставлених завдань та визначених строків готовності авіаційної частини (підрозділу) до першого та наступних польотів; можливостей служб та підрозділів забезпечення авіаційної частини.

За раціональне використання сил та ЗАТЗ польотів відповідають посадові особи, які відповідно до їх функціональних обов'язків здійснюють планування виділення сил та ЗАТЗ на польоти, а під час АТЗ польотів організовують їх експлуатацію.

6. Підготовка та допуск ЗАТЗ польотів проводяться відповідними посадовими особами підрозділів, від яких вони виділяються, у порядку, визначеному цими Правилами.

7. Технічний стан засобів заправки ПММ (далі – ЗЗ ПММ) перевіряється командиром підрозділу АТЗ, від якого вони виділяються, перевірка строків проведення зачищення резервуарів (цистерн) та своєчасної

заміни фільтрів здійснюється начальником служби ПММ.

8. На ПММ (стиснені та зріджені гази), що подаються для заправки, зарядки ПС, оформлюється контрольний талон (паспорт) встановленої форми з даними про їх кондиційність.

У контрольному талоні (паспорті) дозвіл на використання надається начальником відповідної служби забезпечення, спеціалістом ІАС, крім того, в паспорті на медичний кисень – начальником медичної служби авіаційної частини.

У випадках посадки ПС на аеродромах, де відсутній інженерно-технічний склад, дозвіл на використання ПММ (стиснених та зріджених газів), що подаються для заправки, зарядки ПС, надається членами екіпажу ПС, які пройшли відповідне навчання, здали заліки та допущені до проведення аеродромного контролю.

9. За технічний стан ЦСЕЗ, якість стиснених та зріджених газів відповідають начальник автомобільної та електрогазової служби і командир підрозділу АТЗ.

10. Допуск ЗАТО ПС перед безпосереднім їх застосуванням та обслуговуванням ПС здійснюється посадовими особами ІАС авіаційної частини після перевірки відповідності їх технічних параметрів встановленим вимогам та кондиційності ПММ і газів відповідно до цих Правил.

11. Організація заходів забезпечення польотів кондиційними МТЗ покладається на керівників відповідних служб та підрозділів авіаційної частини. З метою забезпечення поточної потреби в МТЗ, ПММ, АТМ та інших засобах на час польотів призначається відповідальна особа від відповідної служби забезпечення.

12. Для евакуації ПС, які зазнали лиха, та надання допомоги їх екіпажам у районі відповідальності аеродрому призначається команда технічної допомоги зі складу персоналу ІАС авіаційної частини, якій виділяється вантажний автомобіль підвищеної прохідності, обладнаний для перевезення авіаційного персоналу, та причіп технічної допомоги. Склад та оснащення команди технічної допомоги визначаються наказом командира авіаційної частини залежно від типів ПС, які розміщуються на аеродромі.

Команда технічної допомоги підпорядковується старшому інженеру польотів та розташовується в місці, визначеному в інструкції з виконання польотів (використання повітряного простору) (далі – ІВП) у районі аеродрому.

13. Для недопущення проникнення на льотне поле сторонніх осіб, транспортних засобів та тварин на період польотів призначається команда оточення аеродрому.

Сили та засоби команди оточення залучаються для охорони та оборони аеродрому.

14. У разі проведення польотів уночі у світлий час доби перевіряється готовність аеродрому до польотів, проводиться підготовка ЗАТЗ та персоналу з АТЗ до забезпечення польотів, проводяться додаткові інструктажі з питань особливостей роботи в нічних умовах, виконання вимог маскування та забезпечення безпеки руху на аеродромі, а також щодо особливостей роботи складів і інших об'єктів в нічний час.

15. Черговий з АТЗ польотів напередодні дня польотів вивчає інструкцію чергового з аеродромно-технічного забезпечення польотів (додаток 2), Розпорядження з АТЗ польотів, отримує інструктаж у заступника командира авіаційної частини, відповідального за АТЗ польотів, та у

старшого інженера польотів (чергового інженера).

Про проведення інструктажу робиться відповідний запис у журналі інструктажу персоналу з аеродромно-технічного забезпечення польотів (додаток 3) та скріплюється підписом особи, яка проводила інструктаж.

16. Черговий з АТЗ польотів разом із заступником командира авіаційної частини, відповідальним за АТЗ польотів, беруть участь у попередньому розборі польотів, на якому зазначають недоліки та зауваження, що були виявлені під час забезпечення польотів. Зауваження, недоліки та оцінка за АТЗ польотів записуються в журнал чергового з аеродромно-технічного забезпечення польотів, крім того, оцінка за виконання заходів АТЗ польотів записується в Розпорядження з АТЗ польотів, яке здається черговим з АТЗ польотів у штаб авіаційної частини.

17. За результатами забезпечення льотної зміни заступник командира авіаційної частини, відповідальний за АТЗ польотів, проводить із керівниками служб та підрозділів, які залучалися до виконання заходів з АТЗ польотів, аналіз виявлених недоліків та визначає завдання щодо їх усунення.

18. АТЗ польотів на аеродромах під час їх спільного використання СДА ЦОВВ та ЗСУ здійснюється відповідно до розпорядження старшого авіаційного начальника аеродрому. В інших випадках під час спільного використання аеродромів ЦА та ДА – на підставі укладених договорів про спільне використання аеродромів, ІВП, Розпорядження з АТЗ польотів командира авіаційної частини та договорів щодо надання послуг з АТЗ польотів.

2. Порядок планування та прийняття рішення на аеродромно-технічне забезпечення польотів

1. Планування та підготовка АТЗ польотів організовується та здійснюється в загальній системі планування та підготовки до виконання польотів авіаційної частини.

Планування та організація роботи, яку здійснює заступник командира авіаційної частини, відповідальний за АТЗ польотів, поділяється на два етапи:

завчасне планування, яке включає оцінку обстановки, підготовку та надання пропозицій до рішення командира авіаційної частини на проведення польотів;

безпосереднє планування, яке включає підготовку пропозицій до Розпорядження з АТЗ польотів.

2. Завчасне планування АТЗ польотів здійснюється заступниками командира авіаційної частини з тилу, озброєння, МТЗ, начальниками служб тилу, озброєння, матеріально-технічного забезпечення, командирами підрозділів АТЗ відповідно до наданих заявок та розрахунків заступника командира авіаційної частини з ІАС та інших посадових осіб під загальним керівництвом начальника штабу авіаційної частини або іншої посадової особи, визначеної наказом командира авіаційної частини.

3. Вихідними даними для планування АТЗ польотів є: план підготовки авіаційної частини на поточний рік; наявний ресурс ПММ, наявність авіаційних засобів ураження (далі – АЗУ), інших матеріальних засобів, моторесурс ЗАТЗ польотів; стан аеродрому; інші чинники, які можуть мати вплив на можливість проведення польотів та безпеку їх виконання.

4. Під час оцінки обстановки та підготовки доповіді командира авіаційної частини щодо організації АТЗ польотів заступник командира авіаційної частини, відповідальний за АТЗ польотів, проводить

заслуховування керівників служб та підрозділів з питань планування заходів АТЗ польотів.

Після оцінки обстановки та узагальнення даних заступник командира, відповідальний за АТЗ, доповідає командирі авіаційної частини щодо можливостей із забезпечення спланованих польотів.

5. На підставі проведення оцінки обстановки та наданих доповідей командир авіаційної частини приймає рішення на проведення польотів.

6. Командир авіаційної частини після прийняття рішення на проведення польотів доводить його до керівного складу авіаційної частини та частин (підрозділів) забезпечення.

7. Після отримання завдання на забезпечення польотів від командира авіаційної частини заступники командира авіаційної частини з тилу, озброєння, МТЗ, начальники служб тилу, озброєння, МТЗ, командири підрозділів АТЗ польотів здійснюють безпосереднє планування АТЗ польотів та організовують підготовку персоналу з АТЗ, аеродрому, ЗАТЗ польотів, АЗУ, ПММ та інших матеріальних засобів.

8. Безпосереднє планування полягає у визначенні конкретних ЗАТЗ, персоналу з АТЗ польотів, АЗУ, ПММ та інших матеріальних засобів, які виділяються для підготовки аеродрому і ПС до польотів та на забезпечення польотів за заявками та розрахунками відповідних посадових осіб.

9. Виконання заходів АТЗ польотів планується заступниками командира авіаційної частини за визначеними напрямками з урахуванням рівня підготовки персоналу з АТЗ, рівномірного використання виділеного моторесурсу на ЗАТЗ польотів протягом року, забезпеченості та раціонального розподілу матеріальних засобів і надається у вигляді

пропозицій.

Пропозиції узагальнюються заступником командира, відповідальним за АТЗ польотів, та надаються в штаб авіаційної частини для відпрацювання Розпорядження з АТЗ польотів.

10. Безпосереднє планування АТЗ польотів закінчується відпрацюванням Розпорядження з АТЗ польотів на льотну зміну, яке містить таку інформацію:

дата, час початку і закінчення польотів, час проведення повітряної розвідки погоди (далі – ПРП);

кількість ПС, задіяних у польотах;

задачі служб та підрозділів АТЗ на забезпечення польотів (стисло);

звання (військові, спеціальні), прізвища, ім'я та по батькові: старшого льотної зміни польотів, КрП на аеродромі, старшого інженера польотів, чергового з АТЗ польотів та його помічників;

строки передачі аеродрому КрП на аеродромі, порядок підготовки аеродрому до польотів та підтримання його в експлуатаційному стані під час проведення польотів;

кількість та прізвища персоналу з АТЗ польотів, який залучається до команди оточення аеродрому, від яких підрозділів та у чие розпорядження виділяється, строк перевірки екіпірування та готовності;

кількість ПММ, стиснених та зріджених газів, необхідних на польоти;

організація контролю якості ПММ, стиснених та зріджених газів;

порядок підготовки персоналу з АТЗ, який залучається до підготовки аеродрому та виконання заходів АТЗ польотів;

строки готовності, кількість, марки (типи), номерні знаки, від яких підрозділів, прізвища водіїв, до якого часу, у чие розпорядження виділяються та порядок використання автомобільної техніки для перевезення авіаційного персоналу та підвозу матеріальних засобів, АЗУ на аеродром;

строки готовності, кількість, марки (типи), номерні знаки, від яких підрозділів, прізвища водіїв, до якого часу виділяються ЗАТЗ польотів та час подачі ЗАТО ПС для перевірки (допуску) старшим інженером польотів (черговим інженером) на аеродромі;

час готовності причепа команди технічної допомоги;

час, місце, порядок організації харчування авіаційного персоналу за категоріями;

порядок роботи складів АТМ, АЗУ та ПММ;

організація відпочинку ЛС, персоналу з технічної експлуатації ПС та іншого персоналу, який постійно виконує роботи на аеродромі;

порядок управління службами та підрозділами АТЗ польотів;

час, місце, спосіб надання доповідей посадових осіб про готовність до АТЗ польотів;

місцезнаходження заступника, відповідального за АТЗ польотів.

11. Після отримання Розпорядження з АТЗ польотів заступник командира авіаційної частини, відповідальний за АТЗ польотів, доводить його під підпис черговому з АТЗ польотів, керівникам служб та підрозділів, які залучаються до АТЗ польотів, ставить їм завдання.

Завірена в установленому порядку копія Розпорядження з АТЗ польотів надається черговому з АТЗ польотів.

12. Заступник командира авіаційної частини, відповідальний за АТЗ польотів, контролює виконання спланованих заходів, надає допомогу керівникам служб та підрозділів у виконанні поставлених задач.

III. Організація підготовки аеродрому до проведення польотів

1. Попередня підготовка аеродрому до проведення польотів

1. Постійну готовність аеродрому до польотів забезпечують заступник командира авіаційної частини, який за своїми функціональними обов'язками відповідає за експлуатацію аеродрому, та командир підрозділу АТЗ.

2. Начальник інженерно-аеродромної служби (далі – ІАерС) безпосередньо організовує виконання всіх заходів з підготовки аеродрому до проведення польотів персоналом аеродромно-експлуатаційного підрозділу під керівництвом коменданта аеродрому, який призначається наказом командира авіаційної частини. Обов'язки коменданта аеродрому покладаються на командира аеродромно-експлуатаційного підрозділу або особу, яка має відповідний фах та досвід з утримання та експлуатації аеродрому (далі – комендант аеродрому).

У разі відсутності коменданта аеродрому (відпустки, відрядження, хвороба) наказом командира авіаційної частини призначається посадова особа для виконання його обов'язків з числа осіб аеродромно-експлуатаційного підрозділу (служби), допущених до підготовки та здавання аеродрому КрП на аеродромі.

Допуск цих осіб до здавання аеродрому оформлюється наказом командира авіаційної частини за результатами здачі заліків зі знання цих Правил та інших нормативно-правових актів з експлуатаційного утримання аеродромів ДА України. Прийняття заліків проводиться комісією, яка призначається наказом командира авіаційної частини.

3. Напередодні дня (ночі) польотів начальником ІАерС здійснюється огляд льотного поля та організовується попередня підготовка аеродромних покриттів штучної злітно-посадкової смуги (далі – ШЗПС), руліжних доріжок (далі – РД), місць стоянок (далі – МС) та технічних позицій підготовки (далі – ТПП) ПС, ґрунтової частини льотної смуги (ґрунтової злітно-посадкової смуги (далі – ГЗПС), бокових смуг безпеки (далі – БСБ), кінцевих смуг безпеки (далі – КСБ) та аеродромних аварійних гальмівних

установок (далі – ААГУ).

4. Попередня підготовка аеродрому включає:

1) постановку начальником ІАерС завдань коменданту аеродрому щодо попередньої підготовки аеродрому;

2) перевірку інженером з експлуатації аеродрому (техніком аеродромної служби):

міцності та рівності ґрунтової частини льотного поля (ГЗПС, КСБ, БСБ, ґрунтових РД і МС);

щільності снігу та глибини промерзання ґрунту на ґрунтовій частині льотного поля у зимовий період;

3) виконання персоналом аеродромно-експлуатаційного підрозділу таких заходів:

технічне обслуговування та перевірка технічного стану ААГУ до використання (у разі відсутності ААГУ – підготовка ґрунтового майданчика аварійного гальмування);

очищення аеродромних покриттів від пилу, бруду і сторонніх предметів протягом року та прибирання снігу і ожеледі в зимовий період;

усунення недопустимих дефектів та пошкоджень аеродромного покриття;

підготовка ґрунтових ділянок льотного поля;

підготовка спеціальних мийок для обмивання коліс засобів наземного забезпечення польотів (далі – ЗНЗП) або автомобільної та спеціальної техніки до використання;

поновлення маркування льотного поля, штучних покриттів, смуг повітряних підходів та ремонт елементів маркувального обладнання (за потреби);

поновлення та ремонт засобів відлякування птахів (за потреби);
ремонт огорожі (за потреби);

4) підготовку будівель та споруд службово-технічної забудови аеродрому;

5) очищення персоналом з експлуатації ПС МС, ТПП ПС, виробничої території та приміщень авіаційної техніко-експлуатаційної частини, захисних укриттів для авіаційної техніки. У разі необхідності для виконання цих робіт залучаються технічні засоби аеродромно-експлуатаційного підрозділу;

6) огляд льотного поля начальником ІАерС разом із комендантом аеродрому та перевірку виконання заходів попередньої підготовки аеродрому.

5. Під час підготовки спеціальної мийки для омивання коліс ЗНЗП або автомобільної та спеціальної техніки проводиться:

відкачування (злив) забрудненої води;

очищення мийки від бруду;

заповнення мийки чистою водою до рівня, що забезпечує повне омивання та очищення коліс під час проїзду через неї наземної техніки.

В зимовий період експлуатації аеродрому, при сталій температурі повітря від $+3^{\circ}\text{C}$ та нижче, мийка водою не заповнюється.

6. Підготовка будівель та споруд службово-технічної забудови (далі – СТЗ) аеродрому до проведення польотів підрозділами авіаційної частини, за якими вони закріплені, включає:

перевірку технічного стану та готовності до експлуатації за призначенням, чистоти та справності будівель, споруд, їх систем та обладнання;

усунення виявлених дефектів та несправностей обладнання;

здійснення заходів забезпечення температурно-вологісного режиму і

санітарно-гігієнічних норм, установлених для кожного приміщення;

проведення прибирання в приміщеннях та на прилеглий до будівель і споруд території;

виконання заходів пожежної безпеки.

2. Передпольотна підготовка аеродрому

1. У дні польотів або коли аеродром визначається як запасний, проводиться передпольотна підготовка аеродрому.

2. Заступник командира авіаційної частини, відповідальний за АТЗ польотів, на підставі Розпорядження з АТЗ польотів та результатів проведеного аналізу метеообстановки визначає час початку передпольотної підготовки аеродрому.

3. Усі роботи з передпольотної підготовки аеродрому плануються та здійснюються з розрахунку їх закінчення не менше ніж за 30 хвилин до вильоту на повітряну розвідку погоди або до строку вильоту (прильоту) поодиноких ПС. Мінімальний час для підготовки аеродрому до проведення польотів повинен становити не менше трьох годин.

4. Передпольотна підготовка аеродрому включає:

1) перевірку комендантом аеродрому:

стану аеродромних покриттів ШЗПС, РД, МС, ТПП ПС та визначення фрикційних властивостей поверхні покриття на ШЗПС;

стану ґрунтової частини льотного поля;

справності та правильності встановлення маркувальних знаків;

наявності та справності засобів відлякування птахів;

технічного стану ААГУ (у разі відсутності ААГУ – стан ґрунтового

майданчика аварійного гальмування);

2) постановку комендантом аеродрому завдань персоналу аеродромно-експлуатаційного підрозділу щодо передпольотної підготовки аеродрому;

3) виконання персоналом аеродромно-експлуатаційного підрозділу таких заходів:

підготовка ААГУ до використання;

проведення робіт з очищення аеродромних покриттів від пилу, бруду і сторонніх предметів протягом року та прибирання снігу й ожеледі в зимовий період;

усунення недопустимих дефектів та пошкоджень аеродромного покриття;

контрольний огляд та остаточне очищення аеродромних покриттів ШЗПС, РД, МС, ТПП ПС;

підготовка ґрунтових ділянок льотного поля;

перевірка справності огорожі аеродрому;

4) очищення персоналом з експлуатації ПС МС та ТПП ПС;

5) перевірку інженером з експлуатації аеродрому (техніком аеродромної служби):

міцності і рівності ґрунтової частини льотного поля;

щільності снігу та глибини промерзання ґрунту на ґрунтовій частині льотного поля у зимовий період;

6) оточення льотного поля під час проведення польотів;

7) спільну перевірку командиром авіаційної частини (старшим льотної зміни), КрП на аеродромі та комендантом аеродрому готовності льотного

поля та ААГУ до проведення польотів. У дні, коли аеродром визначається як запасний, перевірка готовності льотного поля та ААГУ здійснюється ЧПВ ПС разом з комендантом аеродрому;

8) передачу підготовленого аеродрому КрП на аеродромі або ЧПВ ПС.

5. Контрольний огляд та остаточне очищення аеродромних покриттів ШЗПС, РД, МС, ТПП ПС від сторонніх предметів, виявлення дефектів і пошкоджень виконуються персоналом аеродромно-експлуатаційного підрозділу (далі – оглядова команда).

Оглядова команда призначається з розрахунку одна людина на 4 –7 м ширини аеродромного покриття.

Оглядова команда додатково екіпірується світловідбиваючими жилетами та сумками для збору сторонніх предметів, схемами ділянок аеродромних покриттів, інвентарем для прибирання.

6. Контрольний огляд очолює посадова особа з числа керівного складу аеродромно-експлуатаційного підрозділу (далі – старший оглядової команди).

Старший оглядової команди повинен мати засоби зв'язку з КрП на аеродромі або ЧПВ ПС.

7. Під час контрольного огляду та остаточного очищення аеродромних покриттів особливо ретельно оглядаються стартові ділянки ШЗПС, а також магістральна руліжна доріжка (далі – МРД) та ТПП ПС.

Персонал оглядової команди збирає сторонні предмети в сумки і відмічає виявлені дефекти на схемах ділянок, що оглядаються. Виявлені сторонні предмети сортуються (уламки бетону, заповнювач швів, сталений ворс, інструмент тощо) та обліковуються. Про завершення контрольного огляду, остаточне очищення штучних покриттів та усі виявлені дефекти і

знайдені сторонні предмети старший оглядової команди не пізніше ніж через 10 хвилин після завершення огляду доповідає коменданту аеродрому.

Виявлені під час контрольного огляду дефекти та пошкодження усуваються негайно.

8. Під час контрольного огляду, остаточного очищення та перевірки аеродромних покриттів ШЗПС, РД, МС, ТПП ПС звертається увага на:

чистоту поверхні, наявність сторонніх предметів;

пошкодження поверхні (дефекти): вибоїни, раковини, відколи кутів та країв плит, відшарування і викришування верхнього шару покриття, тріщини, руйнування заповнювачів швів, просідання плит та нерівності;

видимість маркувальних знаків на покриттях ШЗПС, РД, МС та ТПП ПС;

стан та кріплення кришок дощоприймальних пристроїв;

наповненість герметиками деформаційних швів та тріщин;

стан та правильність встановлення переносних маркувальних знаків.

9. Під час перевірки ґрунтових ділянок льотного поля звертається увага на:

наявність сторонніх предметів;

стан дернового покриву;

стан та кріплення кришок тальвежних та оглядових колодязів;

просадки ґрунтів;

наявність ерозії ґрунтів;

нерівності та застій води на окремих ділянках;

наявність колій та вибоїн на ґрунтовому (засніженому) льотному полі;

стан та правильність встановлення переносних маркувальних знаків та засобів відлякування птахів.

10. З метою недопущення проникнення на льотне поле сторонніх осіб,

транспортних засобів та тварин на кожну льотну зміну і на час прийому та випуску ПС, які здійснюють переліт, призначається команда оточення.

11. Команда оточення та її підмінний склад призначаються (комплектуються) з числа персоналу підрозділів авіаційної частини, який пройшов відповідну підготовку та допущений до виконання обов'язків наказом командира авіаційної частини.

З числа персоналу команди оточення призначається старший цієї команди.

12. Команда оточення підпорядковується помічнику КрП на аеродромі.

13. Черговий з АТЗ польотів організовує оточення льотного поля та контролює несення служби персоналом команди оточення.

14. Місця розташування персоналу команди оточення визначаються ІВП у районі аеродрому з урахуванням особливостей розташування основних споруд та об'єктів на аеродромі, кількості в'їздів на льотне поле та кількості з'єднувальних РД, а також враховуючи наявності місць імовірного несанкціонованого проникнення транспортних засобів, сторонніх осіб та тварин на льотне поле.

15. Персонал команди оточення екіпірується світловідбиваючими жилетами, засобами сигналізації (ракетниця з набором білих та червоних ракет, білі та червоні прапорці, ліхтарі) та засобами зв'язку з помічником КрП на аеродромі. Персонал команди оточення, який розташовується в місцях в'їзду транспортних засобів на льотне поле, повинен мати засоби для очищення протекторів автомобільних шин від сторонніх предметів та жезл (диск з червоним світловідбивачем).

Спорядження та екіпірування команди оточення (окрім ракетниць та

ракет) зберігається в аеродромно-експлуатаційному підрозділі та видається матеріально-відповідальною особою персоналу команди оточення не пізніше ніж за півтори години до польоту на повітряну розвідку погоди або до строку польоту/прильоту поодиноких ПС.

16. Черговий з АТЗ польотів проводить інструктаж персоналу команди оточення із записом у журналі інструктажу персоналу з аеродромно-технічного забезпечення польотів, визначає порядок переміщення персоналу команди до/з місць розташування оточення, порядок їх зміни для відпочинку і прийому їжі та організовує виставлення персоналу команди оточення на пости. У разі значного віддалення місць розташування команди оточення від місця прийому їжі (відпочинку) для переміщення персоналу команди оточення виділяється транспортний засіб. Дозвіл на виїзд такого транспортного засобу на льотне поле надає КрП на аеродромі через свого помічника.

Помічник КрП на аеродромі проводить інструктаж персоналу команди оточення з порядку застосування ракетниць, засобів зв'язку та особливостей виконання польотів.

17. Персонал команди оточення виставляється на пости старшим команди не пізніше ніж за 30 хвилин до вильоту на повітряну розвідку погоди або до визначеного строку прильоту поодиноких ПС.

Зняття з постів персоналу команди оточення здійснюється старшим команди оточення з дозволу помічника КрП на аеродромі.

18. Комендант аеродрому після контрольного огляду аеродромних покриттів доповідає КрП на аеродромі (ЧПВ ПС) про звільнення персоналом АТЗ та аеродромно-експлуатаційною технікою льотної смуги та готовність аеродрому до виконання польотів.

Після отримання доповіді КрП на аеродромі (ЧПВ ПС) та командир

авіаційної частини (старший льотної зміни) разом із комендантом аеродрому перевіряють готовність ШЗПС, РД, ТПП ПС, ААГУ і ґрунтової частини льотної смуги до польотів та виставлення команди оточення.

Під час перевірки ААГУ виконується контрольний підйом сітки з пульта КрП на аеродромі.

19. Аеродром, підготовлений до проведення польотів, передається (приймається) відповідно до журналу обліку стану та готовності аеродрому до виконання польотів (далі – журнал готовності аеродрому), наведеного у додатку 1 до Інструкції з експлуатації аеродромів державної авіації України, затвердженої наказом Міністерства оборони України від 01 липня 2013 року № 441, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 22 липня 2013 року за № 1229/23761.

20. Записи в журналі готовності аеродрому виконуються:

перед початком кожної льотної зміни або перед прийомом та випуском поодиноких ПС;

щоденно під час несення бойового чергування;

у дні, коли аеродром визначений як запасний;

під час зміни стану поверхні аеродромних покриттів;

перед виконанням літерного рейсу;

після контрольного огляду елементів льотного поля в ході польотів.

Записи в журналі готовності аеродрому виконуються розбірливо, виправлення та записи олівцем не допускаються.

21. За ведення та збереження журналу готовності аеродрому відповідає комендант аеродрому. Контроль правильності ведення журналу готовності аеродрому покладається на начальника ІАерС.

22. Комендант аеродрому фіксує під підпис у журналі готовності аеродрому:

дату та час огляду льотного поля;
 час, наданий для передпольотної підготовки льотного поля до польотів;
 час, наданий для контролю за станом аеродромних покриттів у ході польотів та між льотними змінами;

характеристику стану та готовність елементів льотного поля і ААГУ до виконання польотів з обов'язковими помітками щодо міцності та рівності ґрунтової льотної смуги.

Крім того, у графі 4 журналу готовності аеродрому зазначається:

коефіцієнт зчеплення на ШЗПС;

дані щодо довжини та ширини елементів льотного поля, очищених від опадів;

наявність дефектних місць, сторонніх предметів та інших об'єктів на аеродромних покриттях і ґрунтовій частині льотного поля, які перешкоджають безпечній експлуатації ПС;

щільність снігу на ГЗПС та ґрунтових РД і МС;

глибина промерзання ґрунту на ГЗПС та ґрунтових РД і МС;

висота травостою на ґрунтовій частині льотного поля.

23. Під час надання характеристики стану ШЗПС зазначається робочий посадковий курс. Опис стану ШЗПС, у тому числі і значення коефіцієнтів зчеплення, здійснюється послідовно з початку робочого посадкового курсу. Середнє значення коефіцієнтів зчеплення для кожної третини довжини ШЗПС записують в рядок і відокремлюють одне від одного скісними рисками.

Формулювання характеристик, оцінок та висновків здійснюється стисло та чітко. Характеристики стану та висновки підписуються відповідними посадовими особами із зазначенням прізвища та ініціалів.

Під час заповнення графі 4 журналу готовності аеродрому застосовується така типова термінологія оцінки стану поверхні аеродромних покриттів:

волога – поверхня змінює колір внаслідок наявності вологи;

мокра – поверхня просочена водою, але стоячої води немає;

стояча вода – окремі ділянки поверхні ШЗПС вкрито водою глибиною 3 мм та більше;

іній або ожеледь – товщина льодоутворення менше 1 мм;

сухий сніг (розчищено місцями);

сухий сніг (вкрито);

мокрый сніг або сльота (місцями вкрито);

мокрый сніг або сльота (скрізь);

ожеледиця (вкрито);

ущільнений сніг;

сухий сніг на ожеледиці;

мокрый сніг на ожеледиці;

мерзлий сніг із ожеледицею;

розчищено та сухо.

24. Результати вимірів міцності та рівності ґрунтової льотної смуги, коефіцієнта зчеплення, щільності снігу, глибини промерзання, огляду льотного поля, ААГУ та їх стан повинні бути оформлені та записані в журналі готовності аеродрому не пізніше ніж через 15 хвилин після процедури виміру і огляду та не пізніше ніж за одну годину до початку польотів.

25. КрП на аеродромі (ЧПВ ПС) під час приймання аеродрому ознайомлюється з характеристикою стану та готовністю льотного поля до виконання польотів, робить висновок про придатність аеродрому до польотів і приймає рішення про початок, перенесення, продовження або припинення польотів, робить відповідний запис у журналі готовності аеродрому та підписує його.

Після запису про прийняття аеродрому КрП комендант аеродрому доповідає заступнику командира, відповідальному за АТЗ польотів, та інформує чергового з АТЗ польотів.

У разі виявлення невідповідності стану льотного поля технологічним

вимогам щодо підготовки до польотів початок польотів може бути перенесений за рішенням командира авіаційної частини (старшого льотної зміни) на більш пізній строк з наданням необхідного часу на усунення недоліків, але не більше двох годин.

Після усунення недоліків та запису в журналі готовності аеродрому щодо стану та підготовки аеродрому до польотів організовується повторна перевірка готовності ШЗПС, РД, ТПП ПС, ААГУ і ґрунтової частини льотного поля до проведення польотів.

26. Технологічні вимоги щодо підготовки льотних полів аеродромів:

1) аеродром у цілому або окремі ділянки льотного поля вважаються не підготовленими до проведення польотів у разі:

якщо значення коефіцієнта зчеплення на всій довжині ШЗПС або на будь-якій ділянці довжиною більше третьої її частини нижче 0,3;

якщо різниця значень коефіцієнта зчеплення на сусідніх ділянках ШЗПС з обох боків від її вісі перевищує 0,2;

якщо товщина шару атмосферних опадів (снігу, води), сльоти на робочій частині ШЗПС та ГЗПС вище допустимих значень, зазначених у керівництві з льотної експлуатації ПС (інструкції екіпажу ПС) (далі – КЛЕ);

якщо спряження очищених та неочищених ділянок льотного поля від снігу мають нахил більше 1:15;

наявності в межах льотного поля неприбраних снігових валів;

наявності на поверхні сторонніх предметів, у тому числі продуктів руйнування поверхні, ожеледиці, шматків льоду та ущільненого снігу;

наявності перевищення між сусідніми плитами і краями тріщин висотою більше 20 мм на ШЗПС і 27 мм на РД, МС і ТПП ПС;

наявності гострих кінців арматури та пошкоджень аеродромного покриття ШЗПС, РД, МС і ТПП ПС, вибоїн та раковин аеродромного покриття завглибшки більше 30 мм;

наявності напливів з гумово-бітумного в'язучого матеріалу над деформаційними швами та наскрізними тріщинами заввишки більше ніж 30 мм;

наявності зміщення асфальтобетонних аеродромних покриттів, які утворюють нерівності поверхні більше 30 мм на ШЗПС і 50 мм на РД, МС і ТПП ПС;

наявності обривів більше одного гака або двох фіксаторів металевих аеродромних плит та розрив дротових скруток;

наявності на поверхні аеродромних покриттів ділянок, забруднених ПММ та протиобліднювальною рідиною для обробки ПС;

якщо несуча здатність аеродромних покриттів ШЗПС, РД, МС, ТПП ПС, виражена класифікаційним числом покриття (PCN), нижче допустимої величини для даного типу ПС, визначеної у КЛЕ ПС;

відсутності необхідного маркування на аеродромних покриттях та ґрунтових елементах льотного поля;

якщо середня міцність ґрунту елементів ґрунтової частини льотного поля нижче припустимої величини для визначеного типу ПС, зазначеної в КЛЕ ПС;

наявності на ґрунтових елементах льотного поля ділянок, що мають середню міцність ґрунту менше ніж 60 відсотків припустимої величини міцності ґрунту для визначеного типу ПС та довжину 10 м і більше;

якщо нерівності, визначені під час укладання трьохметрової рейки на ґрунтову (засніжену) поверхню льотного поля, в будь-яких напрямках перевищують 15 см для транспортних ПС та 10 см для ПС інших типів;

якщо на ґрунтовій частині льотного поля висота травостою становить більше 30 см;

наявності перевищень або вибоїн та западин у місцях прилягання ґрунтової поверхні льотної смуги з аеродромним покриттям;

2) елементи льотного поля аеродрому в зимовий час повинні

відповідати таким вимогам:

аеродромні покриття ШЗПС, РД, МС, а також майданчики спеціального призначення очищені від снігу, утворень ожеледі, води та сторонніх предметів;

КСБ очищені від снігу із залишенням на них ущільненого шару снігу товщиною не більше 10 см та мають прилягання зі снігу між очищеними та неочищеними ділянками з нахилом не більше 1:15;

БСБ очищені від снігу на ширину 25 м з кожного боку від меж ШЗПС (ГЗПС) із залишенням на них ущільненого шару снігу товщиною не більше 10 см та мають прилягання зі снігу між очищеними та неочищеними ділянками з нахилом не більше 1:15;

узбіччя РД, МС та майданчиків спеціального призначення очищені на ширину 5 м від межі аеродромного покриття та мають сполучення зі снігу між очищеними та неочищеними ділянками з нахилом не більше 1:15;

ГЗПС на аеродромах, розташованих у районах з нестійкими низькими температурами повітря, очищена від снігу, а на аеродромах, розташованих у районах зі стійкими низькими температурами повітря, очищена від снігу із залишенням ущільненого снігового покриву, придатного для зльоту та посадки ПС, при цьому наявність насту на поверхні снігу не допускається. В окремих випадках на аеродромах, для яких встановлені відповідні ступені готовності аеродрому в умовах зимового утримання, для проведення екстреного польоту ПС здійснюється очищення елементів льотного поля до безпечно допустимих розмірів, які визначаються командиром авіаційної частини та затверджуються керівником вищого рівня за підпорядкованістю;

3) водовідвідні та дренажні системи на аеродромах знаходяться у справному стані. Не допускаються такі дефекти елементів водостічно-дренажної системи:

застійне скупчення води біля водоприймачів (тальвежних та дощоприймальних колодязів, вхідних оголовків колекторів);

провали ґрунту по трасах проходження підземних колекторів та біля водоприймачів, які знаходяться в межах льотного поля;

випирання або осідання колодязів відносно проектного положення;

руйнування кришок, решіток, вимощувань та стін колодязів;

засмічення підземних труб водовідвідних ліній;

осідання та руйнування покриття відкритих лотків, розташованих по краях аеродромного покриття;

порушення повздовжніх і поперечних профілів лотків та водовідвідних каналів, які перешкоджають вільному стіканню поверхневих вод.

27. Відповідність технологічним вимогам, зазначеним у пункті 26 цієї глави, визначається перед початком кожної льотної зміни, прийомом або випуском поодиноких ПС.

Підготовка аеродрому ДА, який спільно використовується СДА різної підпорядкованості, здійснюється відповідно до рішення старшого авіаційного начальника аеродрому та ІВП у районі аеродрому.

Усі роботи на льотному полі організовуються та проводяться за єдиним планом та під єдиним керівництвом.

Авіаційні частини, розміщені на аеродромі, відповідно до рішення старшого авіаційного начальника аеродрому виділяють у розпорядження коменданта аеродрому авіаційний персонал та техніку, необхідні для підготовки аеродрому до проведення польотів.

28. Підготовка аеродромів спільного використання ЦА та ДА до проведення польотів здійснюється на підставі укладених договорів про спільне використання аеродромів.

Порядок виконання та забезпечення польотів ПС на аеродромах спільного використання визначається ІВП у районі аеродрому. Порядок взаємодії суб'єктів авіаційної діяльності, які беруть участь в організації та забезпеченні польотів на аеродромі спільного використання, визначається на

підставі технології забезпечення взаємодії стосовно спільного використання аеродрому, яка розробляється керівниками суб'єктів авіаційної діяльності ДА та ЦА, що здійснюють авіаційну діяльність на аеродромі, та затверджується старшим авіаційним начальником аеродрому.

29. Підготовка ділянки території аеродрому спільного використання, на якій розміщені необхідні технічні засоби, МС державних ПС та аеродромні споруди (військовий сектор) до проведення польотів здійснюється в порядку, визначеному в розділі III цих Правил.

IV. Контроль за станом аеродромних покриттів під час проведення та після закінчення польотів

1. Під час проведення польотів за завданням КрП на аеродромі комендант аеродрому періодично проводить контрольний огляд на предмет наявності дефектних місць, сторонніх предметів та інших об'єктів на аеродромних покриттях і ґрунтовій частині льотного поля, які перешкоджають безпечній експлуатації ПС.

Час початку та завершення контрольного огляду та його результати фіксуються в журналі готовності аеродрому.

2. Періодичність контрольних оглядів у ході проведення польотів та час їх проведення вказуються у плановій таблиці польотів і залежать від конкретних умов (стану аеродромних покриттів, погодних умов, типу ПС тощо), але не менше одного разу за льотну зміну.

Під час двозмінних польотів у перервах між змінами надається не менше години для обов'язкового очищення та контрольного огляду ШЗПС, РД, ТПП ПС і перевірки ААГУ.

3. У ході проведення польотів стан аеродромних покриттів також

контролюється:

помічником КрП на аеродромі;
особами стартового наряду;
старшим інженером польотів (на МС та ТПП ПС);
льотними екіпажами, що виконують руління, зльоти та посадки (за завданням КрП на аеродромі).

За потреби КрП на аеродромі особисто оглядає стан аеродромних покриттів та ґрунтової частини льотного поля.

4. Про виявлені під час проведення польотів пошкодження, дефекти або погіршення стану ґрунтових або штучних елементів аеродрому негайно доповідається КрП на аеродромі. Прив'язка місця розташування всіх дефектів на аеродромному покритті здійснюється за допомогою нанесених по краю покриття (на ШЗПС – з обох боків) пікетажу і нумерації плит. Якщо пошкодження і дефекти суттєво перевищують гранично допустимі значення, такі зони, ділянки або елементи льотного поля з експлуатації виключаються. Виявлені пошкодження і дефекти за рішенням КрП на аеродромі усуваються негайно або одразу після закінчення польотів.

5. Після закінчення польотів (льотної зміни) комендант аеродрому (посадова особа аеродромно-експлуатаційного підрозділу) оглядає аеродромні покриття та ґрунтові елементи льотного поля.

6. З метою забезпечення оперативності проведення оглядів аеродрому виділяється службовий транспортний засіб, який обладнується проблісковим маячком оранжевого кольору, засобами зв'язку з КрП на аеродромі та фарою-шукачем (фарою-прожектором) для проведення оглядів у темну пору доби.

7. Начальник ІАерС разом з комендантом аеродрому за результатами проведених оглядів під час передпольотної підготовки, у ході проведення

польотів та після їх закінчення проводять аналіз знайдених сторонніх предметів і виявлених дефектів на аеродромних покриттях льотного поля та передумови їх виникнення. За результатами проведеного аналізу начальник ІАерС доповідає заступнику командира авіаційної частини, відповідальному за АТЗ польотів (командиру авіаційної комендатури).

V. Організація підготовки та допуску персоналу з аеродромно-технічного забезпечення та засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів до забезпечення польотів

1. Порядок підготовки, перевірки та допуску персоналу з аеродромно-технічного забезпечення до експлуатації засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів

1. Персонал з АТЗ та експлуатації засобів ПРЗ польотів, а саме водії автомобілів, трактористи-машиністи, механіки-водії тягачів (далі – водії), які мають національне посвідчення водія (далі – посвідчення водія), мають право керувати лише ЗАТЗ польотів відповідно до відкритих категорій на право керування транспортними засобами. До керування транспортними засобами інших категорій допускаються водії після їх перепідготовки та одержання посвідчення водія відповідної категорії.

2. Підготовка водіїв для експлуатації ЗАТЗ польотів, на яких змонтовано спеціальне обладнання, здійснюється у спеціалізованих навчальних закладах, які мають право проводити підготовку наземних авіаційних спеціалістів за відповідними спеціальностями. Після закінчення спеціалізованих навчальних закладів водії, які успішно склали іспити, отримують свідоцтво наземного авіаційного спеціаліста (документ встановленого зразка, що підтверджує фахову підготовку) (далі – свідоцтво наземного авіаційного спеціаліста). Перелік інформації, яку містить

свідоцтво наземного авіаційного спеціаліста, наведений у додатку 4 до цих Правил.

3. Після прибуття зі спеціалізованих навчальних закладів до авіаційної частини за персоналом з АТЗ наказом командира авіаційної частини закріплюються штатні ЗАТЗ польотів.

4. Перед допуском до самостійного керування ЗАТЗ польотів на аеродромі з усім персоналом з АТЗ, який прибув до авіаційної частини і має посвідчення водія та наземного авіаційного спеціаліста встановленого зразка, проводиться стажування з питань експлуатації ЗАТЗ польотів, особливостей руху на даному аеродромі та практичного виконання заходів АТЗ польотів, обслуговування ПС. Стажування проводиться протягом не менше десяти робочих днів.

Програми стажування відпрацьовуються в підрозділах АТЗ польотів та затверджуються командиром авіаційної частини.

5. Стажування персоналу з АТЗ польотів організовуються командирами підрозділів АТЗ польотів авіаційної частини. Практичні заняття проводяться під керівництвом досвідчених наземних авіаційних спеціалістів із числа персоналу з АТЗ польотів. Контроль за проведенням занять здійснюють посадові особи автомобільної та електрогазової служби або посадові особи, відповідальні за експлуатацію автомобільної та спеціальної техніки авіаційної частини.

6. Після завершення стажування комісією авіаційної частини приймаються заліки. У разі успішної здачі заліків персонал з АТЗ наказом командира авіаційної частини допускається до самостійного керування та експлуатації ЗАТЗ польотів.

7. Перенавчання персоналу з АТЗ для експлуатації ЗАТЗ польотів іншого або нового типу (зразка) проводиться у спеціалізованих навчальних закладах, які мають право здійснювати таку підготовку, з отриманням свідоцтва наземного авіаційного спеціаліста встановленого зразка. До експлуатації таких ЗАТЗ польотів допускаються особи, які успішно здали заліки з експлуатації цих засобів та допущені до керування наказом командира авіаційної частини.

8. Категорично заборонено призначати персонал з АТЗ польотів, який прибув до авіаційних частин із спеціалізованих закладів, на посади, не пов'язані зі спеціальністю, за якою він пройшов підготовку.

9. Право на керування ЗАТЗ польотів, обладнаними спеціальними звуковими та світловими сигналами або призначеними для перевезення небезпечних вантажів, надається водіям після відповідної допідготовки.

10. Особи, які мають посвідчення водія, але протягом останніх 12 місяців не працювали водіями або призначаються на посаду водія (у тому числі на нову марку машини) уперше, допускаються до керування транспортними засобами після проходження стажування з практичного керування на відповідному зразку ЗАТЗ польотів тривалістю не менше як 30 годин.

11. Право на керування ЗАТЗ польотів категорій BE, C1E, CE, D1E та DE надається особам, які мають посвідчення водія категорій B, C1, C, D1 та D та безперервний річний стаж керування транспортними засобами категорій B, C1, C, D1, D, пройшли перепідготовку за відповідними програмами та склали практичний іспит з керування такими транспортними засобами.

До керування автобусами, вантажними автомобілями, призначеними для перевезення авіаційного персоналу, в яких кількість місць для сидіння,

крім сидіння водія, більше 16, допускаються водії, які мають у посвідченні водія відкриту категорію D.

До керування сідельними тягачами зі спеціальними напівпричепами допускаються водії, які мають у посвідченні водія відкриту категорію CE.

До керування тракторами, самохідними шасі, дорожньо-будівельними машинами допускаються водії, які мають посвідчення тракториста-машиніста відповідної категорії.

12. До безперервного стажу керування транспортним засобом включається робота протягом останнього часу на транспортному засобі із максимально допустимою перервою не більше одного місяця, якщо це підтверджено витягом із трудової книжки або довідкою з місця роботи із зазначенням дати наказу про призначення особи на посаду, дати, з якої така особа працює водієм, марки закріпленого транспортного засобу. Витяг із трудової книжки або довідка із місця роботи мають бути засвідчені підписом посадової особи підприємства та скріплені печаткою;

для осіб, які керують власним транспортним засобом, – реєстраційними документами на такий транспортний засіб;

для осіб, які керують транспортними засобами, що не є їх власністю, – реєстраційними документами на такий транспортний засіб та документами, що надають право керування ним.

13. Напередодні дня польотів із наземними авіаційними спеціалістами, які залучаються до АТЗ польотів, командирами підрозділів проводяться заняття з організації руху ЗАТЗ польотів та пішоходів на аеродромі, техніки безпеки під час АТЗ польотів, порядку дій у разі виникнення надзвичайних ситуацій під час забезпечення польотів. Результати проведення занять записуються у відповідні журнали.

14. У день польотів черговий з АТЗ польотів проводить короткий інструктаж із наземними авіаційними спеціалістами, які залучаються до АТЗ польотів, з питань особливостей забезпечення польотів та заходів безпеки із записом у журнал інструктажу персоналу з аеродромно-технічного забезпечення польотів.

15. Організація виходу ЗАТЗ з місць стоянок (парку) здійснюється відповідно до порядку, встановленого в ЦОВВ, з обов'язковим проходженням медичного огляду в лікаря авіаційної частини.

16. Персонал з АТЗ, який прибув до авіаційної частини для підсилення виконання заходів АТЗ польотів і має посвідчення водія відповідної категорії та свідоцтво наземного авіаційного спеціаліста на право експлуатації відповідного ЗАТЗ польотів, допускається до АТЗ польотів відповідним наказом командира авіаційної частини, яка базується на цьому аеродромі, після проведення стажування з питань особливостей руху ЗАТЗ польотів та пішоходів, порядку обслуговування ПС та за умови успішної здачі заліків на допуск до самостійного керування ЗАТЗ польотів на цьому аеродромі.

У такому разі практичне стажування на аеродромі проводиться протягом строку, визначеного командиром авіаційної частини, яка базується на цьому аеродромі, як правило дві-три доби, з урахуванням часу, необхідного для набуття персоналом з АТЗ практичних навичок, достатніх для самостійного руху по цьому аеродрому та обслуговування ПС.

17. Усі водії ЗАТЗ польотів підлягають обов'язковому періодичному медичному огляду в установленому законодавством порядку.

18. Вилучення посвідчення водія у водіїв ЗАТЗ польотів здійснюється у випадках, передбачених у Правилах дорожнього руху, затверджених

постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 (із змінами).

19. Керівникам структурних підрозділів авіаційних частин забороняється допускати до керування ЗАТЗ польотів водіїв у разі відсутності у них: документа, що засвідчує особу, посвідчення водія відповідної категорії та свідоцтво наземного авіаційного спеціаліста на право експлуатації відповідного зразка ЗАТЗ польотів.

2. Порядок підготовки, перевірки та допуску засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів

1. За допомогою ЗАТЗ польотів виконуються такі роботи: заправлення ПММ; перевірка та дозаправлення гідравлічних систем; отримання, видобуток, зберігання, транспортування та зарядка стисненими, зрідженими газами; кондиціонування повітря; електроживлення та перевірка радіо-, електрообладнання; пошуково-рятувальне, радіотехнічне та інженерно-авіаційне забезпечення; перевезення авіаційного персоналу та підвезення матеріальних засобів до ПС; буксирування, огляд та підготовка до польотів ПС, підготовка та утримання злітно-посадкових смуг (далі – ЗПС), РД, МС та ТПП ПС.

2. Уся техніка, яка залучається до обслуговування ПС та забезпечення польотів, належить до ЗНЗП ПС та за своїм призначенням поділяється на:

ЗАТЗ польотів (ЗАТО ПС; АЕТ; засоби перевезення авіаційного персоналу);

ЗПРЗ польотів (пошуково-евакуаційна та рятувальна техніка; аеродромні пожежні (пожежні) автомобілі; санітарні автомобілі);

засоби зв'язку та радіотехнічного забезпечення (далі – РТЗ) (приводні аеродромні радіостанції; автоматичні радіопеленгатори; радіолокаційні

системи посадки (аеродромні оглядові, вторинні та посадкові радіолокатори); радіотехнічні системи ближньої навігації; радіомаякові системи інструментального заходу на посадку; обладнання пунктів управління повітряним рухом (автоматизовані системи управління); обладнання електрозв'язку; світлотехнічне обладнання);

засоби інженерно-авіаційного забезпечення (далі – ІАЗ) (універсальні повірочні лабораторії; контрольно-ремонтні станції; авіаремонтні майстерні, станції та лабораторії; фотографічні лабораторії).

3. До ЗАТО ПС належать:

електрогазова техніка (далі – ЕГТ);

ЗЗ ПММ;

засоби буксирування ПС;

рухомі засоби мийки та спеціальної обробки ПС.

4. До АЕТ належать:

комбіновані поливально-мийні машини;

вакуумно-прибиральні машини;

шнекороторні снігоочисники;

теплові машини, маркувальні машини;

грунтові ущільнюючі машини;

пневматичні катки та трамбувальні машини;

машини для догляду за дерновим покриттям льотного поля аеродрому та інша техніка для утримання аеродромів.

5. До засобів перевезення авіаційного персоналу належать:

легкові автомобілі;

пасажирські автобуси всіх типів;

вантажні автомобілі, обладнані для перевезення людей.

6. Технічний стан ЗАТЗ польотів, які залучаються до забезпечення польотів, наприкінці поточного року перевіряється комісією, утвореною наказом командира авіаційної частини, зі складанням актів технічного стану. До складу комісії включаються спеціалісти з експлуатації ЗАТЗ польотів та представники ІАС авіаційної частини. Під час перевірки технічного стану ЗАТЗ польотів обов'язково перевіряються наявність, комплектність та правильність оформлення технічної документації.

За результатами перевірки видається наказ командира авіаційної частини про допуск ЗАТЗ польотів до забезпечення польотів.

7. За ЗАТЗ польотів наказом командира авіаційної частини закріплюється персонал з АТЗ. Наказ про закріплення ЗАТЗ за персоналом (водіями) розробляється наприкінці поточного року на наступний рік начальником автомобільної та електрогазової служби авіаційної частини або посадовою особою, відповідальною за організацію експлуатації автомобільної та спеціальної техніки. У випадку прибуття (вибуття) персоналу з АТЗ польотів до (з) авіаційної частини до наказу вносяться відповідні зміни.

8. Підготовлені до застосування ЗАТЗ польотів укомплектовуються: інструкцією з експлуатації; технічною документацією; належним обладнанням; приладами; пристроями; маркованим інструментом; протипожежними засобами; іншими МТЗ відповідно до формуляра ЗАТЗ; документацією водія спеціального автомобіля (додаток 5).

9. Технічна документація ЗАТО ПС: журнал обліку роботи ЗАТО, дорожній лист, паспорт на гази або контрольний талон на ПММ, робоча документація водія спеціального автомобіля, заповнюється перед виїздом у день застосування.

10. Передні бампери ЗАТО ПС фарбуються у вигляді вертикальних жовтих та чорних смуг шириною 100 мм кожна, що чергуються.

Перед використанням ЗАТО ПС комплектуються: радіостанцією; двома противідкотними колодками з маркуванням реєстраційного номера засобу; жилетом жовтого кольору із світловідбивними елементами; двома переносними ліхтарями зі світлом червоного та білого кольору.

11. АЕТ, яка працює на аеродромі, обов'язково обладнується пристроєм для буксирування та тросом. Перелік аеродромно-експлуатаційної техніки, яка підлягає обладнанню проблісковими маячками та засобами зв'язку, наводиться в додатку 6 до цих Правил.

12. Підготовка ЗАТЗ польотів здійснюється напередодні дня польотів закріпленням та допущенням до керування авіаційним персоналом.

Підготовка ЗАТЗ польотів включає:

огляд базового шасі автомобіля та спеціального обладнання;

усунення виявлених несправностей;

проведення щоденного технічного обслуговування, а за потреби – чергового технічного обслуговування базових шасі та чергових регламентних робіт на спеціальному обладнанні;

перевірку наявності та цілісності встановлених пломб на агрегатах і вузлах спеціальної установки;

перевірку працездатності спеціального обладнання;

заповнення технічної документації.

13. ЗАТО ПС подаються до місця стоянки ЗАТЗ польотів (майданчика аеродрому) у технічно справному стані з оформленою документацією, у строки та в кількості, які визначені в Розпорядженні з АТЗ польотів, відповідно до заявки заступника командира авіаційної частини з ІАС.

14. З метою забезпечення виконання пошуково-рятувальних заходів в аеродромно-експлуатаційному підрозділі комплектується та утримується причіп технічної допомоги (далі – причіп).

Причіп комплектується майном номенклатури інженерно-аеродромної, квартирно-експлуатаційної, автомобільної і електрогазової та авіаційно-технічної служб відповідно до Переліку матеріальних засобів для комплектування причепа технічної допомоги, наведеного у додатку 4 до Інструкції з експлуатації аеродромів державної авіації України, затвердженої наказом Міністерства оборони України від 01 липня 2013 року № 441, зареєстрованої у Міністерстві юстиції України 22 липня 2013 року за № 1229/23761.

У дні польотів старший команди технічної допомоги прибуває в аеродромно-експлуатаційний підрозділ на виділеному транспортному засобі, перевіряє комплектність та технічний стан причепа, отримує його та транспортує у визначене місце для чергування під час польотів.

Після закінчення польотів старший команди технічної допомоги з дозволу старшого інженера польотів (чергового інженера) транспортує причіп до аеродромно-експлуатаційного підрозділу та передає (здає) його відповідальній посадовій особі.

15. Контроль підготовки ЗАТО ПС включає чотири етапи:

- 1) перевірку повноти та якості підготовки ЗАТЗ польотів у підрозділах;
- 2) перевірку ЗАТЗ польотів перед виходом з парку:
перевірку технічного стану ЗАТЗ польотів в підрозділах;
перевірку ЗАТЗ польотів на контрольно-технічному пункті (далі – КТП);
- 3) перевірку ЗАТЗ польотів на стоянці ЗАТЗ польотів (майданчику аеродрому);
- 4) аеродромний контроль ЗАТО ПС перед допуском їх до застосування.

16. Перевірка повноти та якості підготовки ЗАТЗ польотів напередодні дня польотів здійснюється відповідно до порядку перевірки засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів командирами підрозділів, від яких виділяються засоби аеродромно-технічного забезпечення польотів (додаток 7).

Результати контролю записуються в журнал обліку роботи ЗАТО ПС.

17. Перевірка ЗАТЗ польотів у підрозділі перед виходом з парку здійснюється на спеціальному майданчику або на місці стоянки відповідно до Порядку перевірки засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів командиром підрозділу (заступником командира підрозділу з технічної частини) (додаток 8). Перевірці підлягають ЗАТЗ польотів, заплановані та підготовлені до обслуговування ПС та забезпечення польотів.

Перевірка ЗАТЗ у підрозділах проводиться завчасно після виконання всіх робіт з їх підготовки до застосування. Результати перевірки записуються в дорожньому листі.

18. Перевірка ЗАТЗ польотів перед виходом з парку здійснюється з метою визначення технічного стану базового шасі автомобіля та спеціального обладнання ЗАТЗ польотів; наявності документів, що засвідчують кондиційність ПММ та газів; наявності шляхової, технічної документації та повноти її заповнення.

Порядок використання ЗАТЗ польотів, виходу з парку та оформлення шляхової документації проводиться відповідно до чинного законодавства України.

19. Перевірка ЗАТЗ польотів перед виходом з парку здійснюється начальником КТП на спеціально обладнаному майданчику відповідно до Порядку перевірки засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів перед виходом з парку начальником контрольно-технічного пункту

(додаток 9), інструкції з експлуатації ЗАТЗ, затвердженої командиром авіаційної частини, та операційних карт перевірки технічного стану ЗАТЗ польотів.

Операційні карти розробляються в авіаційній частині для кожного типу ЗАТЗ польотів, що експлуатуються, технічних вимог до ЗАТЗ, що перевіряється, та повинні охоплювати перевірку базового шасі і спеціального обладнання.

Перевірка ЗАТЗ польотів начальником КТП здійснюється за наявності в дорожньому листі запису командира підрозділу або заступника командира підрозділу з технічної частини про справність засобу. У разі одночасного виходу з парку великої кількості ЗАТЗ польотів перевірка їх технічного стану начальником КТП здійснюється завчасно.

Після завершення перевірки начальник КТП робить відповідний запис у дорожньому листі.

20. Не пізніше ніж за одну годину до подачі ЗАТО ПС черговий з АТЗ польотів прибуває в парк авіаційної частини, де командири підрозділів представляють йому техніку, заплановану на забезпечення польотів.

Черговий з АТЗ польотів перевіряє наявність ЗАТЗ польотів та персоналу з АТЗ відповідно до Розпорядження з АТЗ польотів на льотну зміну.

У персоналу з АТЗ польотів обов'язково перевіряється: зовнішній вигляд, наявність особистих документів, документів про допуск до експлуатації визначеного типу ЗАТЗ польотів, шляхової та технічної документації.

Після перевірки черговим з АТЗ польотів командири підрозділів передають ЗАТЗ польотів у розпорядження чергового з АТЗ польотів.

У разі виявлення недоліків у технічному стані ЗАТЗ польотів, в оформленні технічної, шляхової документації – ЗАТЗ польотів та відповідний персонал не допускаються до забезпечення польотів, поки не

буде усунуто всі виявлені недоліки.

Командири підрозділів, з яких виділяється персонал з АТЗ та ЗАТЗ польотів, відповідають за їх підготовку.

ЗАТЗ польотів, які пройшли перевірку, шикуються в колону у визначеному місці та під керівництвом чергового з АТЗ польотів переміщуються на стоянку (майданчик) ЗАТЗ польотів на аеродромі.

21. Перевірка ЗАТЗ польотів на стоянці ЗАТЗ польотів (майданчику аеродрому) здійснюється відповідно до Порядку перевірки водіями готовності засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів (додаток 10) з метою виявлення та усунення несправностей, які виникли на маршруті руху, а також для завершальної перевірки готовності ЗАТЗ польотів до обслуговування ПС та забезпечення польотів.

Після перевірки водії доповідають черговому з АТЗ польотів про результати перевірки та готовність до забезпечення польотів.

Черговий з АТЗ польотів після отримання даних про наявність, укомплектованість, заправку (зарядку) та технічний стан ЗАТЗ польотів доповідає старшому інженеру польотів (черговому інженеру) про готовність ЗАТЗ польотів до забезпечення льотної зміни і разом з інженерно-технічним складом авіаційної частини здійснює аеродромний контроль ЗАТЗ польотів.

22. Не пізніше ніж через 20 хвилин після подачі ЗАТО ПС з метою виключення допуску до застосування ЗАТО ПС спеціального обладнання, яке не видає встановлені технічні параметри, а кондиційність ПММ та газів не відповідає встановленим вимогам, спеціалісти ІАС, визначені наказом командира авіаційної частини, під керівництвом старшого ТПП ПС у присутності чергового з АТЗ польотів здійснюють їх аеродромний контроль до застосування.

Аеродромний контроль ЗАТО ПС здійснюється перед кожним їх допуском до застосування, після кожного нового заповнення ємностей ПММ,

зарядкою (заправкою) ємностей стисненими та зрідженими газами, а також після усунення відмов та несправностей у системах спеціального обладнання відповідно до Порядку проведення аеродромного контролю засобів аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден посадовими особами інженерно-авіаційної служби (додаток 11).

23. Аеродромний контроль, допуск та оформлення допуску ЗАТО до обслуговування ПС здійснюють посадові особи ІАС за спеціальностями:

авіаційне обладнання – щодо засобів забезпечення ПС електро- та пневмоенергією під час запуску авіаційних двигунів, перевірки електро- та радіообладнання; зарядки систем ПС стисненим та зрідженим киснем;

літак та двигун – щодо засобів заправки ПММ; дозаправки та перевірки гідравлічних систем ПС; зарядки систем ПС стисненими та зрідженими газами (повітря, азот); перевірки герметичності кабін ПС; зарядки бортових систем ПС вогнегасними сумішами; теплотехнічних засобів;

обладнання радіо-електронної боротьби, авіаційного озброєння – щодо засобів зарядки систем ПС стисненим та зрідженими азотом;

прицільно-навігаційний комплекс – щодо засобів кондиціонування повітря в кабінах ПС та місцях перебування льотного складу, підготовленого до польотів.

24. Перевірку паспортних даних на стиснений (зріджений) кисень здійснює начальник автомобільної і електрогазової служби, а його якість та придатність – начальник медичної служби авіаційної частини, про що робиться відмітка в паспорті на стиснений (зріджений) кисень.

25. У разі позитивних результатів аеродромного контролю ЗАТО ПС відповідний спеціаліст ІАС допускає їх до обслуговування ПС та робить запис “Заправку (зарядку, застосування) дозволяю” у журналі обліку роботи

ЗАТО ПС, формулярі, паспорті, контрольному талоні, вказує дату, час, прізвище та ставить особистий підпис.

Після допуску ЗАТО до обслуговування ПС черговий з АТЗ польотів виконує розпорядження КрП на аеродромі та старшого інженера польотів, контролює правильне використання виділених ЗАТЗ польотів.

26. У разі виявлення несправностей ЗАТО ПС, неоформленої документації або некондиційності ПММ чи газів такі засоби відстороняються від заправки (зарядки) ПС, про що робиться відповідний запис у журналі обліку роботи ЗАТО ПС (контрольному талоні) про виявлені недоліки. Особи, які відсторонили засоби від застосування, негайно доповідають про це старшому інженеру польотів (черговому інженеру).

27. У випадках посадки ПС на аеродромах, де відсутній інженерно-технічний склад, допуск ЗАТО до обслуговування ПС можуть здійснювати члени екіпажу ПС, які пройшли навчання, здали заліки та допущені до проведення аеродромного контролю.

VI. Організація руху автомобільного, спеціального транспорту та пішоходів на аеродромах державної авіації України

1. Організація руху транспортних засобів та пішоходів по аеродрому

1. Для кожного аеродрому ДА розробляється схема маршрутів руху транспортних засобів та пішоходів по аеродрому (далі – схема руху) з поясненнями щодо особливостей організації руху по цьому аеродрому.

На схемі руху зазначаються:

місця стоянок ЗАТО ПС, засобів утримання аеродромів, засобів пошуку, рятування, технічної допомоги, рухомих засобів зв'язку, управління та світлотехнічного забезпечення;

місця розташування пожежних постів;
місце медичного поста;
маршрути та швидкості руху транспортних засобів;
маршрути руху пішоходів;
місця розміщення технічних засобів регулювання дорожнього руху;
місця установки дорожніх знаків;
маршрути руху та місця стоянки особистих транспортних засобів.

Маршрути руху транспортних засобів та пішоходів визначаються для кожного напрямку зльоту (посадки) ПС. В усіх випадках маршрути руху не повинні перетинати ЗПС.

2. Схема руху розробляється під керівництвом заступника командира авіаційної частини, відповідального за АТЗ польотів, спільно з представниками авіаційних частин, що базуються на аеродромі, скріплюється підписом начальника штабу та затверджується командиром авіаційної частини. Дані, що відображаються на схемі руху, не повинні містити інформації з обмеженим доступом.

3. Завірені в установленому порядку копії схеми руху повинні знаходитися в документації командно-диспетчерського пункту (далі – КДП), КрП на аеродромі, чергового з АТЗ польотів та в документації водіїв ЗАТЗ польотів та інших транспортних засобів, що виїжджають на аеродром.

4. Схеми руху встановлюються поряд з КТП автомобільних парків, стоянками автомобільної та спеціальної техніки, біля в'їзду на аеродром, поряд з КДП та в місцях зосередження авіаційного персоналу. Схеми руху виготовляються на щиті розміром 3×2 м, у нічний час освітлюються.

2. Розміщення засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів на аеродромі

1. На аеродромах перед в'їздом на льотне поле обладнуються місця для чищення (мийки) коліс автомобільної та спеціальної техніки. В'їзд транспортних засобів на штучні покриття ЗПС, РД, ТПП ПС, МС із забрудненими колесами, а гусеничних тракторів (тягачів) з неочищеними гусеничними стрічками та без накладок на них забороняється.

2. Автомобільна та спеціальна техніка розміщується в парках авіаційних частин. У разі необхідності або під час несення бойового чергування наказом командира авіаційної частини дозволяється постійне або тимчасове розміщення окремих зразків автомобільної та спеціальної техніки (засобів зв'язку і РТЗ, спеціальних груп та інших) на аеродромі та прилеглий до нього території (поза парками) для виконання завдань із забезпечення польотів.

3. Для розміщення ЗАТЗ польотів, які виділяються для обслуговування ПС у зонах розосередження ПС, обладнуються майданчики (місця стоянок). Ці майданчики повинні бути без схилу, мати, як правило, штучне покриття без руйнувань і забруднень, під'їзні шляхи, освітлення, засоби пожежогасіння. Поряд із майданчиком обладнується приміщення для відпочинку, прийому їжі та обігріву персоналу з АТЗ у холодну пору року, у якому має бути зв'язок із черговим з АТЗ польотів, пунктом управління ІАС, службами і підрозділами авіаційної частини.

4. На одному аеродромі залежно від розташування ПС може бути обладнано кілька майданчиків. Майданчики розташовуються на відстані не менш ніж 15 м від будинків та споруд залежно від ступеня їх вогнебезпечності.

5. Майданчики для стоянки ЗАТЗ польотів повинні розташовуватись на льотному полі так, щоб не створювати перешкод для зльоту, посадки та руління ПС. Розміщення ЗАТЗ польотів на майданчиках повинно забезпечувати швидкий і безпечний виїзд їх до місць виконання робіт.

6. ЗАТЗ польотів на майданчиках розміщуються в одну або декілька ліній. Дистанція між лініями машин повинна бути не менше 10 м, інтервал між машинами 1,5 – 2 м.

7. Автомобілі медичного та пожежного постів розміщуються поблизу КДП, засоби технічної допомоги (автокрани, тягачі), які виділені в розпорядження старшого інженера польотів, – поряд з пунктом управління ІАС на відведених для цих цілей майданчиках.

8. Майданчики, відведені для стоянки ЗАТЗ, розмічаються (маркуються) лініями і написами жовтою фарбою або світловідбивними матеріалами. На майданчиках встановлюються дорожні знаки “Місце стоянки”.

3. Рух транспортних засобів на аеродромі

1. В'їзд на льотне поле аеродрому дозволяється тільки ЗНЗП та транспортним засобам авіаційної частини, які виділені для забезпечення польотів. Перелік таких засобів розробляється заступником командира, відповідальним за АТЗ польотів, та щорічно затверджується наказом командира авіаційної частини.

В'їзд на льотне поле інших транспортних засобів дозволяється тільки за разовими перепустками, які оформлюються комендантом аеродрому в установленому в авіаційній частині порядку.

Бланки перепусток виготовляються зі щільного паперу білого кольору і мають розмір 210 × 150 мм. У перепустці зазначаються: номер військової частини, марка, номерний знак транспортного засобу, дата видачі, термін її дії. Перепустка скріплюється підписом та засвідчується печаткою командира авіаційної частини. Перепустки видаються комендантом аеродрому та здаються йому після виконання робіт на аеродромі або закінчення терміну дії перепустки.

Усі водії транспортних засобів під час одержання разових перепусток для проїзду на льотне поле ознайомлюються з цим розділом Правил та дотримуються його вимог.

2. Рух транспортних засобів всіх типів на аеродромі здійснюється відповідно до схеми руху по визначених маршрутах і напрямках.

3. Для руху транспортних засобів на аеродромі облаштовуються автомобільні дороги, які забезпечують безперешкодний проїзд транспортних засобів із місць стоянки до ПС, складів, інших об'єктів аеродрому та виключають забруднення штучних покриттів льотного поля.

Схемою руху може бути передбачено використання окремих ділянок РД для руху транспортних засобів із дотриманням особливих заходів безпеки.

4. Водій транспортного засобу, отримавши дозвіл від КрП (ЧПВ ПС) для в'їзду на РД (ЗПС), зобов'язаний:

не доїжджаючи 50 м до РД (ЗПС) зупинитися, переконатися, чи немає на них ПС, та тільки після цього продовжувати рух по правому краю РД (ЗПС);

під час руху по РД (ЗПС) не менш ніж за 100 м до зустрічного ПС, що рулить, звільнити РД (ЗПС), забезпечити безпеку його руху, з'їхати вбік і зупинитися;

якщо ПС, що рулить, наздоганяє транспортний засіб під час руху по РД (ЗПС), не менш ніж за 100 м звільнити РД (ЗПС), забезпечити безпеку руху ПС, з'їхати вбік і зупинитися, продовжувати рух тільки після віддалення ПС, що рулить, на відстань не менш ніж на 50 м.

5. Водієві транспортного засобу під час руху по РД (ЗПС) забороняється:

зупинятися і вимикати двигун транспортного засобу;

здійснювати обгін ПС, що рулять (буксируються), а також інших транспортних засобів, що рухаються;

наближатися ззаду до ПС із працюючими двигунами ближче ніж на 50 м;

перетинати напрямок руху ПС, що рулить;

під час руху в нічний час по аеродрому освітлювати фарами ПС, що рухаються по аеродрому;

здійснювати рух по аеродрому в нічний час тільки з включеними підфарниками.

6. У випадку вимушеної зупинки транспортного засобу внаслідок технічної несправності, якщо водій не в змозі прибрати його з РД (ЗПС) та забезпечити вільний рух ПС, що рулить, він зобов'язаний негайно повідомити чергового з АТЗ польотів, вийти з автомобіля і подати екіпажу ПС, що рулить, сигнал “Звичайна зупинка”: удень – повторним схрещуванням і розведенням рук, піднятих над головою; вночі – повторним рухом вправо-вліво піднятим над головою ліхтарем червоного світла, при цьому фари автомобіля повинні бути включені на ближнє світло.

У разі зупинки ПС водій зобов'язаний повідомити чергового з АТЗ польотів та залишатися поруч із транспортним засобом до прибуття засобів евакуації.

7. У дні польотів в'їзд транспортних засобів на ЗПС, РД для виконання робіт з утримання та підготовки елементів льотного поля здійснюється тільки з дозволу КрП на аеродромі, у перервах між польотами (у періоди, коли польоти не виконуються, – з дозволу ЧПВ ПС), при цьому організацію безпечного руху транспортних засобів і механізмів на ЗПС і РД, а також контроль за їхньою роботою забезпечує той командир (керівник), на якого покладене виконання зазначених робіт. Якщо на ЗПС і РД працює група транспортних засобів, то вона забезпечується буксиром для евакуації, а також радіостанціями для зв'язку з КрП на аеродромі (ЧПВ ПС). Допускається відсутність засобів радіозв'язку на транспортних засобах, якщо вони є на головній і замикаючій машинах та всі учасники руху проінструктовані про порядок дій під час виконання робіт.

До роботи на ЗПС, РД одиночним порядком допускаються тільки транспортні засоби, обладнані радіостанцією.

Проблискові маячки на АЕТ вмикаються під час роботи на аеродромі незалежно від часу доби.

8. Під час виконання робіт на аеродромі вночі або в умовах недостатньої видимості вдень (туман, заметіль) вмикаються вогні ЗПС. Перед транспортними засобами, які виконують роботи на ЗПС, РД, на відстані не ближче 50 м від них за потреби виставляються сигнальні знаки зі складу аеродромно-експлуатаційного підрозділу в світловідбивних жилетах з ліхтарями червоного та білого світла.

9. При суцільному сніжному покриві перед початком роботи снігоприбиральних засобів межі ЗПС, РД і МС позначаються мітками або іншими покажчиками на снігу.

10. Дистанція між транспортними засобами, які виконують роботи на ЗПС, РД і МС, встановлюється в кожному конкретному випадку особою,

відповідальною за проведення робіт, але за різних умов повинна бути не менше:

між комбінованими поливально-мийними машинами (АКПМ) – 40 м;

між шнекороторними снігоочисниками і АКПМ – 40 м;

між тепловою машиною та іншими машинами – 70 м.

11. На аеродромах транспортним засобам забороняється:

під'їзд до ПС ближче 10 м, до вогнів ЗПС – ближче 3 м;

переїзд через кабелі, з метою уникнення їх руйнування;

рух по ґрунтовому льотному полю по одному сліду з метою уникнення накатки доріг і утворення колії;

рух по перехідних смугах і в місцях установлення водоприйомних і оглядових колодязів;

рух по невстановлених маршрутах;

виїзд на льотне поле, минаючи пункт мийки (очищення) коліс;

залишати транспортні засоби на схилах або спусках та без огороження світловими сигналами вночі та вдень в умовах недостатньої видимості (туман, дощ, сніг).

12. На території складу ПММ рух транспортних засобів дозволяється тільки по встановлених маршрутах.

Маршрути руху на території складу ПММ визначаються на схемі руху транспортних засобів по складу ПММ, яка розробляється начальником служби ПММ, підписується відповідним заступником командира та затверджується командиром авіаційної частини.

Схема руху транспортних засобів по складу ПММ виготовляється на щиті розміром 3×2 м та встановлюється перед в'їзними воротами на склад ПММ.

13. Водії ЗЗ ПММ повинні знати маршрути руху, місце і порядок заповнення цистерн паливом, правила техніки безпеки під час роботи на складі ПММ.

Під час заповнення ємностей паливозаправників (далі – ПЗ), паливних цистерн, заправників мастил (далі – ЗМ), заправників спеціальними технічними рідинами (далі – ЗСР), водоспиртозаправників (далі – ВСЗ) їх двигуни не вимикаються, працюють на малих обертах колінчатого вала.

Зазначена вимога не поширюється на транспортні засоби з дизельним двигуном, двигуни яких під час одержання палива дозволяється зупиняти. Транспортні засоби з дизельним двигуном запускаються після припинення наливу ПММ, при цьому кришки горловин ємностей (цистерн) повинні бути закриті.

Водій ЗЗ ПММ повинен стежити за тим, щоб паливо було налите до встановленого рівня для виключення можливості переливання та займання транспортного засобу через потрапляння ПММ на глушник.

Під час заправки баків транспортних засобів паливом маневрувати та розміщувати транспортні засоби випускними трубами глушників у бік наливу пального забороняється.

4. Обслуговування повітряних суден та їх буксирування

1. З метою забезпечення безпечного під'їзду (від'їзду) ЗАТО ПС до (від) ПС в авіаційній частині розробляються схеми на кожен тип ПС, які експлуатуються на аеродромі.

Зразок схеми під'їзду (від'їзду) засобів аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден до (від) повітряного судна (далі – схема під'їзду (від'їзду)) наводиться в додатку 12 до цих Правил.

Схеми під'їзду (від'їзду) розробляються посадовими особами ІАС за участю представника підрозділу АТЗ польотів авіаційної частини, підписуються заступником командира з ІАС та затверджуються командиром

авіаційної частини.

2. Під'їзд, маневрування та установка ЗАТО ПС для обслуговування ПС виконуються під керівництвом техніка ПС. Швидкість руху ЗАТО ПС при під'їзді до ПС не повинна перевищувати 5 км/год.

Під'їзд ЗАТО ПС до ПС ближче 10 м без дозволу техніка ПС забороняється.

3. Під час обслуговування ПС ЗАТО ПС розміщуються в порядку, зазначеному на схемі під'їзду (від'їзду) ЗАТО ПС до (від) ПС (для відповідного типу ПС) або за командою техніка ПС.

4. На всіх ЗАТО ПС, що під'їхали до ПС для обслуговування, під задні колеса підставляються противідкотні колодки.

5. Переміщення ЗАТО ПС від одного ПС до іншого здійснюється тільки після того, як будуть закриті всі люки, створи, зафіксовані поворотні (відкидні) пристрої (штанги) та укладені силові кабелі (зарядні, заправні рукави) та пристрої заземлення. Швидкість переміщення ЗАТО на МС ПС не повинна перевищувати 5 км/год, при русі з однієї зони стоянки ПС в іншу – 40 км/год, а за поганої видимості (туман, снігопад) і ожеледі – 10 км/год.

6. Під час обслуговування ПС у нічних умовах на ЗАТО ПС вмикаються габаритні вогні або ближнє світло фар.

7. Буксирування ПС виконується за вказівкою та з дозволу старшого інженера польотів (чергового інженера), здійснюється плавно (без ривків, крутих поворотів) зі швидкістю не більше 20 км/год для того, щоб виключити можливість поломки ПС. Під час буксирування в нічний час та

при поганій видимості на ПС обов'язково включаються аеронавігаційні вогні, а на тягачі – ближнє світло фар.

8. Під час виконання операції зі зчеплення ПС із тягачем водій розвертає транспортний засіб на відстані не менш ніж 15 м від ПС та одержавши команду “На буксир” від особи, що керує буксируванням, заднім ходом повільно подає тягач до ПС до команди “Стоп”. За цією командою водій зупиняє тягач, а механік (виділена особа) встановлює в разі потреби противідкотні колодки під задні колеса тягача та зчіпляє тягач із ПС.

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

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

11. Всі операції зі зчеплення ПС із тягачем, відчеплення його та саме буксирування здійснюються тільки за командами та сигналами особи, що керує буксируванням, при цьому дотримуються всі необхідні заходи безпеки. Під час буксирування ПС категорично забороняється знаходження людей на підніжках тягача, що рухається.

5. Рух пішоходів на аеродромі

1. Рух підрозділів та команд на території аеродрому виконується строем під керівництвом старшого.

Похідний стрій позначається попереду та позаду: вдень – сигнальними прапорцями; вночі – сигнальними ліхтарями (попереду – білого кольору, позаду – червоного).

2. Рух підрозділів команд та поодиноких пішоходів по льотному полю аеродрому дозволяється тільки за маршрутами, які визначені схемою руху.

3. Перед виходом на РД (МС) старший колони (поодинокий пішохід) зобов'язаний переконатися у відсутності небезпеки. З появою ПС, що рулить, старший колони (поодинокий пішохід) зобов'язаний негайно звільнити РД та відвести особовий склад (відійти) у бік від лінії руління на безпечну відстань.

4. Пішоходам забороняється перетинати напрямок руху ПС, що рулить, та наближатися до ПС із працюючими двигунами ближче 50 м.

5. Під час випробування двигунів ПС або виконання на МС інших робіт з підвищеною небезпекою для пішоходів представники ІАС зобов'язані вчасно виставляти попереджувальні знаки.

6. Особи, що прибувають на аеродром під час польотів і які не знають маршрути руху на цьому аеродромі, супроводжуються за вказівкою КрП на аеродромі.

6. Дорожні знаки та покажчики

1. На під'їзних автомобільних дорогах до аеродрому та аеродромних автомобільних дорогах встановлюються дорожні знаки, покажчики та світлотехнічні засоби регулювання руху, а на проїзній частині доріг наносяться лінії дорожньої розмітки відповідно до Правил дорожнього руху,

затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306.

Крім того, на аеродромах встановлюються попереджувальні й інші показники, призначені для додаткового орієнтування авіаційного персоналу. Написи на показниках наносяться білою фарбою на блакитному фоні.

2. Встановлення дорожніх знаків здійснюється відповідно до схеми руху. Знаки обов'язково встановлюються в місцях стоянки ЗАТЗ польотів, зонах, заборонених для руху, і на найбільш небезпечних ділянках руху.

3. На всіх аеродромних автомобільних дорогах, що підходять до РД, ЗПС, встановлюються дорожні знаки "Проїзд без зупинки заборонений". Ці знаки розміщуються на відстані до 50 м від РД, ЗПС з урахуванням безпеки для руління ПС.

4. Дорожні знаки та показники, встановлені на аеродромах, повинні бути обладнані світловідбивачами, що забезпечують їх видимість у темний час доби не менш ніж за 100 м, або покриватися люмінофорними фарбами (світловідбивними плівками).

VII. Особливості організації та порядок виконання заходів аеродромно-технічного забезпечення польотів

1. Забезпечення кондиційними авіаційним паливом, мастилами, спеціальними рідинами

1. Організація забезпечення ПММ польотів ПС ДА полягає в підтриманні їх кондиційності, підготовці до використання, своєчасній подачі до МС та заправки ПС.

2. Контроль якості ПММ організовується з метою недопущення виходу його якості за межі кондиції і виключення застосування некондиційних ПММ на авіаційній техніці.

3. Основним елементом контролю якості ПММ в авіаційній частині є аеродромний контроль.

4. Аеродромний контроль якості ПММ та правильне його застосування в авіаційній частині забезпечують:

служба ПММ – організацію відповідних умов зберігання, приймання та видачі ПММ, лабораторної перевірки їх якості відповідно до встановлених періодичності і об'єму;

підрозділ, у підпорядкуванні якого знаходяться засоби транспортування та заправки ПММ, – підтримання у технічно справному стані ЗЗ ПММ, їх спеціального обладнання, своєчасне їх обслуговування і правильну експлуатацію;

ІАС – перевірку відповідності марок ПММ, поданих на заправку систем ПС, інструкції з експлуатації даного типу ПС, відсутність у них води і механічних домішок, створення умов, які забезпечують збереження кондиційності палива під час заправки та зберігання в баках ПС.

5. За якісну підготовку ЗЗ ПММ до роботи, перевірку технічного стану, укомплектованість обладнанням, приладами, засобами пожежогасіння, інструментом, витратними матеріалами, проведення контрольних оглядів відповідає командир підрозділу, у підпорядкуванні якого знаходяться зазначені засоби.

6. Під час підготовки ЗЗ ПММ особлива увага звертається на чистоту зовнішньої поверхні спеціального обладнання (відсутність піску, бруду,

снігу), стан ущільнювальних з'єднань, кріплення рукавів, герметичність кранів.

ЗЗ ПММ прибувають на аеродром підготовленими до роботи, справними, після проведення чергового технічного обслуговування, з повністю або частково заправленими кондиційним ПММ опломбованими ємностями.

7. Для забезпечення якості ПММ служба ПММ авіаційної частини здійснює контроль:

технічного стану спеціального обладнання ЗЗ ПММ та транспортування палива під час їх підготовки до заправки ПС;

технічного стану ЗЗ ПММ перед їх наливом;

чистоти палива та відповідності його якості паспортним даним під час зберігання в резервуарах на складі та ємностях ЗЗ ПММ перед виходом їх зі складу.

8. Під час підготовки до польотів на складі ПММ авіаційної частини перед перекачуванням палива з відстійних резервуарів у видаткові начальник лабораторії якості палива (далі – лабораторії ПММ) (лаборант) або посадова особа, яка перевіряє якість ПММ (далі – лаборант), зобов'язаний перевірити:

маркування відстійних резервуарів, марку та якість палива за даними останнього випробування;

наявність пломб та технічний стан видаткових резервуарів, дату їх останньої зачистки;

виконання вимог щодо часу відстоювання палива;

відсутність механічних домішок, води, у зимовий час – кристалів льоду в пробі, відібраній із відстійних резервуарів та відстою фільтрів;

перепад тиску на фільтрах;

технічний стан дозаторів під час введення в паливо противодокристалізаційної рідини (далі – ПВК) та її якість (за даними останнього випробування).

9. Перед видачею палива з видаткових резервуарів в 33 ПММ лаборант зобов'язаний перевірити:

маркування видаткових резервуарів;

марку та якість палива за даними останнього аналізу;

час відстоювання палива у видаткових резервуарах (не менше 60 хвилин);

наявність пломб та технічний стан резервуарів;

відсутність механічних домішок, води, у зимовий час – кристалів льоду (у пробах, відібраних з кранів нижнього зливу), за потреби злити відстій палива;

перепад тиску на фільтрах;

злив відстою палива з відстійників фільтрів та фільтрів-сепараторів;

чистоту та технічний стан рукавів для заповнення ємностей;

відповідність маркування 33 ПММ марці залитого пального;

наявність пломб на наливній горловині, дихальному клапані, фільтрах і кришці приймального патрубку;

наявність чохлів на видаткових та зливних кранах, наливній горловині, приймальному рукаві (патрубку);

справність та чистоту сіток у роздавальних кранах, наконечників закритої заправки та приймальних патрубків;

наявність запису у формулярі 33 ПММ даних про проведення регламентних робіт на спеціальному обладнанні;

наявність та надійність кріплення ковпачків на роздавальних кранах, а також наявність та справність тросу заземлення видаткових кранів (наконечників закритої заправки);

відсутність води, механічних домішок, у зимовий час – кристалів льоду методом зливання палива з фільтрів та відстійників;

наявність засобів пожежогасіння та справність контурів заземлення (видаткових шлангів, спеціального обладнання) за допомогою тестера із записом у формулярі 33 ПММ.

10. Під час перевірки резервуара видаткової групи разом із представником ІАС через крани нижнього зливу відбирається об'єднана проба палива. У пробі визначається наявність ПВК рідини, відсутність механічних домішок та води, частка проби в кількості 1 л опечатується представником ІАС і зберігається на складі ПММ до кінця польотів. Проба надається комісії в разі льотного інциденту або виникнення передумов такого інциденту, пов'язаних з якістю палива.

Видаткові резервуари, що не задіяні для забезпечення польотів, а також крани (вентилі) подачі палива від них закриваються та опечатуються представником ІАС.

11. Заповнювати 33 ПММ паливом, яке містить механічні домішки, воду, а також ПВК рідину, яка не відповідає встановленим стандартам та технічним умовам, забороняється.

12. На день польотів Розпорядженням з АТЗ польотів призначаються: відповідальний на складі ПММ та особа, яка має допуск до перевірки якості ПММ.

13. Після заповнення 33 ПММ на складі ПММ проводяться:
опломбування та заохлювання ємностей та спеціального обладнання;
перевірка відсутності підтікання з кранів та з'єднань трубопроводів;
зливання та перевірка чистоти відстою з відстійників фільтрів і відстійників (зливання відстою здійснюється після 10-хвилинної стоянки 33

ПММ та триває до появи палива без механічних домішок і води (кристалів льоду));

візуальна перевірка відсутності механічних домішок, води (взимку – кристалів льоду) у пробі палива, відібраній з видаткового обладнання ПЗ після зливання відстою (перевірка чистоти відстою і проби палива з роздавальних кранів і наконечників закритого заправлення проводиться лаборантом на контрольному пункті перевірки ЗЗ ПММ складу ПММ).

14. У разі якщо ПЗ не використовувався протягом двох і більше діб, перед застосуванням для заправки ПС проводиться перекачування палива через кожний рукав у кількості не менше 200 л у відстійний резервуар, про що робиться відповідний запис у формулярі.

15. Для візуальної перевірки чистоти палива воно зливається в прозорий посуд із некольорового скла ємністю 0,5 л, який закривається кришкою для запобігання попаданню в нього механічних домішок, кристалів льоду та вологи з атмосфери.

16. У разі отримання позитивних результатів огляду ЗЗ ПММ і визначення якості ПММ, а також відповідності даних фізико-хімічних показників палива (за паспортом) вимогам стандартів водію ЗЗ ПММ видаються видаткова відомість і контрольний талон (за потреби – паспорт на паливо) на заправку ПС під підпис у журналі видачі контрольних талонів.

17. Контрольний талон підписується лаборантом і пред'являється представнику ІАС для одержання дозволу на заправку ПС, який ставить підписи у формулярі та контрольному талоні.

Під час повторних виїздів ЗЗ ПММ відмітка про допуск на заправку ПС робиться на тому самому контрольному талоні.

Контрольний талон на паливо дійсний протягом періоду використання палива з одного видаткового резервуара за умови, що в цей резервуар не закачувалося паливо з інших резервуарів.

Контрольні талони на паливо для заправки авіаційної техніки видаються водіям спеціальних транспортних засобів на складі ПММ після закачування ЗЗ ПММ.

18. Після тривалої (більше 6 годин) стоянки ПЗ перед подачею його на заправку ПС лаборантом складу ПММ проводиться повторна перевірка чистоти відстою, про що в контрольному талоні робиться відповідна відмітка.

19. У разі закачування палива в ПЗ з інших резервуарів або доливання резервуарів, з яких проводилося заповнення ПЗ з інших резервуарів, контрольний талон у водія вилучається і видається інший.

20. У разі позитивних результатів аеродромного контролю якості ПММ подачу їх на заправку ПС здійснює представник служби ПММ. Після контрольної перевірки палива та ЗЗ ПММ дозвіл на заправку ПС ПММ надають та оформлюють у контрольному талоні “Заправку дозволяю” посадові особи ІАС, які щорічно визначаються наказом командира авіаційної частини.

21. Перед заправкою ПС паливом авіаційний технік (механік) перевіряє:

наявність і правильність оформлення контрольного талона на паливо у водія ЗЗ ПММ;

відповідність маркування ЗЗ ПММ запису в контрольному талоні;

наявність оформленого допуску ЗЗ ПММ на заправку ПС;

надійність заземлення ЗЗ ПММ та ПС;

наявність та цілість пломб на спеціальному обладнанні ЗЗ ПММ;
чистоту та справність роздавальних кранів і наконечників закритої заправки, сіток (засмічення сіток не допускається);
чистоту відстою палива з місць зливу на ЗЗ ПММ.

22. Під час заправки ПС водій ПЗ слідкує за перепадом тиску на фільтрах та надійною роботою ПЗ.

23. Авіаційний технік (механік) під час заправки ПС паливом контролює роботу ПЗ, кількість виданого палива та забезпечує дотримання умов, які виключають забруднення (попадання пилу, дощу, снігу) систем ПС.

24. Після заправки авіаційний технік (механік), якщо це передбачено інструкцією з експлуатації конкретного типу ПС, проводить зливання відстою з баків ПС, перевіряє його на відсутність води та механічних домішок. У разі відсутності забруднень проводиться відбирання проб з баків ПС у кількості не менше 1 л.

25. Під час застосування системи ЦЗП ПС перед початком заправки лаборант зобов'язаний перевірити:

час відстоювання палива у видаткових резервуарах;
чистоту проб палива, відібраних із кранів нижнього зливу видаткових резервуарів, відстійників фільтрів і фільтрів-сепараторів, відстійників кожного заправного агрегату, а також проб, відібраних із видаткового обладнання. Об'єднана проба палива відбирається через крани нижнього зливу видаткових резервуарів. У пробі визначається вміст ПВК рідини. Частина проби в кількості 1,0 л опечатується представником ІАС і зберігається на складі ПММ до кінця польотів і надається комісії в разі льотного інциденту або виникнення передумов такого інциденту, пов'язаних із якістю палива;

наявність пломб на резервуарах, фільтрах і заправних агрегатах;
наявність чохлів, надійність кріплення ковпаків, справність і чистоту сіток роздавальних кранів і наконечників закритої заправки;
перепад тиску на фільтрах (за записами у формулярах);
наявність засобів пожежогасіння і заземлення.

Після перевірки лаборант видає начальнику системи ЦЗП контрольний талон на паливо окремо на кожну роздавальну колонку і робить відмітку в робочому журналі системи ЦЗП.

26. У разі якщо система ЦЗП не використовувалася протягом двох і більше діб (не проводилася заправка ПС або паливо не перекачувалося), перед її застосуванням для заправки ПС проводиться прокачування палива через кожний заправний агрегат у кількості не менше 200 л.

27. У разі позитивного результату контрольної перевірки спеціаліст ІАС робить записи у робочому журналі системи ЦЗП, а також у контрольному талоні про дозвіл заправки ПС “Заправку дозволяю” з відміткою про дату, час та скріплює підписом.

28. Підготовка мастил, олив, спеціальних та гідравлічних рідин (далі – мастила) до видачі, заповнення МЗ, ЗСР проводиться на пункті відстоювання і фільтрування авіаційних мастил складу ПММ.

На кожну установку для відстоювання та фільтрації мастил ведеться формуляр встановленого зразка.

29. Перед кожною видачею мастил з видаткових резервуарів (бочок) лаборант проводить візуальну перевірку їх відстою, злитого через кран шляхом відбору донної проби. У разі виявлення води і механічних домішок мастило додатково відстоюється і після зливання відстою за можливості перекачується в чистий видатковий резервуар (бочку).

30. Підставою для видачі контрольного талона є перевірка відсутності води і механічних домішок, дані контрольного аналізу проби мастила, відібраної з видаткових устаткувань або нижньої точки зливу видаткового резервуара.

31. Контрольне випробування мастила проводиться під час кожного заповнення видаткового резервуара.

32. Перевірка відсутності води і механічних домішок в мастилах проводиться лаборантом на складі ПММ до і після заповнення ЗМ, ЗСР шляхом відбору проб мастила з відстійників.

33. Перевірка відсутності механічних домішок в мастилах проводиться візуально. Проба мастила відбирається в чисту суху скляну ємність і розбавляється чотирикратною кількістю авіаційного бензину Б-70 або розчинника Нефрас-С4-50/170. У розбавлених мастилах під час візуального огляду їх у прохідному світлі не повинні простежуватися сторонні домішки.

34. Забороняється заправляти ПС мастилами безпосередньо з каністр або іншої тари, минаючи пункт відстоювання і фільтрування, без використання спеціальних засобів заправки.

35. Під час контрольної перевірки мастил із ЗМ, ЗСР представником ІАС встановлюються:

- наявність і правильність оформлення контрольного талона на мастило;
- відповідність маркування ЗСР типу залитої в нього спеціальної рідини, а також його відповідність вимогам експлуатаційної документації;
- наявність пломб і чохлів на обладнанні ЗЗ ПММ;

відсутність в мастилi води i механiчних домишок (виявляється вiзуально).

У разi позитивного результату перевiрки вiдповiдним спецiалiстом IAC робиться вiдмiтка в контрольному талонi i формулярi ЗМ, ЗСР про дозвiл на заправку ПС “Заправку дозволяю”.

36. На польових аеродромах та аеродромах, де вiдсутнiй персонал IAC, контроль якостi палива проводиться в обсязi вимог пунктiв 21, 23, 24 цiєї глави екiпажем ПС, допущеним до пiдготовки до повторного польоту, та представниками служби ПММ авiацiйної частини, за якою закрiплено аеродром.

2. Контроль якостi стиснених та зрiджених газiв

1. З метою забезпечення життєдiяльностi екiпажу, а також роботи систем ПС ДА застосовуються такi гази:

- кисень медичний газоподiбний та зрiджений;
- азот газоподiбний та зрiджений;
- стиснене повітря;
- вуглекислий газ.

2. Пiд час експлуатацiї ПС здiйснюються повний та контрольний аналізи якостi стиснених та зрiджених газiв.

Контрольний та повний аналізи якостi газiв передбачають проведення аналізiв у повному об’емi згiдно з державними стандартами для даного типу газiв.

3. З метою забезпечення постiйного контролю якостi газiв здiйснюються такi види контролю:

- виробничий та пiд час зберiгання;

приймально-здавальний;
аеродромний.

4. Виробничий контроль передбачає перевірку якості газів у процесі їх виробництва на газодобувних станціях, а також під час зберігання запасів.

5. Приймально-здавальний контроль передбачає перевірку документів, які підтверджують якість газів, а також проведення окремих аналізів газів.

6. Аеродромний контроль передбачає перевірку посадовими особами ІАС авіаційної частини та черговим з АТЗ польотів документів, які підтверджують якість газів, а також технічного стану газозарядних (газозаправних) засобів, який впливає на забезпечення безаварійної експлуатації ПС.

7. Контроль якості стиснених та зріджених газів здійснюється в лабораторії з контролю якості газів (далі – лабораторія якості газів) підготовленим персоналом (начальником лабораторії та лаборантами). Кількість лаборантів залежить від технологічного режиму роботи газодобувних та газозарядних станцій, кількості найменувань газів, які використовуються для обслуговування ПС, інтенсивності їх використання, а також можливої зміни якості газів під час зберігання.

Персонал лабораторії якості газів повинен пройти навчання в спеціальних навчальних закладах та мати відповідний документ на право проведення робіт із контролю якості газів відповідно до законодавства. Допуск до самостійної роботи оформлюється наказом командира авіаційної частини.

8. Лабораторія якості газів передбачається у штаті авіаційної частини в підрозділах АТЗ польотів за наявності в авіаційній частині киснедобувної

станції, газифікаційної установки, компресорної станції або газозарядних засобів.

Лабораторія якості газів розміщується в одноповерховій будівлі, що опалюється, з проточною водою та каналізацією. У будівлі обладнуються необхідні приміщення для організації та проведення робіт із перевірки якості газів. Приміщення комплектуються приладами, обладнанням, інструментами та технічною документацією, необхідними для якісного виконання робіт. Для проведення вимірювальних робіт під час здійснення контролю якості стиснених та зріджених газів лабораторія атестується в установленому порядку.

9. Порядок організації та проведення заходів із контролю якості стиснених та зріджених газів, які застосовуються на державних ПС, визначено в Інструкції з організації контролю якості стиснутих та зріджених газів у державній авіації України, затвердженій наказом Міністерства оборони України від 22 січня 2014 року № 47, зареєстрованій у Міністерстві юстиції України 06 лютого 2014 року за № 234/25011.

3. Захисне спорядження (льотно-технічне обмундирування та висотне спорядження)

1. Захисне спорядження ЛС призначене для:

захисту від дії несприятливих факторів польоту і зовнішнього середовища в різних кліматогеографічних районах;

створення спільно з іншими бортовими і наземними засобами забезпечення життєдіяльності необхідних умов для виконання екіпажами своїх функціональних обов'язків на всіх етапах діяльності в польоті та на землі;

порятунку в аварійних ситуаціях під час вимушеного покидання ПС; виживання під час автономного перебування в безлюдній місцевості.

2. Залежно від призначення захисне спорядження ЛС поділяється на:

- висотне (кисневі маски, висотні компенсуючі костюми (далі – ВКК) з носками та рукавицями, герметичні шоломи);
- протиперевантажувальне (протиперевантажувальні костюми, протиперевантажувальні пристрої (вбудовані у ВКК));
- водозахисне (морські рятувальні комплекти, плавальні паси, жилети);
- для захисту від ударів (захисні шоломи, бронежилети);
- для захисту від температурного впливу (сезонний польотний одяг, взуття, рукавиці, головні убори, вентиляційне спорядження).

3. Захисне спорядження, призначене для захисту авіаційного персоналу від шкідливого впливу навколишнього середовища і забезпечення безпеки робіт, відпускається за встановленими нормами забезпечення і видається для користування тільки тому авіаційному персоналу ДА, робота якого пов'язана з експлуатацією, обслуговуванням і ремонтом озброєння, військової, спеціальної техніки, а також авіаційної техніки та обладнання, поділяється на ЛТО та висотне спорядження.

Забезпечення ЛС ЛТО здійснюється згідно з встановленими нормами забезпечення.

4. Місця зберігання захисного спорядження обладнуються в сухому провітрюваному та опалюваному приміщенні будинку висотного спорядження або окремому приміщенні на аеродромі, в якому повинні бути кімната зберігання та кімната проведення регламентних робіт.

5. Висотне спорядження зберігається при температурі повітря від 0° до +30° С без різких перепадів температур при відносній вологості повітря 80%.

6. Кімната зберігання висотного спорядження обладнується шафами з отворами знизу та зверху для вентиляції під час зберігання спорядження з розрахунку штатної чисельності ЛС.

Шафи обладнуються покажчиками, на яких зазначаються прізвище, ім'я та по батькові льотчика.

В одній шафі можуть зберігатися кисневі маски, ВКК у розвішеному вигляді, шкарпетки, рукавиці, герметичні шоломи, авіаційна гарнітура з маркуванням.

Шафи і вішалки встановлюються на відстані не менше 1 м від засобів обігріву у захищених від прямих сонячних променів місцях.

У кімнаті зберігання висотного спорядження забороняється зберігати ПММ, кислоти та луги.

7. Кімната проведення регламентних робіт висотного спорядження обладнується столами для проведення робіт та спеціальним обладнанням.

8. Використання ЛТО, яким авіаційний персонал забезпечується для індивідуального користування, дозволяється виключно в ході виконання робіт, пов'язаних із польотами, обслуговуванням ПС та спеціальної техніки. Носіння спеціального одягу (захисного спорядження) як повсякденного обмундирування забороняється.

9. Зберігання предметів ЛТО, які знаходяться в користуванні авіаційного персоналу, організовується на службовій території аеродрому, порядок його носіння встановлюється командиром авіаційної частини.

4. Організація забезпечення польотів авіаційно-технічним майном

1. В авіаційних частинах видача майна зі складів АТМ здійснюється з дозволу командира авіаційної частини за оформленими в установленому

порядку накладними на підставі заявок, підписаних начальниками відповідних служб, за номенклатурою яких обліковується майно.

2. Видача авіаційного майна зі складу без накладних забороняється.

3. Видача майна зі складу АТМ здійснюється шляхом обміну на майно, що вийшло з ладу (несправне), за винятком витратних матеріалів та авіаційного майна, необхідних для доукомплектування техніки або відновлення її технічного стану.

4. Видача майна в підрозділи авіаційної частини здійснюється через матеріально-відповідальних осіб, які визначаються наказом командира авіаційної частини.

5. Під час проведення польотів начальником служби АТМ призначається посадова особа, яка у визначений Розпорядженням з АТЗ польотів час повинна постійно знаходитися на складі АТМ.

6. Для оперативного відновлення справності ПС під час польотів за рішенням командира авіаційної частини в районі МС ПС може розгортатися рухоме відділення складу АТМ, яке обладнане на транспортному причепі або в тимчасових спорудах.

Відділення складу комплектується запасними частинами та витратними матеріалами, перелік (номенклатура) яких визначений у заявці заступника командира з ІАС (начальника ІАС).

7. Під час польотів видача майна зі складу АТМ та його відділення може здійснюватися за роздавальною відомістю (книгою обліку матеріальних засобів, виданих у тимчасове користування) під підпис

одержувача з подальшим оформленням накладної в строк не більше трьох діб з моменту закінчення льотної зміни.

5. Організація харчування льотного складу під час виконання польотів

1. Особливості харчування авіаційного персоналу під час підготовки та проведення польотів стосуються в першу чергу ЛС.

Організація харчування авіаційного персоналу здійснюється командиром авіаційної частини через продовольчу службу авіаційної частини на підставі визначених норм харчування.

2. Харчування ЛС поділяється на:

повсякденне (передпольотне) харчування в наземних умовах;

бортове харчування під час тривалих польотів;

харчування в аварійних умовах.

3. Організація харчування ЛС повинна відповідати таким вимогам:

добові раціони повинні включати набори продуктів, різноманітність та кількість яких передбачена льотною нормою харчування;

для урізноманітнення харчування під час складання розкладки продуктів дозволяється проводити заміну одних продуктів на інші відповідно до норм заміни;

калорійність добових раціонів повинна в повному обсязі покривати енергетичні затрати організму;

продукти та готові страви необхідно підбирати з урахуванням впливу на організм несприятливих факторів польоту та особливостей функціонування органів травлення людини в польоті;

готова їжа повинна мати добрі смакові якості, бути різноманітною та безпечною щодо санітарно-епідеміологічного стану;

режим харчування та його добовий розподіл мають відповідати розпорядку дня та характеру польотів.

4. Під час організації харчування ЛС незалежно від умов приймання їжі необхідно дотримуватись таких правил:

у дні польотів приймання їжі організовується не менше 4 разів;

проміжок між прийманнями їжі складає до 4 – 5 годин, на період сну він може збільшуватись до 11 годин;

у дні, коли не здійснюються польоти, їжа може (за рішенням командира авіаційної частини) видаватися 3 рази на добу;

протягом року ЛС повинен забезпечуватись свіжими овочами, фруктами, ягодами та зеленню;

замість молока дозволяється видавати кефір, простоквашу, ацидофільне молоко, а також частково замінювати молоко сиром і сметаною;

у дні польотів їжу видавати за 1,5 – 2 години до початку польотів, другий сніданок та вечерю – у перерві між польотами або після їх закінчення.

5. Енергетичний вміст продуктів (додаток 13) встановлюється окремо для днів польотів та днів, коли польоти не виконуються.

6. Повсякденне (передпольотне) харчування організовує продовольча служба авіаційної частини на базі стаціонарної льотної їдальні.

7. Їдальні авіаційних частин розміщуються в збудованих за типовим проектом будівлях. Вони повинні мати всі необхідні приміщення для дотримання технологічного процесу приготування їжі та технологічне і холодильне обладнання. У льотних їдальнях окремо обладнується приміщення для приготування кондитерських виробів.

8. Планування повсякденного харчування здійснюється начальником

продовольчої служби разом із начальником медичної служби та в разі наявності представником виконавця надання послуг із харчування зі складанням розкладки продуктів на тиждень, яка затверджується командиром авіаційної частини.

9. Розкладка продуктів складається з урахуванням побажань осіб, які харчуються в їдальні. Із затвердженої розкладки продуктів виписуються найменування всіх страв на кожен прийом їжі у вигляді меню. ЛС, ознайомлюючись з меню, робить попереднє замовлення на харчування наступного дня.

10. Під час планування повсякденного харчування слід передбачати різноманітність страв: на перший сніданок планувати гарячу страву з трьох найменувань на вибір, одну страву з сиру або круп без вибору, молоко та гарячі напої; на другий сніданок – вироби з тіста, яйце, м'ясокопченості, соки і гарячі напої; на обід – холодну закуску без вибору, перші і другі страви не менше трьох найменувань на вибір, солодку страву без вибору, фрукти; на вечерю – три гарячі страви на вибір, одну страву з сиру або круп (овочів) без вибору, масло, сир, чай.

11. Виконання польотів відразу після прийому їжі не рекомендується. Виконання польотів особами ЛС натщесерце не допускається.

Раціон має бути помірним за об'ємом і масою, містити продукти, що легко засвоюються, із достатньою кількістю калорій, які не викликають газоутворення, печію та спрагу. У передпольотному харчуванні не передбачають бобові, ячмінну, вівсяну та кукурудзяну крупи; редьку, редис, квашену капусту, м'ясокопченості, жирну свинину та баранину, м'ясо жирних качок, гусей, жирні сорти риб, солону рибу, оселедці, мариновані і консервовані огірки, помідори.

Не рекомендується вживати газовану фруктову воду, напої і квас.

Для збереження достатнього енерговмісту раціону зі зменшеною кількістю жирів у передпольотному харчуванні передбачають підвищену кількість вуглеводів, які легко засвоюються організмом. Рекомендується використовувати нежирну яловичину 1 категорії, печінку, мозок, м'ясо курей; свіжу нежирну рибу, масло, хліб білий із борошна пшеничного 1 гатунку, незначну кількість круп, рису, картоплі, моркви та цибулі.

12. Для зменшення стомлюваності, стабілізації функціонування центральної нервової системи, органів зору до раціону ЛС включають продукти, багаті на вітаміни А, С та групи В: печінка, масло, морква, помідори, зелень, а також хліб та вітамінні препарати.

На перші страви готують: м'ясні і м'ясо-кісткові бульйони з галушками, локшиною, рисом; супи на м'ясо-кістковому та рибному бульйонах.

На другі м'ясні страви готуються: м'ясо відварне, тушковане, бефстроганов, котлети, тюфтельки, курятину відварну із комбінованими овочево-круп'яними гарнірами.

З риби готують рибу під маринадом, заливну, припущену (парову), тушковану.

Із круп і макаронів готують молочні каші, макаронні запіканки із солодким соусом, а також страви із додаванням сиру, сиру твердого, сметани, запіканки, пудинги тощо.

На третю страву готують компоти, муси, желе і креми.

13. Харчування ЛС на аеродромі організовується за рішенням командира авіаційної частини у дні польотів.

14. У передбачений час готова їжа зі стаціонарної їдальні доставляється на аеродром спеціально обладнаними транспортними засобами, які повинні мати санітарний паспорт. Водій цього транспортного засобу повинен у

встановлені строки пройти медичний огляд та мати медичну книжку з відповідною відміткою.

Їжу на аеродром доставляють в термосах та спеціальній тарі (ящики, контейнери) із нержавіючої сталі (алюмінію, харчових пластмас) для хліба та окремо масла, сиру.

15. Для приймання їжі на аеродромі обладнують їдальню з:

обіднім залом ЛС з вестибюлем;

виробничим приміщенням (для короткострокового підігріву, зберігання і роздачі їжі, миття посуду, столових приборів та інвентарю).

В обідньому залі для ЛС встановлюють столи і стільці у достатній для приймання їжі в одну зміну кількості. Обладнання, інтер'єр обіднього залу, підготовка персоналу їдальні мають забезпечувати високу культуру обслуговування.

Вестибюль обладнується вішалками для верхнього одягу, умивальником та електрорушником (рушниками).

Виробниче приміщення їдальні обладнується: холодною і гарячою водою, ємностями (ваннами) для миття посуду, плитами або мармітами для підігріву їжі, кип'ятильником води для чаю, шафами для зберігання посуду, приборів та кухонного інвентарю, столами для порціювання і видачі їжі та інше необхідне обладнання.

Їдальня оснащується комплектом посуду з фарфору (нержавіючої сталі) та столових приборів із нержавіючої сталі.

16. Для організації харчування ЛС на необладнаних аеродромах використовують пересувні кухні-їдальні (ПКС-3М) або інші, призначені для приготування і приймання їжі із двох перших, двох-трьох других і третьої страв у польових умовах.

17. У випадках тимчасового базування авіаційних частин на польових і оперативних аеродромах та неможливості організувати приготування їжі із продуктів за льотною нормою, дозволяється замінювати продукти відповідно до норм заміни продуктів. Набори продуктів комплектують на продовольчому складі авіаційної частини.

18. Під час виконання тривалих безпосадкових польотів (виконання довготривалих польотних завдань у відриві від основних підрозділів) ЛС забезпечується відповідно до встановлених норм бортового харчування для екіпажів ПС.

19. Для харчування ЛС на борту ПС, який здійснює тривалі безпосадкові польоти, організовують бортове харчування для екіпажів повітряних суден (додаток 14).

20. Заявка на необхідну кількість бортового харчування подається до штабу авіаційної частини не пізніше як за 10 годин до вильоту ПС.

У заявці зазначається потрібна кількість бортового харчування і передбачувана тривалість польоту.

21. Бортове харчування складається із наборів продуктів для індивідуального і колективного харчування ЛС на борту ПС із розрахунку приймання їжі через 4 години польоту.

22. У разі відміни або перенесення тривалих польотів на добу і більше, повернення ПС раніше призначеного строку продукти бортового харчування підлягають здаванню до їдальні, члени екіпажу забезпечуються харчуванням через їдальню в загальному порядку.

23. Продукти для комплектування бортового харчування зберігаються на продовольчому складі авіаційної частини в спеціально обладнаних для цих цілей місцях із дотриманням температурних і санітарно-гігієнічних вимог.

24. Продукти, що входять до складу бортового харчування, за винятком упакованих в їдальнях, повинні мати заводську етикетку із зазначенням найменування продукту, маркування та інших даних.

25. Для комплектування бортового харчування призначається один із співробітників льотної їдальні, який відповідає за одержання продуктів з продовольчого складу в їдальню, комплектування бортових пайків, зберігання та видачу їх на аеродром.

26. Під час комплектування декількох варіантів бортового харчування слід забезпечувати асортимент продуктів з 3 – 4 найменувань.

Заміну окремих продуктів, які входять до складу бортового харчування, здійснюють у порядку освіження перед закінченням строків зберігання та використовують у повсякденному харчуванні авіаційного персоналу авіаційної частини.

27. Комплектування бортового харчування здійснюється в льотній їдальні у спеціальному приміщенні під наглядом начальника медичної служби авіаційної частини та інструктора-кухаря.

28. Бортові сумки з укладеним в них бортовим харчуванням і термосами з гарячим чаєм та кавою доставляють на аеродром у час, який зазначений у заявці, і видаються по накладній під підпис на кожне ПС одному з членів екіпажу. Видане бортове харчування записують членам екіпажу ПС в атестати на продовольство.

29. У польоті перше приймання їжі відбувається через 4 години після останнього передпольотного приймання їжі в стаціонарній їдальні (на аеродромі), подальші – через кожні 4 години.

30. Якщо політ триває 4 – 5 годин, то бортове харчування видається, але екіпаж ПС з котлового забезпечення не знімається. Під час безпосадкових польотів тривалістю понад 8 годин продукти на чергове приймання їжі в їдальню не видаються.

31. Приймання їжі в польоті здійснюється членами екіпажу по черзі з дозволу командира екіпажу. Кількість бортового харчування залежить від тривалості польоту.

32. У разі відміни або перенесення на добу і більше тривалих безпосадкових польотів, повернення ПС раніше призначеного строку видані екіпажу продукти бортового харчування підлягають здаванню до їдальні, члени екіпажу в такому разі забезпечуються харчуванням через їдальню в установленому порядку.

33. Екіпажі, які здійснюють перельоти, та персонал з експлуатації ПС, що залучається для їх супроводження, на період перельоту забезпечуються талонами на харчування (далі – талони) в їдальнях льотного та інженерно-технічного складу на аеродромах за маршрутом перельоту.

34. Видача талонів здійснюється продовольчою службою авіаційної частини одночасно з видачею атестатів на продовольство. Кількість виданих талонів записується в атестат із зазначенням їх номерів і серій.

35. Забезпечення харчування екіпажів ПС, що перелітають, та персоналу з експлуатації ПС на аеродромах за маршрутом перельоту здійснюється за попередніми заявками (на сніданок, обід, вечерю), які подаються відповідальними за переліт особами, диспетчеру КДП аеродрому посадки разом із заявкою на приймання літака.

36. Диспетчер КДП негайно повідомляє про отриману заявку продовольчу службу авіаційної частини або безпосередньо їдальні льотного (інженерно-технічного) складу.

37. Для отримання харчування кожний член екіпажу (персоналу з експлуатації ПС) разом із талоном повинен представити атестат на продовольство, одержаний у тій авіаційній частині, яка видала талони.

38. Продукти для членів екіпажів ПС, що перелітають, виписуються продовольчою службою авіаційної частини і видаються в їдальню на підставі заявок диспетчера КДП.

Для екіпажів ПС, що перелітають, допускається використовувати продукти для приготування їжі за рахунок продуктів, які отримані на наступне приймання їжі авіаційним персоналом, що постійно харчується, з подальшим їх доотриманням.

39. З метою збереження та підтримки працездатності на рівні, необхідному для виживання після аварійного приземлення (приводнення) у безлюдній місцевості, екіпажі ПС забезпечуються аварійними запасами.

40. До складу наборів аварійних запасів, крім засобів сигналізації та зв'язку, предметів першої необхідності і аптечки, включаються аварійні запаси їжі і води (водно-харчова група).

41. Санітарно-гігієнічний контроль за якісним станом харчових продуктів і води, що використовуються для комплектування аварійних запасів, здійснює начальник медичної служби, який акцентує увагу на строках виготовлення продуктів, ознаках їх псування, цілості і чистоті упаковки.

42. Освіження продуктів, що входять до наборів аварійних запасів, проводиться перед закінченням строків зберігання за планом, затвердженим командиром авіаційної частини, а також у разі встановлення факту повної або часткової неможливості їх використання.

6. Харчування наземного складу авіації суб'єктів державної авіації

1. Наземний склад авіації (далі – НСА) СДА забезпечується гарячою їжею через штатні їдальні 3 рази на добу. Енергетична цінність (з урахуванням додаткових продуктів) розподіляється, як правило, таким чином: сніданок – 35 – 30%, обід – 45 – 40%, вечеря – 20 – 30%.

2. Режим харчування визначається з урахуванням завдань, які вирішуються авіаційною частиною, і має максимально сприяти підготовці ПС до польотів.

3. Під час планування харчування на сніданок і вечерю передбачається 2 – 3 гарячі страви на вибір, одна круп'яна або овочева страва без вибору і гарячі напої; на обід – одне найменування холодної закуски, перших і других страв по 2 – 3 найменування на вибір і солодка страва.

4. Харчування НСА СДА на аеродромі під час забезпечення польотів здійснюється в обладнаних спеціальних приміщеннях (їдальнях) і організовується в порядку, визначеному в главі 5 цього розділу.

7. Створення умов для відпочинку льотного складу, персоналу з технічної експлуатації повітряних суден та іншого персоналу, який постійно виконує роботи на аеродромі

1. Під час проведення передпольотної підготовки, польотів, у період між вильотами або під час очікування вильоту посадовими особами авіаційної частини створюються належні умови для відпочинку ЛС, персоналу з технічної експлуатації ПС та іншого персоналу, який постійно виконує роботи на аеродромі.

Місця для відпочинку під час очікування вильоту обладнуються в приміщенні КДП або окремому приміщенні на аеродромі.

2. Місця відпочинку ЛС на аеродромі обладнуються:

кімнатою для переодягання та зберігання одягу ЛС із шафами для переодягання (вішалками для одягу);

душовою кімнатою (кількість душових кабін визначається керівниками ОУА ДА з урахуванням специфіки діяльності авіаційних частин) з холодною та гарячою водою;

кімнатою відпочинку (психологічного розвантаження), обладнану столом, стільцями, м'яким диваном, кріслами, засобами зв'язку (гучномовним зв'язком, телефоном) з КрП на аеродромі та пунктом управління ІАС, телевізором, радіоприймачем, кімнатними рослинами (квітами), питною водою;

місцем для паління.

Приміщення взимку опалюються, а влітку примусово провітрюються (вентилятор, кондиціонер).

3. Місця для відпочинку персоналу з технічної експлуатації ПС на аеродромі обладнуються на пункті управління ІАС або майданчиках обслуговування ПС.

Для відпочинку передбачається окрема кімната для персоналу з експлуатації ПС – обладнується вішалками для одягу, столом, стільцями, засобами зв'язку (гучномовним зв'язком, телефоном) з КрП на аеродромі та пунктом управління ІАС.

Приміщення взимку опалюються, а влітку (у спекотну погоду) провітрюються.

4. В авіаційних ескадрильях (загонах, ланках) технічні приміщення для персоналу з експлуатації ПС обладнуються:

душовою кімнатою (одна – дві душові кабінки) з холодною та гарячою водою;

кімнатою для переодягання та зберігання технічного одягу, обладнаною шафами для всього персоналу;

класами підготовки.

5. Місця для відпочинку персоналу з АТЗ польотів на аеродромі обладнуються в приміщеннях будівель, розташованих поруч зі стоянками ЗАТО ПС.

Для відпочинку персоналу з АТЗ польотів передбачається окрема кімната, обладнана відповідно до вимог до місць відпочинку персоналу з технічної експлуатації ПС.

VIII. Завдання та загальні обов'язки посадових осіб щодо організації та здійснення аеродромно-технічного забезпечення польотів

1. Завдання та загальні обов'язки посадових осіб органів управління авіації центральних органів виконавчої влади та Збройних Сил України

1. Для безпосереднього керівництва організацією, плануванням та виконанням заходів АТЗ польотів СДА в ОУА ЦОВВ та ЗСУ створюються відповідні підрозділи.

Основними завданнями ОУА ЦОВВ та ЗСУ щодо планування, організації та здійснення АТЗ польотів є:

керівництво та контроль за правильною технічною експлуатацією аеродромів;

забезпечення проведення реєстрації та організації допуску до експлуатації аеродромів;

контроль за утриманням у постійній експлуатаційній готовності аеродромів та ЗАТЗ до проведення польотів;

організація та контроль проведення підготовки, перепідготовки та допуску наземних авіаційних спеціалістів до виконання робіт із забезпечення польотів;

організація заходів АТЗ польотів за напрямом діяльності управлінь та відділів органів управління;

ведення обліку авіаційних подій та інцидентів з вини авіаційного персоналу підпорядкованих авіаційних частин, які залучаються до організації, виконання та забезпечення польотів, недоліків в АТЗ польотів, аналіз передумов їх виникнення, організація проведення профілактичних заходів із метою виключення їх виникнення надалі;

участь у роботі комісій із розслідування випадків дострокового зняття з експлуатації авіаційних двигунів.

2. Завдання посадовим особам ОУА ЦОВВ та ЗСУ з планування, організації та виконання заходів з АТЗ польотів підпорядкованих СДА визначаються відповідно до положень про їх структурні підрозділи.

Посадові особи структурних підрозділів ОУА ЦОВВ та ЗСУ відповідають за:

організацію підготовки наземного складу авіації СДА з АТЗ польотів;
організацію підготовки та експлуатації аеродромів;
забезпечення та організацію підготовки до експлуатації ЗАТЗ польотів;
забезпечення та організацію зберігання авіаційних засобів ураження;
забезпечення та організацію контролю якості ПММ та стиснених і зріджених газів;
організацію харчування авіаційного персоналу;
забезпечення МТЗ, що виділяються для забезпечення польотів.

3. Функціональні обов'язки посадових осіб ОУА ЦОВВ та ЗСУ з планування, організації та виконання заходів АТЗ польотів підпорядкованих СДА визначаються положенням про відповідний структурний підрозділ органу управління, згідно з яким розробляються посадові інструкції з урахуванням організаційно-штатної структури, специфіки діяльності та особливостей виконання завдань.

4. Посадові особи ОУА ЦОВВ та ЗСУ персонально відповідають за планування, організацію та виконання заходів АТЗ польотів підпорядкованих СДА.

2. Завдання та обов'язки посадових осіб суб'єктів державної авіації України щодо організації та здійснення аеродромно-технічного забезпечення польотів

1. Командири авіаційних частин на підставі зазначених у цих Правилах обов'язків посадових осіб організовують відпрацювання посадових інструкцій з урахуванням організаційно-штатної структури авіаційної частини, специфіки її діяльності та особливостей виконання завдань.

2. Командир авіаційної частини та посадові особи СДА, що до нього прирівнюються (далі – командир авіаційної частини), відповідає за організацію АТЗ польотів.

Командир авіаційної частини зобов'язаний:

1) постійно:

організовувати експлуатацію закріпленого аеродрому (аеродромів) відповідно до нормативних вимог;

затверджувати схеми маршрутів руху пішоходів та транспортних засобів по аеродрому для кожного курсу зльоту та посадки;

здійснювати контроль і вимагати від командирів усіх частин (підрозділів), що знаходяться на аеродромі, дотримання підлеглими встановленого порядку руху транспортних засобів та пішоходів на аеродромі;

проводити аналіз усіх випадків порушень безпеки руху транспортних засобів та пішоходів по аеродрому;

систематично перевіряти стан штучних покриттів аеродрому, готовність до виконання польотів, вживати необхідних заходів щодо підтримання аеродрому в експлуатаційному стані;

планувати та проводити польоти з урахуванням часу, необхідного для систематичного догляду і проведення поточного ремонту елементів льотного поля та аеродромних споруд;

під час будівельних або ремонтних робіт у районі льотної зони аеродрому без його закриття з метою недопущення інцидентів встановлювати порядок руху будівельної техніки по аеродрому;

призначати комісії для проведення технічних оглядів аеродрому та за результатами роботи комісій давати оцінку стану аеродромних покриттів;

у зимовий період щоденно аналізувати метеообстановку та приймати рішення про виконання робіт з підготовки аеродрому до польотів, у разі ускладнення метеоумов у районі аеродрому встановлювати чергування

особами з числа керівного складу авіаційної частини для організації робіт з очищення покриттів від снігу та льоду;

у період підготовки аеродрому до зимової експлуатації забезпечувати проведення фахівцями ІАС регламентних робіт на авіаційних двигунах теплових машин та на авіаційних вузлах ААГУ;

після снігопадів та утворення ожеледиці планувати початок польотів з урахуванням часу, необхідного для очищення штучних покриттів від снігу, льоду згідно з розрахунком у плані зимового утримання аеродрому, мати план дій авіаційного персоналу авіагарнізону в аварійній ситуації (сильна ожеледиця, великі снігові замети, вихід з ладу снігоприбиральної техніки тощо);

затверджувати та контролювати виконання заходів, спрямованих на зменшення можливості попадання сторонніх предметів у двигуни ПС з поверхні аеродромних покриттів;

контролювати утримання захисних споруд та встановленого в них обладнання;

вживати необхідних заходів щодо підтримання аеродрому в постійній експлуатаційній готовності, організації пропускового режиму, охорони та оборони аеродрому;

закріплювати за підрозділами авіаційної частини аеродромні будівлі, споруди, огорожу аеродрому та аеродромних зон, а також визначати осіб, відповідальних за експлуатаційне утримання та протипожежну безпеку цих об'єктів;

організовувати не менше одного разу на рік тренування авіаційного персоналу з виконання відновлювальних робіт на аеродромі;

вживати заходів щодо охорони довкілля в місцях розташування аеродрому;

2) у ході підготовки до польотів:

своєчасно ставити завдання на АТЗ польотів;

контролювати підготовку аеродрому відповідно до нормативних вимог;
планувати та проводити польоти з урахуванням часу, необхідного для систематичного огляду елементів льотного поля;

3) під час проведення польотів припиняти частково або повністю польоти в разі виникнення умов, що загрожують безпеці польотів з вини АТЗ;

4) після закінчення польотів:

вказувати на недоліки та виставляти оцінку за АТЗ;

контролювати усунення недоліків до наступних польотів.

3. Начальник штабу авіаційної частини та посадові особи СДА, що до нього прирівнюються (далі – начальник штабу частини), відповідає за організацію планування заходів АТЗ польотів:

1) постійно:

подає заявки на використання полігонів, злітно-посадкових майданчиків, запасних аеродромів;

готує відповідні розпорядження за видами забезпечення;

2) у ході підготовки до польотів зобов'язаний організовувати подання заявок на польоти та відпрацювання Розпорядження з АТЗ польотів на їх забезпечення;

3) під час проведення польотів зобов'язаний організовувати збір даних про якість АТЗ польотів;

4) після закінчення польотів зобов'язаний:

організовувати підготовку матеріалів з АТЗ польотів до повного

розбору польотів;

узагальнювати результати аналізу якості організації та забезпечення польотів.

4. Заступник командира авіаційної частини, відповідальний за АТЗ польотів, відповідає за організацію та здійснення АТЗ польотів. На нього покладаються завдання із: підтримання в постійній готовності до експлуатації аеродромів, аеродромних споруд, їх обладнання; організації та здійснення АТЗ польотів за напрямом тилового та технічного забезпечення.

Крім того, він відповідає за практичне виконання заходів, що забезпечують безпеку руху на аеродромі автотранспорту, ЗАТЗ польотів, підлеглого йому авіаційного персоналу.

Заступник командира авіаційної частини, відповідальний за АТЗ польотів, зобов'язаний:

1) постійно:

планувати та організовувати виконання заходів щодо забезпечення постійної експлуатаційної готовності закріплених за авіаційною частиною аеродромів до проведення польотів;

організовувати та контролювати виконання робіт з поточного ремонту та утримання штучних аеродромних покриттів, водовідвідних і дренажних систем, споруд, інженерних мереж на аеродромі, під'їзних шляхів та внутрішньоаеродромних доріг;

організовувати належну експлуатацію, своєчасний ремонт мереж електропостачання аеродрому;

здійснювати контроль за раціональним використанням енергоносіїв;

організовувати та проводити заходи щодо зниження вірогідності попадання сторонніх предметів у двигуни ПС з поверхні аеродромних покриттів;

розробляти та надавати на затвердження командирі авіаційної частини (старшому авіаційному начальнику) план зимового утримання аеродрому;

відповідно до затвердженої старшим авіаційним начальником схеми руху на аеродромі контролювати встановлення на визначених маршрутах руху засобів регулювання, дорожніх знаків, покажчиків та нанесення розмітки доріг;

погоджувати з командиром авіаційної частини (старшим авіаційним начальником) перелік транспортних засобів, яким дозволяється в'їзд на штучні покриття льотного поля;

контролювати дотримання авіаційним персоналом заходів безпеки під час виконання робіт з поточного ремонту та експлуатаційного утримання елементів льотного поля, будівель і споруд, інженерних мереж службово-технічної забудови аеродрому;

після кожної льотної зміни проводити аналіз недоліків та зауважень з АТЗ польотів, вживати заходів щодо їх усунення;

брати участь у розслідуванні причин дострокового зняття з експлуатації авіаційних двигунів та встановленні винних посадових осіб;

негайно доповідати про кожний випадок застосування ААГУ, передчасного зняття з експлуатації двигуна;

у зимовий період під керівництвом командира авіаційної частини аналізувати метеообстановку та приймати рішення щодо виконання робіт з підготовки аеродрому до проведення польотів, контролювати організацію цілодобового чергування персоналу аеродромно-експлуатаційного підрозділу під керівництвом офіцера (визначеної особи), а також чергової групи автомобільної техніко-експлуатаційної частини з обслуговування засобів зимового утримання аеродрому;

готувати проекти наказів командира авіаційної частини щодо призначення комісії для технічних оглядів аеродрому;

організовувати утримання у належному стані захисних укриттів та їх обладнання;

створювати та забезпечувати зберігання на складах запасів ремонтних матеріалів та інструментів для швидкісного відновлення аеродрому;

створювати та забезпечувати зберігання на складах запасів для швидкого відновлення ПС;

організовувати проведення тренувань персоналу з відновлення аеродромних покриттів;

забезпечувати контроль за справністю автомобільної, електрогазової та АЕТ, її раціональне використання і безаварійну роботу;

проводити заходи щодо попередження проникнення на льотне поле сторонніх осіб, машин, тварин;

забезпечувати безпеку руху авіаційного персоналу та засобів утримання аеродромів під час ремонту штучних покриттів на аеродромі та прибирання ЗПС, РД, МС від снігу, льоду, пилу тощо;

один раз на тиждень робити розбір з персоналом авіаційної частини всіх випадків порушень встановлених правил руху транспортних засобів та пішоходів по аеродрому і вживати заходів щодо їх попередження;

вживати заходів щодо економії витрати моторесурсу, розвитку та удосконалення ЗАТЗ польотів;

забезпечувати контроль за справністю ЗАТЗ польотів, їх раціональним використанням та безаварійною роботою;

доповідати командирі авіаційної частини про стан аеродромів, наявність матеріальних засобів та стан ЗАТЗ польотів;

здійснювати контроль за харчуванням авіаційного персоналу авіаційної частини та частин (підрозділів), що знаходяться на її забезпеченні;

2) у ході підготовки до польотів:

бути присутнім на постановці командиром авіаційної частини завдань керівному складу на польоти, усвідомлювати їх характер та особливості;

оцінювати обстановку щодо організації АТЗ польотів;

планувати розподіл сил та засобів авіаційної частини для забезпечення

завдань АТЗ польотів;

з'ясовувати в заступника командира авіаційної частини завдання на орнітологічне забезпечення польотів;

призначати чергового з АТЗ польотів, проводити інструктаж та визначати час та місце для підготовки і контролю його готовності до польотів;

надавати пропозиції до Розпорядження з АТЗ польотів про склад груп забезпечення, порядок використання ЗАТЗ та здійснення забезпечення польотів МТЗ;

вивчати Розпорядження з АТЗ польотів;

ставити завдання командирам підрозділів та начальникам служб щодо організації АТЗ польотів;

організовувати підготовку до польотів ЗАТЗ, контроль якості ПММ, спеціальних рідин, газів, інших МТЗ та забезпечувати своєчасну їх подачу для проведення попередньої підготовки ПС;

перевіряти підготовку авіаційного персоналу підрозділів та служб до забезпечення польотів;

контролювати підготовку до польотів льотного поля, систем енергоживлення, ЦСЕЗ, ЦЗП ПС, ААГУ;

організовувати перевірку наявності, технічного стану та підготовку до польотів ЗАТЗ;

перевіряти обладнання приміщень для зберігання висотного спорядження та переодягання ЛС, приміщень для відпочинку та обігріву, стаціонарних їдалень і місць для прийому їжі на аеродромі всіх категорій авіаційного персоналу, який залучається для виконання та забезпечення польотів;

організовувати оточення льотного поля з метою виключення проникнення на нього сторонніх осіб, транспортних засобів та тварин;

організовувати перевірку та підготовку засобів пасивного та активного відлякування птахів;

організовувати виділення ЗАТО ПС та перевіряти їх прибуття на аеродром до встановленого строку перед початком польотів;

доповідати командирі авіаційної частини про готовність аеродрому, аеродромних споруд та його обладнання, персоналу підрозділів, служб та ЗАТЗ до забезпечення польотів;

3) під час проведення польотів:

організовувати контроль за роботою персоналу підрозділів та служб, ЗАТО ПС, ЦСЕЗ, ЦЗП ПС та правильним їх використанням;

контролювати виконання заходів АТЗ польотів та за потреби вживати заходів для відправки на аеродром додаткових сил та засобів авіаційної частини;

контролювати через відповідні служби забезпечення виконання обов'язків персоналом з АТЗ, виділеним від служб авіаційної частини для забезпечення польотів, перевіряти якість та кондиційність ПММ і газів, що подаються до ПС;

організовувати контроль за виконанням водіями та пішоходами встановлених правил руху транспортних засобів та пішоходів по аеродрому;

контролювати організацію харчування всіх категорій авіаційного персоналу в стаціонарних місцях та місця для прийому їжі на аеродромі;

контролювати порядок використання та обладнання приміщень для зберігання висотного спорядження та переодягання ЛС, приміщень для відпочинку та обігріву авіаційного персоналу всіх категорій, який залучається для виконання та забезпечення польотів;

вживати заходів щодо своєчасного АТЗ польотів авіаційних підрозділів та поодиноких ПС, які перелітають і виконують посадку на аеродромі;

4) після закінчення польотів:

приймати доповідь від чергового з АТЗ польотів про результати АТЗ польотів;

через чергового з АТЗ польотів організовувати забезпечення післяпольотної підготовки ПС, перевірку стану елементів аеродрому (ЗПС, РД, МС, ТПП ПС) та планувати усунення виявлених недоліків;

брати участь у попередньому розборі польотів;

проводити розбір виконання заходів АТЗ польотів з начальниками служб та командирами підрозділів, вказувати на недоліки та позитивні сторони, оцінювати їх роботу;

контролювати облік авіаційних подій та інцидентів з вини персоналу підрозділів та служб, які залучаються до АТЗ польотів, недоліків в АТЗ польотів, аналізувати передумови їх виникнення, проводити профілактичні заходи з метою виключення їх виникнення надалі;

брати участь у роботі комісії з розслідування причин дострокового зняття авіаційних двигунів з ПС.

5. Обов'язки заступників командира авіаційної частини з тилу, озброєння щодо питань організації та здійснення заходів АТЗ польотів розподіляються між ними відповідно до організаційно-штатної структури авіаційної частини, з урахуванням специфіки і особливостей завдань, покладених на авіаційну частину, та затверджуються командиром авіаційної частини.

6. Командир авіаційної комендатури (посадові особи СДА, що до нього прирівнюються) (далі – командир авіаційної комендатури) відповідає за організацію та здійснення АТЗ польотів та інших видів забезпечення польотів. На нього покладаються підтримка в постійній готовності до експлуатації закріплених за авіаційною комендатурою аеродромів, аеродромних споруд та обладнання; організація та здійснення матеріально-технічного забезпечення за напрямками тилового та технічного забезпечення.

Командир авіаційної комендатури зобов'язаний:

1) постійно:

організовувати експлуатацію закріпленого аеродрому (аеродромів) відповідно до нормативних вимог;

визначати маршрути руху транспортних засобів та пішоходів по аеродрому для кожного курсу зльоту та посадки;

проводити аналіз всіх випадків порушень безпеки руху транспортних засобів та пішоходів по аеродрому;

систематично перевіряти стан штучних покриттів аеродрому, вживати необхідних заходів щодо підтримання аеродрому в експлуатаційному стані;

призначати комісії для проведення технічних оглядів аеродрому та за результатами роботи комісій давати оцінку стану аеродромних покриттів;

у зимовий період щоденно аналізувати метеообстановку та приймати рішення про виконання робіт з підготовки аеродрому;

контролювати утримання захисних споруд та встановленого в них обладнання;

вживати необхідних заходів щодо підтримання аеродрому в постійній експлуатаційній готовності, організації пропускового режиму, охорони та оборони аеродрому;

закріплювати за підрозділами авіаційної частини аеродромні будівлі, споруди, огорожу аеродрому та аеродромних зон, а також визначати осіб, відповідальних за їх експлуатаційне утримання та протипожежну безпеку;

організовувати не менше одного разу на рік тренування авіаційного персоналу з виконання відновлювальних робіт на аеродромі;

вживати заходів щодо охорони довкілля в місцях розташування аеродрому;

2) у ході підготовки до польотів:

бути присутнім на постановці завдань на польоти, усвідомлювати їх характер та особливості;

з'ясовувати в заступника командира авіаційної частини завдання на

орнітологічне забезпечення польотів;

оцінювати обстановку та приймати рішення щодо організації забезпечення польотів;

планувати розподіл сил та засобів авіаційної комендатури для забезпечення завдань польотів, призначати чергового з АТЗ польотів;

вивчати заявки командира авіаційної частини на сплановані польоти;

відпрацьовувати Розпорядження з АТЗ польотів;

ставити завдання командирам підрозділів та начальникам служб щодо організації видів забезпечення польотів;

проводити інструктаж чергового з АТЗ польотів та визначити час для підготовки і контролю його готовності до польотів;

організовувати підготовку ЗАТЗ польотів, контроль якості авіаційного палива, мастила, спеціальних рідин, газів, інших матеріальних засобів та забезпечувати своєчасну їх подачу для проведення підготовки ПС;

перевіряти підготовку персоналу підрозділів та служб АТЗ до забезпечення польотів;

контролювати підготовку до польотів льотного поля, системи енергоживлення, ЦСЕЗ та ЦЗП ПС, зарядно-акумуляторної станції (далі – ЗАС), ААГУ;

перевіряти наявність, технічний стан та підготовку до польотів ЗАТО ПС та АЕТ;

перевіряти стан та обладнання приміщень для зберігання висотного спорядження та переодягання ЛС, приміщень для відпочинку та обігріву, стаціонарних їдалень і місць для прийому їжі на аеродромі всіх категорій авіаційного персоналу, який залучається для виконання та забезпечення польотів;

організовувати оточення льотного поля для виключення проникнення на нього сторонніх осіб, транспортних засобів та тварин;

організовувати перевірку засобів пасивного та активного відлякування птахів;

виділяти ЗАТО ПС та перевіряти час їх прибуття на аеродром до встановленого строку;

доповідати командирі авіаційної частини про готовність аеродрому, аеродромних споруд та його обладнання, персоналу підрозділів, служб АТЗ та техніки до забезпечення польотів;

3) під час проведення польотів:

організовувати контроль за роботою авіаційного персоналу підрозділів та служб, ЗАТО ПС, ЦСЕЗ та ЦЗП ПС, засобів зв'язку та РТЗ польотів і правильним їх використанням;

контролювати виконання заходів забезпечення польотів та за потреби вживати необхідних заходів щодо відправки на аеродром додаткових сил та засобів авіаційної комендатури для забезпечення польотів;

контролювати через відповідні служби виконання обов'язків особами, виділеними від авіаційної частини в групу забезпечення польотів, перевіряти якість та кондиційність ПММ та газів, які подаються до ПС;

організовувати контроль за виконанням встановлених правил руху транспортних засобів та пішоходів по аеродрому;

контролювати організацію харчування всіх категорій авіаційного персоналу в стаціонарних місцях та місця для прийому їжі на аеродромі;

контролювати порядок використання та обладнання приміщень для зберігання висотного спорядження та переодягання ЛС, приміщень для відпочинку та обігріву авіаційного персоналу всіх категорій, який залучається для виконання та забезпечення польотів;

вживати заходів щодо своєчасного АТЗ та РТЗ польотів авіаційних підрозділів та поодиноких ПС, які перелітають і виконують посадку на аеродромі;

4) після закінчення польотів:

приймати доповідь від чергового з АТЗ польотів про результати

забезпечення польотів;

через чергового з АТЗ польотів організовувати забезпечення післяпольотної підготовки ПС, перевірку стану елементів аеродрому (ЗПС, РД, МС та ТПП ПС), спланувати усунення виявлених недоліків;

брати участь у попередньому розборі польотів;

проводити розбір виконання заходів забезпечення польотів з начальниками служб та командирами підрозділів, указувати на недоліки та позитивні сторони, оцінювати їх роботу;

контролювати облік авіаційних подій та інцидентів з вини персоналу підрозділів та служб, які залучаються до АТЗ польотів, недоліків в АТЗ польотів, аналізувати передумови їх виникнення, проводити профілактичні заходи з метою унеможливлення їх виникнення надалі;

брати участь у роботі комісії з розслідування причин дострокового зняття авіаційних двигунів з ПС.

7. Командир батальйону (підрозділу) аеродромно-технічного забезпечення авіаційної частини (далі – командир БАТЗ) відповідає за підготовку персоналу з АТЗ та ЗАТЗ, своєчасну їх подачу для обслуговування ПС. На нього покладаються завдання із забезпечення постійної готовності аеродрому до проведення польотів; підтримання в постійній готовності персоналу з АТЗ та ЗАТО ПС до забезпечення польотів та виконання вимог керівних документів щодо допуску персоналу з АТЗ та техніки до виконання заходів забезпечення польотів ПС.

Командир БАТЗ зобов'язаний:

1) постійно:

знати технічний стан аеродромних покриттів, планувати та забезпечувати виділення персоналу з АТЗ і техніки аеродромно-експлуатаційного підрозділу для своєчасного проведення робіт з

експлуатаційного утримання та поточного ремонту штучних покриттів та ґрунтової частини льотного поля;

знати та контролювати стан АЕТ і інженерної техніки, планувати та організовувати її своєчасний ремонт;

брати участь у плануванні та проведенні заходів щодо безпеки польотів з метою недопущення інцидентів з вини підпорядкованого персоналу;

контролювати несення служби нарядом оточення;

вести облік недоліків в АТЗ, які були допущені в ході польотів, та своєчасно організовувати їх усунення;

під керівництвом заступника командира авіаційної частини, відповідального за АТЗ польотів, планувати та організовувати роботу аеродромно-експлуатаційного підрозділу та інших підрозділів авіаційної частини щодо своєчасного прибирання аеродромних покриттів від снігу та льоду взимку, скошування трави в літній період;

постійно утримувати аеродром в експлуатаційному стані;

під керівництвом заступника командира авіаційної частини, відповідального за АТЗ польотів, відпрацьовувати схему маршрутів руху пішоходів та транспортних засобів по аеродрому, вживати заходів щодо підтримання внутрішньоаеродромних та під'їзних доріг в експлуатаційному стані, організовувати рух транспорту по них;

контролювати стан огорожі аеродрому, своєчасно вживати заходів щодо виконання відновлювальних та ремонтних робіт з метою недопущення несанкціонованого руху людей, транспортних засобів та тварин по аеродрому;

контролювати укомплектованість причепа технічної допомоги;

брати участь у роботі комісій щодо визначення причин дострокового зняття з експлуатації авіаційних двигунів;

контролювати умови роботи підпорядкованого персоналу з АТЗ на аеродромі, забезпечувати належні умови праці;

2) у ході підготовки до польотів:

бути присутнім на постановці завдань командиром авіаційної частини на польоти, усвідомлювати їх характер та особливості;

оцінювати обстановку та приймати рішення щодо виділення ЗАТЗ для виконання заходів забезпечення польотів, надавати пропозиції в Розпорядження з АТЗ польотів;

вивчати Розпорядження з АТЗ польотів;

планувати розподіл сил та засобів БАТЗ для забезпечення польотів;

ставити завдання командирам підрозділів БАТЗ щодо організації АТЗ польотів;

проводити інструктаж персоналу АТЗ польотів, доводити час готовності до польотів;

організовувати підготовку до польотів аеродрому, ЗАТО ПС, контроль якості авіаційного палива, мастила, спеціальних рідин, газів та забезпечувати своєчасну їх подачу для проведення попередньої підготовки ПС;

організовувати підготовку до польотів ЦСЕЗ;

перевіряти наявність, технічний стан та підготовку до польотів ЗАТО ПС та їх технічну документацію;

перевіряти обладнання приміщень чергового з АТЗ польотів, відпочинку, обігріву та місць для приймання їжі персоналу з АТЗ, який залучається до забезпечення польотів;

виділяти ЗАТО ПС та організовувати їх прибуття на аеродром до встановленого строку;

доповідати командирі авіаційної частини та заступнику командира, відповідальному за АТЗ польотів, про готовність персоналу АТЗ до забезпечення польотів;

3) під час проведення польотів:

організовувати контроль за роботою персоналу з АТЗ, ЗАТО ПС, ЦСЕЗ та правильним їх використанням;

вживати заходів (за потреби) щодо відправлення на аеродром додаткових сил та засобів БАТЗ для забезпечення польотів;

контролювати виконання обов'язків посадовими особами БАТЗ, які виділені для забезпечення польотів;

організовувати контроль за виконанням встановлених правил руху транспортних засобів та пішоходів по аеродрому;

контролювати організацію харчування персоналу з АТЗ на аеродромі;

вживати заходів щодо своєчасного виділення ЗАТО ПС для забезпечення польотів авіаційних підрозділів та поодиноких ПС, які перелітають і виконують посадку на аеродромі;

4) після закінчення польотів:

через чергового з АТЗ польотів організовувати повернення персоналу з АТЗ та ЗАТО ПС до парку, їх технічне обслуговування, планувати усунення виявлених недоліків під час АТЗ польотів;

брати участь у попередньому розборі польотів;

проводити розбір виконання заходів забезпечення польотів з командирами підрозділів БАТЗ, вказувати на недоліки та позитивні сторони, оцінювати їх роботу;

контролювати облік авіаційних подій та інцидентів з вини персоналу з АТЗ батальйону, який залучався до АТЗ польотів, недоліків в АТЗ польотів, аналізувати передумови їх виникнення, проводити профілактичні заходи з метою унеможливлення їх виникнення надалі;

брати участь у роботі комісії з розслідування причин дострокового зняття авіаційних двигунів з ПС.

8. Начальник авіаційно-технічної служби авіаційної частини (посадові особи, що до нього прирівнюються) відповідає за забезпечення авіаційної частини АТМ.

Начальник авіаційно-технічної служби авіаційної частини зобов'язаний:

1) постійно:

знати призначення, комплектність агрегатів та устаткування, встановлених на ПС авіаційної частини, яке знаходиться на забезпеченні, таблиці та норми витрат запасних частин і матеріалів;

вести облік та контролювати наявність ПС авіаційної частини, які простоюють через відсутність запасних частин та агрегатів, і вживати заходів щодо їх відновлення в найкоротший строк;

своєчасно забезпечувати ЗНЗП АТМ, необхідним для експлуатації, обслуговування та ремонту їх спеціального обладнання;

проводити поновлення та поповнення АТМ, що входить у комплекти військового ремонту, за рахунок надходження за цільовими нарядами та поточним постачанням;

контролювати законність використання АТМ, виданого в підрозділи, а також своєчасно подавати звіти та донесення, що підтверджують витрати МТЗ;

організовувати роботу складу АТМ авіаційної частини і не менше одного разу на три місяці перевіряти наявність, комплектність, своєчасність консервації та переконсервації АТМ на складі, а також відповідність облікових даних діловодства служби даним обліку на складі та у підрозділах авіаційної частини, роблячи відповідні записи в книгах (картках) обліку;

приймати на зберігання ремонтний фонд та АТМ, на яке надійшли рекламацийні акти, забезпечувати їх окреме зберігання і своєчасне відправлення в ремонт;

організовувати збирання і здавання відпрацьованого срібла та виробів, до складу яких входять дорогоцінні метали, а також металобрухту;

2) у ході підготовки до польотів:

організовувати роботу складу АТМ авіаційної частини;
 забезпечувати підрозділи авіаційної частини АТМ для підготовки ПС до польотів;
 забезпечувати запасними частинами ЗНЗП відповідно до заявок командирів підрозділів;

3) під час проведення польотів:
 організовувати роботу складу АТМ авіаційної частини у визначений в Розпорядженні з АТЗ польотів строк;
 організовувати роботу рухомого відділення складу АТМ;
 забезпечувати підрозділи АТЗ польотів запасними частинами до ЗНЗП згідно із заявками командирів підрозділів;
 забезпечувати видачу ремонтного фонду та АТМ для ремонту авіаційної техніки, яка вийшла з ладу під час проведення польотів;

4) після закінчення польотів організовувати повернення МТЗ рухомого відділення складу АТМ на склад.

9. Начальник ІАерС авіаційної частини безпосередньо відповідає за організацію виконання заходів з поточного ремонту та експлуатаційного утримання аеродрому.

Начальник ІАерС авіаційної частини зобов'язаний:

1) постійно:
 знати основні характеристики та експлуатаційний стан аеродромних об'єктів; наявність та технічний стан АЕТ; укомплектованість аеродромно-експлуатаційного підрозділу авіаційним персоналом та технікою;
 забезпечувати проведення комплексу заходів щодо підтримання аеродрому в постійній експлуатаційній готовності;

планувати роботи з поточного ремонту аеродромних покриттів, будівель та споруд аеродрому та контролювати їх виконання;

контролювати діяльність командирів підрозділів, начальників служб щодо своєчасного проведення робіт з експлуатаційного утримання та поточного ремонту закріплених за підрозділами (службами) будівель та споруд;

організовувати облік та своєчасне приймання виконаних робіт з підготовки, утримання та поточного ремонту аеродрому;

контролювати використання земельних ділянок, відведених під аеродром;

розподіляти роботи з утримання льотного поля аеродрому між підрозділами авіаційної частини;

керувати облаштуванням навчально-матеріальної бази за фахом;

своєчасно подавати до органу забезпечення заявки, звіти, донесення та інші документи;

брати участь у роботі комісій з приймання в експлуатацію побудованих або капітально відремонтованих аеродромних об'єктів;

брати участь у роботі комісії з розслідування випадків дострокового зняття з експлуатації авіаційних двигунів;

вести формуляр аеродрому та своєчасно його уточнювати;

організовувати ведення обліку та зберігання МТЗ, здійснювати контроль за витратою матеріалів;

планувати та здійснювати заходи щодо економії коштів та МТЗ;

контролювати дотримання будівельними та проектними організаціями чинного законодавства щодо будівництва цивільних об'єктів у смугах повітряних підходів до аеродрому та висотних об'єктів у районі аеродрому;

контролювати справність загороджувальних вогнів та маркувальних знаків на висотних перешкодах;

контролювати дотримання чинного законодавства з охорони навколишнього середовища під час експлуатації аеродромів;

проводити заняття з професійної підготовки підпорядкованого персоналу;

2) у ході підготовки до польотів:

отримувати завдання в заступника командира авіаційної частини, відповідального за АТЗ, вивчати Розпорядження з АТЗ польотів, характер та особливості польотів, що плануються;

напередодні дня (ночі) польотів здійснювати оперативний огляд елементів льотного поля аеродрому та визначати обсяги робіт з підготовки аеродрому до польотів;

виконувати розрахунок та планувати сили і засоби, необхідні для підготовки аеродрому до польотів;

ставити завдання коменданту аеродрому та персоналу ІАерС щодо підготовки аеродрому до польотів;

проводити інструктаж персоналу ІАерС, який буде задіяний до проведення робіт з підготовки аеродрому до польотів;

організовувати перевірку інженером з експлуатації аеродрому (техніком аеродромної служби) міцності та рівності ґрунтової льотної смуги, а в зимовий період – щільності снігу та глибини промерзання ґрунту на ГЗПС;

разом із комендантом аеродрому перевіряти відповідність елементів льотного поля технологічним вимогам з підготовки льотних полів аеродромів до польотів;

контролювати усунення дефектів та пошкоджень, виявлених під час контрольного огляду штучного покриття аеродрому;

перевіряти підготовку споруд управління польотами та передпольотної підготовки ЛС до виконання польотів і справність систем тепло-, водо-, електропостачання та каналізації;

3) під час проведення польотів:

контролювати виконання обов'язків персоналом ІАерС в ході забезпечення польотів;

здійснювати контроль за проведенням огляду штучного покриття та ґрунтових елементів льотного поля аеродрому в ході польотів;

контролювати усунення виявлених під час огляду пошкоджень та дефектів штучного покриття льотного поля аеродрому (за рішенням КрП на аеродромі);

контролювати виконання водіями та пішоходами встановлених правил руху транспортних засобів та пішоходів по аеродрому;

контролювати роботу систем тепло-, водо-, електропостачання та каналізації на аеродромі;

4) після закінчення польотів:

контролювати проведення огляду штучного покриття та ґрунтових елементів льотного поля аеродрому, планувати усунення виявлених недоліків;

разом із комендантом аеродрому проводити аналіз знайдених сторонніх предметів та виявлених дефектів на штучному покритті льотного поля та передумови їх виникнення;

доповідати заступнику командира авіаційної частини, відповідальному за АТЗ польотів, про виявлені в процесі забезпечення польотів недоліки та заходи, проведені для їх усунення;

контролювати облік інцидентів та помилкових дій авіаційного персоналу, недоліків в АТЗ польотів з вини ІАерС, аналізувати їх та проводити профілактичні заходи для виключення повторення недоліків.

10. Начальник автомобільної і електрогазової служби авіаційної частини або особа, яка відповідає за експлуатацію автомобільної та спеціальної техніки (далі – начальник АіЕГС), відповідає за утримання у справному стані, раціональне використання та безаварійну роботу

автомобільної та електрогазової техніки частини, організацію технічного контролю, що виключає виїзд із парку несправних машин, своєчасне та якісне забезпечення авіаційної частини стиснутими та зрідженими газами.

Начальник АіЕГС зобов'язаний:

1) постійно:

досконало знати автомобільну та електрогазову техніку, яка знаходиться в авіаційній частині, правила її експлуатації, ремонту і евакуації;

знати потребу ПС в ЗАТО ПС та вимоги до автомобільної та електрогазової техніки, яка виділяється для забезпечення польотів, а також вимоги до газів, що використовуються для зарядки ПС;

розробляти план експлуатації і ремонту автомобільної та електрогазової техніки і здійснювати заходи з його забезпечення;

контролювати особисто і через начальника КТП технічний стан ЗАТЗ польотів, які виділяються для забезпечення польотів;

виявляти й аналізувати причини автомобільних подій, інцидентів, пов'язаних із порушеннями правил руху технічних засобів та пішоходів по аеродрому;

розробляти і доповідати командирі авіаційної частини план заходів щодо попередження автомобільних подій і інцидентів з вини авіаційного персоналу авіаційної частини та забезпечувати його виконання;

своєчасно витребовувати, отримувати автомобільну і електрогазову техніку та МТЗ, забезпечувати їх правильне зберігання на складі та в підрозділах частини;

своєчасно та якісно забезпечувати авіаційну частину стисненими та зрідженими газами;

знати виробничі можливості технічно-експлуатаційної частини автомобільної техніки з технічного обслуговування, виконання регламентних робіт і поточного ремонту ЗАТЗ польотів та керувати її роботою;

керувати роботою складу автомобільного та електрогазового майна, систематично контролювати порядок зберігання, обліку і правильність використання матеріальних засобів;

організовувати контроль якості стиснених і зріджених газів, які використовуються для зарядки ПС;

розробляти заходи з економного використання моторесурсів ЗАТО ПС;

здійснювати контроль за станом автомобільної техніки, яка знаходиться в авіаційній частині, підрозділах забезпечення і обслуговування, а також надавати допомогу в організації правильної її експлуатації;

2) до початку польотів:

аналізувати та доповідати заступнику, відповідальному за АТЗ польотів, кількість автомобільної та електрогазової техніки, її технічний стан, запаси стиснених та зріджених газів;

здійснювати попередній розрахунок потреби засобів АТЗ польотів та газів на заплановані польоти, проводити аналіз потреби засобів АТЗ польотів згідно з поданою заявкою;

перевіряти наявність моторесурсу на засоби АТЗ польотів, заплановані до використання;

організовувати перевірку відповідності наявного персоналу АТЗ польотів, допущеного до обслуговування ПС, фактичному закріпленню за технікою та допуску до керування;

організовувати проведення чергового технічного обслуговування, регламентних робіт на автомобільній та електрогазовій техніці (за потреби);

організовувати надання допомоги фахівцями ремонтного підрозділу автомобільної техніки у підготовці засобів АТЗ до забезпечення польотів;

здійснювати контроль за організацією контролю якості газів в лабораторії якості газів з оформленням паспорта на відповідний тип газу;

3) під час польотів:

організовувати контроль за проходженням інструктажу водіями, які залучаються до забезпечення польотів;

організовувати контроль за підготовкою персоналу з АТЗ та своєчасністю підготовки ЗАТЗ, що залучаються до забезпечення польотів, порядком виходу їх з парку у визначені строки;

бути присутнім під час перевірки технічного стану ЗАТО ПС під час аеродромного контролю, вживати заходів щодо негайного усунення виявлених недоліків;

разом із начальником медичної служби авіаційної частини здійснювати допуск кисневозарядної (заправної) станції до використання на ПС;

здійснювати контроль за своєчасним виділенням підрозділами автомобільної та електрогазової техніки для АТЗ польотів;

вживати заходів щодо ощадливого використання моторесурсу та газів електрогазової техніки під час забезпечення польотів;

вживати заходів щодо попередження автомобільних подій, передумов для інцидентів та помилкових дій авіаційного персоналу, пов'язаних із порушеннями правил руху технічних засобів та пішоходів по аеродрому;

керувати роботою складу автомобільного та електрогазового майна та ремонтним підрозділом автомобільної техніки з надання допомоги щодо відновлення в найкоротші строки автомобільної та електрогазової техніки, яка вийшла з ладу під час забезпечення польотів;

організовувати за потреби зарядку (заправку) газозарядних (газозаправних) засобів та підготовку їх до повторного застосування у встановлені строки;

4) після закінчення польотів зобов'язаний:

організовувати контроль за поверненням ЗАТЗ польотів у парк авіаційної частини;

здійснювати аналіз використання ЗАТО ПС за результатами забезпечення польотів;

аналізувати причини відмов та несправностей ЗАТО ПС, які виникали під час забезпечення польотів;

здійснювати розрахунки щодо витрати моторесурсів ЗАТО ПС та газів на забезпечення польотів;

доповідати заступнику командира, відповідальному з АТЗ, про всі недоліки, які виникали із засобами АТЗ та персоналом під час забезпечення польотів.

11. Начальник служби пально-мастильних матеріалів авіаційної частини відповідає за забезпечення лабораторного і аеродромного контролю якості палива, у тому числі за відповідність схеми і технології очистки палива і своєчасне обслуговування її технологічного обладнання, за оперативну взаємодію з ІАС авіаційної частини з питань раціонального застосування і контролю якості палива.

Начальник служби пально-мастильних матеріалів авіаційної частини зобов'язаний:

1) постійно:

знати і виконувати вимоги нормативних документів з питань застосування, взаємозаміни і контролю якості ПММ, номенклатуру, фізико-хімічні і експлуатаційні властивості всіх марок ПММ, які застосовуються на ПС авіаційної частини, порядок і методи лабораторного і аеродромного контролю якості;

організовувати роботу щодо забезпечення відповідності схеми і технології забезпечення чистоти ПММ, контролювати правильність установки, справність і своєчасне обслуговування технологічного обладнання системи забезпечення чистоти ПММ;

організовувати і контролювати виконання заходів щодо контролю якості під час приймання, зберігання і видачі ПММ, виконання заходів щодо аеродромного контролю якості і забезпечення чистоти ПММ;

здійснювати керівництво лабораторією ПММ і забезпечувати виконання всіх методів аналізів в об'ємі контрольного аналізу;

організовувати і особисто контролювати роботу щодо введення ПВК рідин в авіаційне паливо для авіаційних двигунів, перевіряти точність дозування і забезпечувати дотримання техніки безпеки під час виконання цих робіт;

організовувати підготовку і проведення один раз на два роки переатестації начальника лабораторії ПММ (лаборантів);

розробляти та організовувати виконання планів поновлення запасів ПММ і проведення їх аналізів, графіків зачищення резервуарів і засобів заправки, перевірки контрольно-вимірювальних приладів;

організовувати та здійснювати збір та здачу відпрацьованих нафтопродуктів;

брати участь у комісійній перевірці (не рідше одного разу на квартал) стану зберігання, відстоювання, фільтрування і контролю якості ПММ на складі ПММ і збереження якості палива у баках ПС;

брати участь у розслідуванні інцидентів на авіаційній техніці, пов'язаних із застосуванням палива;

проводити заняття з персоналом лабораторії ПММ та посадовими особами, які залучаються до організації заправки авіаційної техніки;

брати участь в експлуатаційних випробуваннях нових марок ПММ;

здійснювати видачу ПММ зі складу для заправлення ПС тільки у справні ПЗ;

забезпечувати встановлений режим (цикл) фільтрації палива під час отримання та видачі на заправлення ПС;

здійснювати контроль за технічним станом спеціального обладнання ЗЗ ПММ, за якісним виконанням регламентних робіт і оформленням технічних паспортів, формулярів та робочих журналів;

організовувати забезпечення ремонтних підрозділів авіаційної частини запасними частинами до спеціального обладнання ЗЗ ПММ;

контролювати виконання персоналом з експлуатації ЗЗ ПММ та авіаційними техніками (механіками) встановлених правил, інструкцій перед і під час заправлення ПС;

здійснювати разом з ІАС авіаційної частини контроль за заправленням ПС та забезпеченням кондиційності ПММ під час його зберігання в ЗЗ ПММ і в баках ПС;

2) у ході підготовки до польотів:

організовувати роботу щодо забезпечення відповідності схеми і технології забезпечення чистоти ПММ, контролювати правильність установки, справність і своєчасне обслуговування технологічного обладнання системи забезпечення чистоти ПММ;

організовувати і контролювати виконання заходів щодо контролю якості під час приймання, зберігання і видачі ПММ;

особисто ставити завдання персоналу служби щодо АТЗ польотів;

контролювати виконання заходів АТЗ польотів;

3) під час проведення польотів:

організовувати контроль за роботою персоналу служби, правильним використанням ЗЗ ПММ, ЦЗП та застосуванням ПММ;

організовувати і контролювати виконання заходів аеродромного контролю якості і забезпечення чистоти ПММ;

здійснювати керівництво складом ПММ та забезпечувати своєчасну подачу кондиційних ПММ на польоти;

здійснювати керівництво лабораторією ПММ та забезпечувати виконання всіх методів аналізів;

організовувати і особисто контролювати роботу щодо введення ПВК рідини в авіаційне паливо для авіаційних двигунів, перевіряти точність дозування і забезпечувати дотримання техніки безпеки під час виконання цих робіт;

брати участь у розслідуванні інцидентів на авіаційній техніці, пов'язаних із застосуванням ПММ;

4) після закінчення польотів:

організовувати і здійснювати збір та здачу відпрацьованих нафтопродуктів;

через чергового з АТЗ польотів забезпечувати післяпольотну дозаправку ПС та ПЗ;

проводити розбір виконання заходів АТЗ польотів з персоналом служби та складу ПММ.

12. Начальник продовольчої служби авіаційної частини відповідає за забезпечення авіаційної частини продовольством і майном служби, організацією якісного та своєчасного харчування авіаційного персоналу.

Начальник продовольчої служби авіаційної частини зобов'язаний:

1) постійно:

організовувати харчування авіаційного персоналу авіаційної частини та інших частин (підрозділів), які є на забезпеченні в цій авіаційній частині, у стаціонарних їдальнях та на аеродромах, а також безпосередньо на борту ПС;

організовувати зберігання, поновлення та облік запасів продовольства, техніки і майна продовольчої служби на оперативному аеродромі авіаційної частини;

складати розкладку продуктів на тиждень;

забезпечувати дотримання заходів безпеки під час експлуатації технічних засобів, технологічного та холодильного устаткування, а також проведення протипожежних заходів на об'єктах продовольчої служби;

забезпечувати дотримання санітарно-гігієнічних норм під час зберігання та обробки продуктів, приготування та приймання їжі, утримання

продовольчого складу, приміщень їдальні, а також технологічного, холодильного, немеханічного устаткування і столово-кухонного посуду;

організовувати передпольотний сніданок (обід, вечерю) ЛС в льотній їдальні за 1,5 – 2 години до початку польотів згідно з Розпорядженням з АТЗ польотів;

2) у ході підготовки до польотів забезпечувати харчування ЛС в дні польотів не менше 4 разів на добу;

3) під час проведення польотів:

організовувати у передбачений час доставку їжі зі стаціонарної їдальні на аеродром;

організовувати харчування авіаційного персоналу авіаційної частини (підрозділів), який задіяний на польотах;

організовувати дотримання санітарно-гігієнічних правил під час зберігання, роздачі їжі і миття посуду та інвентарю;

4) після закінчення польотів організовувати харчування авіаційного персоналу у відповідних їдальнях або на аеродромі після закінчення польотів згідно з Розпорядженням з АТЗ польотів.

13. Начальник речової служби авіаційної частини (особа, що до нього прирівнюється) відповідає за забезпечення речовим та господарським майном за нормами постачання, за утримання та зберігання його в порядку та справності.

Начальник речової служби авіаційної частини зобов'язаний:

1) постійно:

організовувати забезпечення авіаційної частини ЛТО, штурманським і висотним спорядженням, а також спеціальним одягом для захисту від дій

агресивних рідин, електромагнітного поля надвисокої частоти та радіоактивних матеріалів;

контролювати правильність експлуатації та законність використання ЛТО, штурманського і висотного спорядження та не рідше одного разу на два місяці перевіряти організацію його експлуатації та зберігання на службовій території аеродрому і у підрозділах авіаційної частини;

контролювати здавання на речовий склад авіаційної частини теплих речей і зимових предметів ЛТО після закінчення зимового сезону;

2) у ході підготовки до польотів:

організовувати забезпечення речовим (постільною білизною, рушниками, подушками), господарським, культурно-освітнім майном у приміщеннях (місцях) відпочинку авіаційного персоналу на аеродромі;

організовувати забезпечення господарським інвентарем, засобами гігієни (рушники, мило) приміщення (місця) відпочинку авіаційного персоналу під час проведення польотів;

3) під час проведення польотів контролювати забезпечення господарським інвентарем засобами гігієни (рушники, мило) приміщення (місця) відпочинку авіаційного персоналу та в їдальнях на аеродромі;

4) після закінчення польотів контролювати здавання використаної білизни.

14. Командир аеродромно-експлуатаційного підрозділу (комендант аеродрому) відповідає за утримання, ремонт і підготовку аеродрому до польотів, підтримання у справному стані засобів підготовки і утримання аеродрому, їх правильну експлуатацію, якісне обслуговування та ремонт.

Командир аеродромно-експлуатаційного підрозділу (комендант аеродрому) зобов'язаний:

1) постійно:

забезпечувати утримання в постійній готовності до експлуатації льотного поля, будівель та споруди СТЗ аеродрому, наземних засобів аварійного гальмування ПС, дренажно-водостічної мережі, внутрішньоаеродромних доріг та під'їзних шляхів, вживати заходів щодо відновлення аеродромних покриттів;

безпосередньо організовувати виконання робіт з поточного ремонту та експлуатаційного утримання аеродрому та керувати роботами підпорядкованого персоналу;

погоджувати з командиром авіаційної частини час проведення робіт з поточного ремонту та експлуатаційного утримання аеродрому;

перед початком робіт на льотному полі аеродрому доповідати план робіт КрП на аеродромі;

забезпечувати дублювання сигналу про негайне звільнення ЗПС для особового складу, який працює на значному віддаленні від КДП;

погоджувати з КрП на аеродромі строки та порядок виведення із ЗПС техніки та особового складу, слідкувати, щоб техніку, яка вийшла з ладу, негайно прибирали із ЗПС;

перед початком польотів кожної зміни разом з КрП на аеродромі ретельно оглядати та перевіряти готовність ШЗПС та ГЗПС, РД, МС, ТПП ПС, ААГУ, БСБ та КСБ і передавати аеродром КрП на аеродромі із записом у журналі обліку стану та готовності аеродрому до виконання польотів, який він постійно веде;

організовувати перевірку міцності ґрунту та рівності ґрунтової льотної смуги;

організовувати та матеріально забезпечувати виконання робіт з утримання та поточного ремонту льотного поля та аеродромних споруд, навчати персонал виконання робіт за будь-яких метеорологічних умов, у різний час доби, особливо в нічний час;

керувати діяльністю персоналу аеродромно-експлуатаційного підрозділу;

вести журнал обліку стану та готовності аеродрому до виконання польотів;

підтримувати у справному стані та постійній готовності засоби підготовки і утримання аеродромів, наземні засоби аварійного гальмування ПС та маркувальне обладнання;

вживати заходів щодо усунення факторів, які притягують птахів на аеродром (місць гніздування, звалищ, скупчення гризунів, які є кормом для птахів), тримати у справному стані засоби відлякування птахів;

забезпечувати економну витрату будівельних, експлуатаційних та ПММ, використовувати їх за призначенням;

проводити тренування з персоналом щодо виконання робіт з відновлення аеродромних покриттів;

доповідати заступнику командира авіаційної частини, відповідальному за АТЗ, командирі БАТЗ про всі порушення режиму експлуатації льотного поля та порядку руху на аеродромі, а також про порушення правил експлуатації аеродромних споруд та вживати заходів щодо їх усунення.

Комендант аеродрому має право віддавати вказівки інженерно-технічному складу авіаційної частини щодо наведення чистоти та порядку на МС та поряд з ними, на технічних позиціях та приангарних майданчиках, а також особам, відповідальним за утримання будівель, споруд та огорожі аеродрому, з питань забезпечення їх експлуатаційного утримання відповідно до нормативних вимог;

2) у ході підготовки до польотів:

отримувати завдання у командира БАТЗ та начальника ІАерС, вивчати Розпорядження з АТЗ польотів, характер та особливості польотів, які плануються;

разом із командиром БАТЗ аналізувати метеообстановку в районі

аеродрому та приймати рішення про оптимальний варіант проведення робіт з підготовки аеродрому до польотів;

ставити завдання персоналу з АТЗ щодо підготовки аеродрому до польотів, зазначаючи порядок проведення робіт, час початку та завершення їх виконання, порядок зв'язку та сигналізації, а також порядок термінового звільнення льотної смуги після отримання відповідної команди (сигналу);

проводити інструктаж персоналу з АТЗ, який буде задіяно у роботах з підготовки аеродрому до польотів;

перевіряти технічний стан та підготовку АЕТ для підготовки та утримання льотного поля аеродрому;

перевіряти спорядження та екіпірування персоналу з АТЗ, що виділяється для контрольного огляду та оточення льотного поля;

перед початком робіт на льотному полі аеродрому доповідати план робіт КрП на аеродромі (ЧПВ ПС), узгоджувати з ним порядок виконання робіт, час початку та завершення (тривалість), кількість техніки, обладнання та авіаційного персоналу, що залучається, місце їх зосередження; уточнювати порядок радіозв'язку, а в разі його втрати – сигнали термінового звільнення льотної смуги;

забезпечувати дублювання сигналу термінового звільнення льотної смуги для авіаційного персоналу, який працює на великій відстані від КДП (стартового командного пункту);

терміново забирати зі ЗПС техніку, яка вийшла з ладу під час роботи;

перевіряти стан штучних покриттів та ґрунтової частини льотного поля аеродрому, справність та правильність установлення маркувальних знаків, наявність та справність засобів відлякування птахів, технічний стан ААГУ;

виконувати визначення фрикційних властивостей поверхні покриття на ШЗПС;

організовувати виконання робіт та керувати діями персоналу під час підготовки льотного поля аеродрому до польотів;

організовувати перевірку стану огорожі аеродрому, вживати заходів

щодо виконання відновлювальних та ремонтних робіт з метою недопущення несанкціонованого руху людей та тварин по аеродрому;

у зимовий період кожні 1 – 2 години доповідати командиріу БАТЗ, інформувати КрП на аеродромі (ЧПВ ПС) про стан робіт із прибирання штучних покриттів;

після закінчення підготовки штучних покриттів перед початком кожної зміни польотів разом із КрП на аеродромі (ЧПВ ПС) проводити ретельний огляд та перевірку готовності ЗПС, РД, МС, технічних позицій, ґрунтової частини льотної смуги, ААГУ та передавати аеродром КрП на аеродромі (ЧПВ ПС) відповідно до журналу обліку стану та готовності аеродрому до виконання польотів;

3) під час проведення польотів:

контролювати виконання обов'язків персоналом аеродромно-експлуатаційного підрозділу під час забезпечення польотів;

контролювати виконання водіями та пішоходами встановлених правил руху транспортних засобів та пішоходів по аеродрому та вживати заходів щодо недопущення порушень порядку пересування по льотному полю;

проводити контрольний огляд штучного покриття та ґрунтових елементів льотного поля аеродрому (за рішенням КрП на аеродромі);

організовувати роботи з усунення виявлених дефектів та пошкоджень аеродромних покриттів (за рішенням КрП на аеродромі);

4) після закінчення польотів:

проводити перевірку стану штучних покриттів та ґрунтових елементів льотного поля аеродрому, організовувати усунення виявлених недоліків;

вести облік знайдених сторонніх предметів та виявлених дефектів на штучному покритті льотного поля та разом із начальником ІАерС проводити аналіз та передумови їх виникнення (за потреби);

брати участь у попередньому розборі польотів;

доповідати командирі БАТЗ про виконання завдань та недоліки в АТЗ польотів.

15. Начальник складу (сховища) авіаційного палива авіаційної частини (далі – начальник складу) відповідає за збереження якості ПММ під час приймання та видачі, перевірку в установлені строки технічного стану трубопроводів, резервуарів, фільтрів та усунення виявлених недоліків.

Начальник складу зобов'язаний:

1) постійно:

знати фізико-хімічні та експлуатаційні властивості пального, яке знаходиться на складі;

знати і виконувати вимоги керівних документів із питань контролю якості палива під час приймання, зберігання та видачі;

вживати заходів щодо своєчасного поновлення запасів палива;

контролювати наявність паспортів якості на паливо, що зберігається на складі;

знати і додержуватися правил відбору проб палива для аналізу, брати участь у роботі комісії щодо їх відбору, представляти проби палива на аналіз;

проводити планові і непланові зачистки резервуарів;

перевіряти у встановлені строки технічний стан трубопроводів, резервуарів, фільтрів, умов зберігання палива, усувати виявлені недоліки;

2) у ході підготовки до польотів:

організовувати та проводити перекачування авіаційного палива з відстійних резервуарів у видаткові резервуари, організовувати та проводити перекачування авіаційного палива та мастил з видаткових резервуарів у автомобільні ЗЗ ПММ;

представляти проби на аналіз, контролювати наявність паспортів якості на паливо, що зберігається на складі;

забезпечувати відповідність схеми забезпечення чистоти пального на складі, контролювати правильність установаження і роботи технологічного обладнання схеми забезпечення чистоти, проводити його технічне обслуговування і ремонт;

проводити заміну фільтрувальних елементів;

здійснювати контроль відсутності механічних домішок і води в резервуарах, вживати заходів щодо своєчасного видалення води і механічних домішок із витратних і відстійних резервуарів;

перевіряти технічний стан трубопроводів, резервуарів, фільтрів, умов зберігання палива, усувати виявлені недоліки;

3) під час проведення польотів:

здійснювати виконання заходів щодо забезпечення чистоти палива;

проводити введення ПВК рідин у пальне для авіаційних двигунів, перевіряти точність дозування і забезпечувати дотримання техніки безпеки під час виконання цих робіт;

4) після закінчення польотів:

забезпечувати приймання на склад та здачу відпрацьованих нафтопродуктів від підрозділів;

через чергового з АТЗ польотів забезпечувати післяпольотну дозаправку ПС та ПЗ;

проводити дозакачування автомобільних ЗЗ ПММ, які проводили заправку АТ на польотах;

особисто організовувати та виконувати роботи з усунення недоліків, виявлених під час виконання заходів забезпечення польотів з персоналом складу та лабораторії ПММ.

3. Обов'язки посадових осіб чергових сил суб'єктів державної авіації України щодо організації та здійснення аеродромно-технічного забезпечення польотів

1. Черговий з аеродромно-технічного забезпечення польотів зобов'язаний:

1) до початку польотів:

вивчити інструкцію чергового з АТЗ польотів;

отримати завдання в заступника командира авіаційної частини, відповідального за АТЗ польотів (командира авіаційно-технічної частини), вивчити Розпорядження з АТЗ польотів та отримати копію, усвідомити характер і особливості запланованих польотів;

не пізніше ніж за годину до подачі ЗАТО ПС прибути в парк авіаційної (авіаційно-технічної) частини, перевірити наявність ЗАТЗ польотів та персоналу з АТЗ польотів відповідно до Розпорядження з АТЗ польотів на льотну зміну;

прийняти ЗАТЗ польотів від командирів підрозділів, організувати та здійснити переміщення ЗАТЗ польотів на стоянку (майданчик) ЗАТЗ польотів на аеродромі;

організувати перевезення авіаційного персоналу на аеродром;

забезпечити своєчасність прибуття на технічні позиції (у зони розосередження ПС) ЗАТО ПС та готовність їх до роботи;

перевірити знання особовим складом, який призначений для виконання заходів АТЗ польотів, завдань на польоти та функціональних обов'язків;

доповісти старшому інженеру польотів про готовність наземного авіаційного персоналу з АТЗ польотів, автомобільної та спеціальної техніки, виділених матеріальних засобів до забезпечення польотів та отримати в нього інструктаж;

спільно з представником ІАС перевірити якість підготовки ЗАТО ПС, кондиційність ПММ, спеціальних рідин та стиснених, зріджених газів;

перевірити готовність до роботи місця чергування АТЗ польотів;

провести інструктаж старшого та персоналу команди оточення

льотного поля, організувати оточення льотного поля, а також виставлення персоналу команди оточення на пости;

за 20 хвилин до початку повітряної розвідки погоди та початку польотів доповісти КрП на аеродромі про готовність ЗАТО до обслуговування ПС;

2) під час польотів:

організовувати своєчасне подання до ПС ЗАТО ПС та інших МТЗ;

організовувати своєчасну доставку на аеродром їжі та питної води;

особисто (через помічників у зонах розосередження) контролювати роботу авіаційного персоналу підрозділів АТЗ, виділеного для забезпечення польотів, вживати заходів для забезпечення безпеки та виконання встановлених правил руху транспортних засобів та пішоходів на аеродромі;

здійснювати контроль за несенням служби персоналом команди оточення льотного поля;

знати місце розташування аеродромного пункту спеціальної обробки та майданчиків для дезактивації, дегазації та дезінфекції техніки;

у випадках виходу з ладу ЗАТО ПС доповідати старшому інженеру польотів та вживати необхідних заходів для негайної заміни їх справними засобами;

вести журнал чергового з аеродромно-технічного забезпечення польотів;

3) після закінчення польотів:

забезпечувати післяпольотну підготовку ПС;

брати участь у попередньому розборі польотів та надавати командирі авіаційної частини журнал чергового з аеродромно-технічного забезпечення польотів для запису зауважень і оцінки за АТЗ польотів;

організовувати перевезення особового складу з аеродрому та з дозволу старшого інженера польотів повернення ЗАТО ПС у парк авіаційної частини;

доповідати командирі авіаційної частини, його заступнику, відповідальному за АТЗ польотів, про виконання завдань та зауваження, отримані від посадових осіб під час забезпечення польотів.

2. Старший команди контрольного огляду та остаточного очищення аеродромних покриттів зобов'язаний:

отримувати завдання в коменданта аеродрому щодо проведення контрольного огляду та остаточного очищення аеродромних покриттів від сторонніх предметів;

видавати авіаційному персоналу, який залучається до контрольного огляду, необхідне спорядження та екіпірування;

перевіряти зв'язок із помічником КрП на аеродромі (ЧПВ ПС);

організовувати виконання заходів контрольного огляду та остаточного очищення покриттів, усувати виявлені дефекти та пошкодження;

організовувати збір сторонніх предметів у сумки та не допускати їх викидання на ґрунтову частину льотного поля;

відмічати виявлені дефекти та знайдені сторонні предмети на схемах ділянок льотного поля, що оглядаються, проводити сортування виявлених сторонніх предметів та обліковувати їх;

після закінчення робіт із підготовки штучного покриття та ґрунтових елементів льотного поля аеродрому впевнитися, що під час їх виконання не було допущено ніяких відхилень, які перешкоджають безпечному виконанню польотів;

доповідати коменданту аеродрому про закінчення контрольного огляду, остаточне очищення штучних покриттів та про всі виявлені дефекти і сторонні предмети.

3. Персонал команди оточення зобов'язаний:

1) у ході підготовки до польотів:

отримати завдання в командира підрозділу, з якого виділяється персонал, на забезпечення польотів у складі команди оточення;

прибути в аеродромно-експлуатаційний підрозділ до коменданта аеродрому для отримання спорядження та екіпірування команди оточення;

пройти інструктаж у чергового з АТЗ польотів та помічника КрП на аеродромі;

зайняти свої пости не пізніше чим за 30 хвилин до ПРП або до строку вильоту (прильоту) поодиноких ПС;

перевірити зв'язок з помічником КрП на аеродромі та доповісти про зайняття поста;

2) під час проведення польотів:

не допускати проникнення на льотне поле сторонніх осіб, транспортних засобів та тварин, про всі випадки несанкціонованого проникнення негайно доповідати помічнику КрП на аеродромі;

контролювати виконання водіями та пішоходами правил руху на аеродромі та вживати заходів щодо недопущення порушень порядку пересування по льотному полю;

не дозволяти в'їзд транспортних засобів на льотне поле аеродрому без наявності спеціальних перепусток;

у місцях в'їзду транспортних засобів на льотне поле перевіряти стан автомобільних коліс щодо їх чистоти та відсутності в протекторах шин сторонніх предметів;

за вказівкою помічника КрП на аеродромі здійснювати відлякування птахів пострілами із сигнальних ракетниць;

контролювати стан аеродромних покриттів у межах свого поста;

3) після закінчення польотів:

залишати свої пости тільки після отримання команди (сигналу) від помічника КрП на аеродромі про завершення польотів та дозволу на залишення своїх постів;

прибувати в аеродромно-експлуатаційний підрозділ для повернення спорядження та екіпірування команди оточення;

доповідати коменданту аеродрому про всі випадки несанкціонованого проникнення на льотне поле та порушення встановлених правил руху автотранспорту, ЗНЗП та пішоходів на аеродромі.

4. Начальник обслуги ААГУ зобов'язаний:

1) під час організації польотів:

отримувати завдання на забезпечення польотів та інструктаж у коменданта аеродрому;

проводити інструктаж персоналу обслуги ААГУ;

виконувати технічне обслуговування ААГУ;

встановлювати резервні джерела електроживлення на свої штатні місця (якщо не задіяна загальна система електроживлення споживачів I категорії);

забезпечувати готовність ААГУ до використання не пізніше ніж за одну годину до вильоту на розвідку погоди або до строку вильоту (прильоту) поодиноких ПС;

перевіряти працездатність ААГУ шляхом контрольного підйому сітки з пульта оператора ААГУ та переводити установку в режим очікування;

заповнювати формуляр ААГУ;

перевіряти стан КСБ щодо відсутності нерівностей, сторонніх предметів та перешкод;

перевіряти зв'язок з КрП на аеродромі;

доповідати коменданту аеродрому про готовність ААГУ до використання;

2) під час проведення польотів:

постійно знаходитися на командному майданчику ААГУ та контролювати її стан;

вести спостереження за зльотом та посадкою ПС;

підтримувати зв'язок з КрП на аеродромі;

за командою КрП на аеродромі піднімати сітку з пульта оператора ААГУ (у разі відмови системи автоматичного та дистанційного підйому сітки з пульта КрП на аеродромі);

не допускати проникнення на льотну смугу сторонніх осіб, транспортних засобів та тварин, про всі випадки несанкціонованого проникнення негайно доповідати КрП на аеродромі;

3) після закінчення польотів:

згортати ААГУ після отримання команди (сигналу) від КрП на аеродромі про завершення польотів та дозволу на згортання;

проводити згортання та технічне обслуговування ААГУ;

у разі здійснення аварійної затримки ПС проводити відновлення працездатності вузлів та агрегатів ААГУ;

заповнювати формуляр ААГУ;

повідіати коменданту аеродрому про виконання завдання та виявлені недоліки і відмови в роботі ААГУ.

5. Персонал з експлуатації засобів підготовки та утримання аеродрому зобов'язаний:

1) під час організації польотів:

отримувати завдання та інструктаж у командира аеродромно-експлуатаційного підрозділу щодо підготовки та утримання аеродрому;

готувати засоби підготовки та утримання аеродромів до застосування, перевіряти їх технічний стан, справність засобів зв'язку та світлосигнальних засобів, оформлювати встановлену документацію;

знати та виконувати встановлені правила руху транспортних засобів та пішоходів по аеродрому, здійснювати виїзд на льотну смугу лише після отримання дозволу від коменданта аеродрому (старшого з виконання робіт на льотному полі);

знати правила радіообміну та організації зв'язку під час виконання робіт на льотному полі та вміти користуватися засобами зв'язку;

виконувати заходи безпеки під час виконання робіт з поточного ремонту та експлуатаційного утримання аеродрому;

дотримуватися технології робіт з поточного ремонту та експлуатаційного утримання штучних покриттів та ґрунтових елементів льотного поля аеродрому;

зупинятися в місцях виїзду на штучні покриття льотного поля та проводити огляд автомобільних коліс щодо їх чистоти та відсутності в протекторах шин сторонніх предметів, у разі необхідності проводити їх очищення;

вмикати габаритні та проблискові маячки на техніці під час виконання робіт на льотному полі незалежно від часу доби;

постійно слідкувати за світловими і звуковими сигналами, командами по засобах зв'язку та виконувати їх вимоги;

у разі отримання відповідної команди по каналах зв'язку або за встановленим сигналом припиняти роботу та негайно виводити техніку з льотної смуги у визначене місце;

у разі виходу з ладу техніки негайно доповідати коменданту аеродрому (старшому з виконання робіт на льотному полі) та вживати заходів щодо евакуації її за межі льотної смуги;

після завершення робіт та виїзду за межі льотної смуги доповідати коменданту аеродрому (старшому з виконання робіт на льотному полі) про звільнення льотної смуги.

IX. Критерії та порядок оцінки аеродромно-технічного забезпечення польотів

1. Оцінку якості виконання заходів АТЗ польотів за льотну зміну виставляє командир авіаційної частини на попередньому розборі польотів на підставі доповідей посадових осіб авіаційної частини та КрП на аеродромі.

2. За повноту та якість виконання заходів АТЗ польотів виставляються такі оцінки: “відмінно”, “добре”, “задовільно”, “незадовільно”.

3. Виставлена оцінка за виконання заходів АТЗ польотів записується в журналі чергового з АТЗ та в Розпорядженні з АТЗ польотів.

4. Оцінка “відмінно” виставляється у разі, коли всі заходи АТЗ польотів виконані своєчасно та якісно, а саме:

персонал з АТЗ підготовлений до забезпечення польотів, має відповідні документи на право експлуатації ЗАТЗ, у встановленому порядку допущений до забезпечення польотів;

елементи аеродрому: ШЗПС, ГЗПС, МРД, РД та ТПП ПС тощо підготовлені відповідно до вимог, зауважень щодо підготовки та стану аеродрому від КрП на аеродромі не було;

ААГУ знаходиться в справному стані;

ЗАТО ПС в розпорядження старшого інженера польотів виділені своєчасно у кількості, визначеній відповідно до Розпорядження з АТЗ польотів, зауваження до їх технічного стану відсутні;

технічна, шляхова документація на ЗАТО ПС в наявності, оформлена в повному обсязі, паспорти (талони) якості на ПММ, спеціальні рідини, стиснені (зріджені) гази в наявності та оформлені в установленому законодавством порядку;

ЗАТО до обслуговування ПС подавалися своєчасно, відмов у роботі не було;

ПММ, стиснені (зріджені) гази та інші МТЗ для забезпечення польотів відповідної якості подані своєчасно у необхідних обсягах;

порушень правил руху транспортних засобів та персоналу з АТЗ по аеродрому під час польотів не було;

зауважень до несення служби командою оточення з боку КрП на аеродромі, чергового з АТЗ польотів та коменданта аеродрому не було.

5. Оцінка “добре” виставляється у разі, коли всі заходи АТЗ польотів виконано своєчасно та якісно, за такими винятками:

персонал з АТЗ має відповідні документи на право експлуатації ЗАТЗ, в установленому порядку допущений до забезпечення польотів, але недостатньо підготовлений теоретично;

під час огляду елементів аеродрому КрП на аеродромі відмічені зауваження щодо підготовки аеродрому та стану льотного поля. На ШЗПС, ГЗПС, МРД, РД та ТПП ПС виявлено поодинокі сторонні предмети, бітумна крихта, незначні відколи бетону та інші незначні дефекти, проте ці недоліки усунені до початку ПРП;

ЗАТО ПС, які подані на забезпечення польотів, мали несправності, які своєчасно усунені, або ЗАТО ПС були замінені, що не вплинуло на підготовку ПС до вильоту;

виявлено певні недоліки в оформленні технічної, шляхової документації на ЗАТО ПС, паспортів (талонів) якості на ПММ, спеціальні рідини, стиснені (зріджені) гази, які усунуті до початку польотів;

ЗАТО до обслуговування ПС подавалися своєчасно, відмов у роботі не було, але відмічено поодинокі випадки запізнення ЗАТО ПС за технічними причинами, що не вплинуло на підготовку ПС до польоту;

під час перевірки МТЗ виявлена подача на польоти некондиційних ПММ чи газів, які були своєчасно замінені, що не вплинуло на виконання планової таблиці польотів;

порушень правил руху транспортних засобів та персоналу з АТЗ по аеродрому під час польотів не було, але мали місце випадки виїзду ЗАТО ПС на ґрунтову частину льотного поля;

мали місце зауваження до несення служби командою оточення з боку КрП на аеродромі, чергового з АТЗ польотів та коменданта аеродрому: залишення персоналом команди оточення встановленого місця чергування (у межах визначеної ділянки), внаслідок чого була спроба несанкціонованого руху через ЗПС, який був своєчасно припинений, на режим зльоту та посадки ПС не вплинув.

6. Оцінка “задовільно” виставляється у разі, коли всі заходи АТЗ польотів виконані своєчасно та якісно, за такими винятками:

персонал з АТЗ має відповідні документи на право експлуатації ЗАТЗ, але виявлена низька теоретична підготовка та порушення в допуску до забезпечення польотів, які усунуті до початку польотів;

мало місце невиконання планової таблиці польотів ПС з вини персоналу ЗАТЗ польотів;

була затримка з початком ПРП через несвоєчасну або неякісну підготовку елементів льотного поля: ШЗПС, ГЗПС, МРД, РД та ТПП ПС або несвоєчасного виділення ЗАТО ПС;

у період підготовки ПС до вильоту мали місце випадки відмов у роботі ЗАТО ПС;

було виявлено недоліки в оформленні технічної, шляхової документації на ЗАТО ПС, паспортів (талонів) якості на ПММ, спеціальні рідини, стиснені (зріджені) гази, які усунуті до початку польотів;

виявлено факт самотійного залишення персоналом команди оточення встановленого місця чергування (за межі визначеної ділянки, але в межах льотного поля), внаслідок чого була спроба несанкціонованого руху через ЗПС, який було своєчасно припинено іншою особою (особами), на режим зльоту та посадки ПС не вплинув.

7. Оцінка “незадовільно” виставляється у разі, якщо:

персонал з АТЗ має низьку теоретичну підготовку до забезпечення польотів, відповідні документи на право експлуатації ЗАТЗ відсутні, виявлені порушення в допуску до забезпечення польотів;

був зрив польотів через незадовільну підготовку елементів льотного поля до проведення польотів;

виявлена неякісна підготовка до проведення польотів штучних покриттів аеродрому, що призвело до проколу або розриву пневматиків коліс ПС під час розбігу або пробігу;

мала місце відмова ААГУ та органів її управління в процесі перельотів;

не були виділені на польоти засоби пошуково-рятувального забезпечення польотів (тягачі, санітарний, пожежний автомобілі);

польоти були припинені через подачу на польоти некондиційних матеріальних засобів;

було виявлено порушення правил водіння ЗАТО ПС, що стало причиною пошкодження ПС;

було осліплення льотчика (члена екіпажу) ПС світлом фар автомобільного або спеціального транспорту під час його руління на РД та ЗПС;

поява автомобільного, спеціального транспорту, людей, тварин у межах льотного поля змусила льотчика змінити режим зльоту або посадки.

Х. Забезпечення безпеки польотів

1. Однією з основних умов успішного виконання завдань авіаційною частиною є виключення випадків авіаційних подій та інцидентів у зв'язку з порушеннями в АТЗ польотів.

2. Інциденти з причин порушень та неправильних (помилкових) дій персоналу під час АТЗ польотів поділяються на:

- порушення встановлених правил та порядку АТЗ польотів;
- недостатня професійна підготовка персоналу з АТЗ, який бере участь у забезпеченні польотів;
- недоліки у взаємодії з іншими службами.

3. Основними небезпечними факторами, які призводять до порушень з АТЗ польотів, є:

- заправка (подача на заправку) некондиційних ПММ та газів;
- неякісна підготовка до проведення польотів ЗПС, РД, МС та ТПП ПС, яка призводить до проколу або розриву пневматиків ПС під час розбігу, пробігу або руління;
- відмова ААГУ в процесі виконання польотів;
- наявність перешкод на льотній смузі під час руління ПС для зльоту або заходу на посадку;
- порушення правил руху на аеродромі ЗАТЗ польотів під час проведення польотів;
- подача на польоти непідготовлених ЗАТЗ польотів;
- осліплення льотчика (члена екіпажу) ПС світлом фар ЗАТЗ.

4. Усунення небезпечних факторів через порушення в АТЗ досягається: своєчасним і якісним ремонтом ШЗПС, МРД, РД, МС, ГЗПС;

суворим контролем за технічною справністю і правильністю розміщення ААГУ і станом майданчика аварійного гальмування за ними;

додержанням методики підготовки і прийому аеродромів до польотів;

обладнанням груп відстійних і витратних резервуарів палива на складах ПММ згідно з нормативними вимогами;

виключенням випадків подачі на заправку ПС некондиційних ПММ та газів;

додержанням технології дозування ПВК рідин в паливо, правил виготовлення маслосумішей, технологій контролю їх якості перед заправкою ПС;

своєчасним та повним виконанням робіт із технічного обслуговування, регламентних робіт та підготовки ЗАТО ПС;

виключенням випадків порушення технології регламентних робіт на бортових авіаційних акумуляторах, на ЗАС, а також порядку приймання і видачі їх із ЗАС.

5. Основними заходами, що проводяться в службах та підрозділах забезпечення авіаційної частини, з попередження авіаційних подій та інцидентів у зв'язку з порушенням в АТЗ польотів є:

чіткий облік і аналіз інцидентів у зв'язку з порушенням в АТЗ польотів;

планування та виконання заходів забезпечення безпеки польотів;

проведення після кожної льотної зміни розбору недоліків, що мали місце в ході підготовки до польотів та забезпечення польотів;

систематичний аналіз результатів і підведення у встановлені строки підсумків АТЗ польотів;

підготовка пропозицій та впровадження профілактичних заходів для усунення небезпечних факторів або зменшення їх негативного впливу;

регулярне проведення занять з персоналом АТЗ зі спеціальної підготовки і вивчення керівних документів щодо забезпечення безпеки польотів;

укомплектування підрозділів та служб АТЗ підготовленим персоналом;
постійна робота з персоналом АТЗ, направлена на підвищення
організованості, військової дисципліни і якості забезпечення польотів.

Начальник Управління регулювання
діяльності державної авіації України

М.Б. КУШНІРУК

Додаток 1
до Правил аеродромно-технічного
забезпечення польотів повітряних
суден державної авіації України
(пункт 10 розділу I)

ОБЛАДНАННЯ

приміщення чергового з аеродромно-технічного забезпечення польотів

Приміщення чергового з аеродромно-технічного забезпечення (далі – АТЗ) польотів розташовується та обладнується таким чином, щоб забезпечити зручність для виконання обов’язків посадовими особами, які допущені до виконання обов’язків чергового з АТЗ польотів. Приміщення чергового з АТЗ польотів обладнується необхідними меблями. Крім того, у приміщенні повинні бути:

- засоби радіо- та проводового (телефонного та гучномовного) зв’язку;
- стенд із документацією чергового з АТЗ польотів;
- робоча документація чергового з АТЗ польотів;
- годинник;
- зовнішній термометр;
- засоби пожежогасіння.

Документація чергового з АТЗ польотів

Документація чергового з АТЗ польотів розміщується на стенді розміром 150 × 120 см та містить таку інформацію:

- схема маршрутів руху пішоходів та транспортних засобів по аеродрому;
- інструкція чергового з АТЗ польотів та його помічника;
- інструкція чергового з АТЗ польотів щодо пожежної безпеки;
- інструкція чергового з АТЗ польотів з охорони праці.

Робоча документація чергового з АТЗ польотів

Робоча документація чергового з АТЗ польотів містить:

- опис документації, що знаходиться у чергового з АТЗ польотів;
- витяг з наказу командира авіаційної частини про організацію АТЗ польотів на аеродромі;
- витяг з наказу командира авіаційної частини про допуск особового складу до виконання обов'язків чергового з АТЗ польотів;
- інструкцію чергового з АТЗ польотів та його помічника;
- інструкцію чергового з АТЗ польотів щодо пожежної безпеки;
- інструкцію чергового з АТЗ польотів з охорони праці;
- таблицю позивних посадових осіб та переговорні таблиці;
- список номерів телефонів;
- копію схеми маршрутів руху пішоходів та транспортних засобів по аеродрому;
- схеми під'їзду та від'їзду засобів аеродромно-технічного обслуговування (далі – ЗАТО) повітряних суден (далі – ПС) від ПС для всіх типів ПС, які експлуатуються на аеродромі;
- схему розміщення ЗАТО ПС на місці стоянки засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів;
- схему розташування постів оточення на льотному полі під час виконання польотів (перельотів);
- графік чергування чергових з АТЗ польотів авіаційної частини;
- копію Розпорядження з АТЗ польотів;
- журнал інструктажу чергового з АТЗ польотів;
- книгу приймання та здавання чергування черговим з АТЗ польотів;
- робочий журнал чергового з АТЗ польотів;
- інші довідкові та інформаційні матеріали за рішенням відповідального з АТЗ польотів.

Додаток 2

до Правил аеродромно-технічного
забезпечення польотів повітряних
суден державної авіації України
(пункт 15 глави 1 розділу II)

ЗАТВЕРДЖУЮ

(керівник суб'єкта державної авіації)

(військове (спеціальне) звання, підпис,
прізвище та ініціали)

“ ” 20 __ року

ІНСТРУКЦІЯ

чергового з аеродромно-технічного забезпечення польотів

1. Черговий з аеродромно-технічного забезпечення (далі – АТЗ) польотів призначається зі складу підрозділів та служб матеріально-технічного забезпечення авіаційної частини. Він підпорядковується керівнику польотів на аеродромі, а з питань використання засобів аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден – старшому інженеру польотів.

Черговому з АТЗ польотів підпорядковується весь персонал авіаційної частини, призначений для АТЗ польотів на льотну зміну.

2. Напередодні проведення польотів особа, призначена для виконання обов'язків чергового з АТЗ польотів, о __ годині __ хвилин прибуває до заступника командира, відповідального за АТЗ польотів, для отримання інструктажу.

3. Черговий з АТЗ польотів до початку польотів зобов'язаний:

отримати завдання в заступника командира, відповідального за АТЗ польотів, вивчити Розпорядження з АТЗ польотів, усвідомити характер і особливості запланованих польотів;

у визначений час прийняти у відповідальності особи за приміщення чергового з АТЗ польотів майно, документацію, засоби зв'язку;

перевірити справність засобів зв'язку;

доповісти заступнику командира, відповідальному за АТЗ польотів, про приймання чергування;

організувати перевезення авіаційного персоналу на аеродром;

забезпечити своєчасність прибуття на технічні позиції (у зони розосередження повітряних суден) засобів аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден та готовність їх до роботи;

перевірити знання наземним персоналом, який призначений для виконання заходів АТЗ польотів, завдань на польоти та функціональних обов'язків;

доповісти старшому інженеру польотів про готовність персоналу з АТЗ польотів, автомобільної та спеціальної техніки, виділених матеріальних засобів до забезпечення польотів та отримати в нього інструктаж;

спільно з представником інженерно-авіаційної служби перевірити якість підготовки засобів аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден, кондиційність пально-мастильних матеріалів, спеціальних рідин та стиснених (зріджених) газів;

перевірити готовність місць розміщення та обігріву авіаційного персоналу на аеродромі, а також організацію його харчування;

перевірити готовність до роботи пункту управління АТЗ польотів;

за 20 хвилин до початку повітряної розвідки погоди та до початку польотів доповісти керівнику польотів на аеродромі про готовність засобів

аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден до обслуговування повітряних суден.

4. Черговий з АТЗ польотів під час польотів зобов'язаний:

організовувати своєчасне подання до повітряних суден засобів аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден, авіаційних засобів ураження та інших матеріальних засобів;

організовувати своєчасну доставку на аеродром їжі та питної води;

особисто та через помічників у зонах розосередження контролювати роботу наземного персоналу підрозділів АТЗ польотів, виділеного для забезпечення польотів, вживати заходів для забезпечення безпеки та виконання встановлених правил руху пішоходів та транспортних засобів по аеродрому;

знати місце розташування аеродромного пункту спеціальної обробки та майданчиків для дезактивації, дегазації та дезінфекції техніки;

у випадках виходу з ладу засобів аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден доповідати старшому інженеру польотів та вживати необхідних заходів для негайної заміни їх справними засобами;

вести журнал чергового з АТЗ польотів.

5. Черговий з АТЗ польотів після закінчення польотів зобов'язаний:

забезпечувати післяпольотну підготовку повітряних суден;

брати участь у попередньому розборі польотів та надавати командирі авіаційної частини журнал чергового з АТЗ польотів для запису зауважень і виставлення оцінки за АТЗ польотів;

організовувати перевезення авіаційного персоналу з аеродрому та з дозволу старшого інженера польотів повернення засобів аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден у парк авіаційної частини;

доповідати командирі авіаційної частини, його заступнику,

відповідальному за АТЗ польотів, про виконання завдань та зауваження, отримані від посадових осіб під час забезпечення польотів;

майно, документацію, засоби зв'язку після завершення чергування передавати особі, відповідальній за приміщення чергового з АТЗ польотів.

6. Приймання їжі черговому з АТЗ польотів здійснювати:

сніданок з ____ годин ____ хвилин по ____ годин ____ хвилин;

обід з ____ годин ____ хвилин по ____ годин ____ хвилин;

вечеря з ____ годин ____ хвилин по ____ годин ____ хвилин.

(посада особи, відповідальної за АТЗ польотів)

(військове (спеціальне) звання, підпис, прізвище та ініціали)

Примітки:

1. Порядок приймання їжі черговим з АТЗ польотів визначається заступником командира, відповідальним за АТЗ польотів авіаційної частини.

2. Інші завдання в Інструкції чергового з АТЗ польотів визначають посадові особи авіаційної частини залежно від специфіки виконання завдань, покладених на авіаційну частину (відповідального за АТЗ польотів).

Додаток 4
до Правил аеродромно-технічного
забезпечення польотів повітряних
суден державної авіації України
(пункт 2 глави 1 розділу V)

ПЕРЕЛІК
інформації, яку містить свідоцтво
наземного авіаційного спеціаліста

1. Серія та номер свідоцтва.
2. Прізвище, ім'я, по батькові особи, якій видано свідоцтво.
3. Спеціальність (тип ЗАТЗ, станції, установки).
4. Результати кваліфікаційної атестації.
5. Особливі відмітки (дата, номер протоколу).
6. Прізвище та ініціали особи, що видала свідоцтво, підпис та печатка.
7. Дата видачі свідоцтва.

Додаток 5
до Правил аеродромно-технічного
забезпечення польотів повітряних
суден державної авіації України
(пункт 8 глави 2 розділу V)

ДОКУМЕНТАЦІЯ
водія спеціального автомобіля

Документація водія спеціального автомобіля складається з:

опису документації, що знаходиться в папці водія спеціального автомобіля;

витягу з наказу командира авіаційної частини про закріплення засобів за відповідальними особами;

витягу з наказу командира авіаційної частини про допуск наземних авіаційних спеціалістів до обслуговування повітряних суден;

витягу з наказу командира авіаційної частини про допуск до керування засобами аеродромно-технічного забезпечення польотів;

копії схеми маршрутів руху транспортних засобів та пішоходів по аеродрому;

копії схем під'їзду (від'їзду) засобів аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден до (від) повітряних суден;

Правил дорожнього руху;

інструкції з правил техніки безпеки під час експлуатації засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів;

опису маркованого водійського та спеціального інструменту;

журналу обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряного судна.

Для засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів, які залучаються до обслуговування літерних повітряних суден, – додатково акт технічного стану.

Примітки:

1. Документація розробляється на аркушах формату А4 та реєструється (обліковується) в авіаційній частині в установленому порядку.
2. Всі копії та витяги з документів завіряються в установленому порядку.
3. Документація зберігається в папці, яка знаходиться в кабіні засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряного судна.

Додаток 6
до Правил аеродромно-технічного
забезпечення польотів повітряних
суден державної авіації України
(пункт 11 глави 2 розділу V)

ПЕРЕЛІК

аеродромно-експлуатаційної техніки, яка підлягає обладнанню
проблисковими маячками та засобами зв'язку

1. Комбіновані поливально-мийні машини типу АКПМ-3, КПМ-64 тощо.
2. Вакуумно-прибиральні машини типу В-68М тощо.
3. Снігоочисники шнекороторні типу ДЕ-226, ДЕ-210А тощо.
4. Теплові машини типу ТМГ-3А, ТМ-59МГ тощо.
5. Плужні снігоочисники, змонтовані на автомобільних, тракторних або спеціальних колісних шасі.
6. Маркувальні машини типу ДЕ-3Б тощо.
7. Самохідні котки пневмоколісні типу ДУ-16В тощо.
8. Автогрейдери.
9. Бульдозери.
10. Піскорозкидачі типу ПР-130 тощо.
11. Трактори типу Т-150К, МТЗ-80 тощо, які використовуються з причіпними котками, розкидачами мінеральних добрив, косарками тощо.
12. Автомобіль для проведення оглядів аеродрому.

Додаток 7
до Правил аеродромно-технічного
забезпечення польотів повітряних
суден державної авіації України
(пункт 16 глави 2 розділу V)

ПОРЯДОК

перевірки засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів

командирами підрозділів, від яких виділяються засоби аеродромно-технічного забезпечення польотів

№ з/п	Назви робіт або перевірок	Обсяг перевірки, метод контролю, технічні умови і величини допусків
1	2	3
1	Перевірка зовнішнього вигляду базового шасі та спеціального обладнання	Автомобіль та спеціальне обладнання повинні бути очищені від бруду, пилу та снігу; скло кабіни, фар, підфарників, задніх ліхтарів, стоп-сигналів, покажчиків поворотів, дзеркала заднього виду – чисті та без механічних пошкоджень; номерні знаки мають відповідати визначеним стандартам, бути надійно закріпленими, очищеними від пилу та бруду;

1	2	3
		оперіння кабіни транспортного засобу, кузов, капоти, люки, двері спеціального обладнання не повинні мати зовнішніх вм'ятин, подряпин, пробоїн, деформацій, тріщин та інших ушкоджень
2	Перевірка справності зовнішніх світлових приладів, склоочисників, омивача скла, звукового сигналу	Справність приладів перевіряється послідовним їх включенням водієм за командою особи, що здійснює перевірку. На працездатність перевіряються: - фари передні; - фари поворотні; - підфарники; - показчики поворотів; - сигнал автопоїзда; - ліхтарі задні (стоп-сигнал); - ліхтар заднього ходу; - омивач скла; - склоочисники; - звукові сигнали (електричний, пневматичний)

1	2	3
3	Перевірка заправки (зарядки) базового шасі та систем спеціального обладнання	Перевірку заправки базового шасі та заправку, зарядку систем спеціального обладнання проводити за допомогою штатних контрольно-вимірювальних приладів, а в разі їх відсутності – за мірними лінійками. Заправка систем спеціального обладнання повинна відповідати нормам та вимогам інструкцій з експлуатації відповідного зразка техніки, а також забезпечувати повноту виконання завдань під час аеродромно-технічного забезпечення польотів на льотну зміну
4	Перевірка комплектності обладнання, вимірювальних приладів, пристосувань, інструменту на базовий автомобіль та спеціальне обладнання	ЗАТЗ польотів укомплектовуються приладами, пристосуваннями, інструментом згідно з описом. Інструмент повинен бути чистим, справним і мати відповідне маркування (клеймо), що визначає його приналежність. Засоби вимірювань повинні мати обов'язкову відмітку про дату калібрування (повірки) у вигляді калібрувального тавра із записом у формулярі (паспорті) та журналі обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден (журналі обліку роботи газозарядної станції). Калібрування (повірка) засобів вимірювань здійснюється метрологічними

1	2	3
		лабораторіями у строки, визначені нормативно-правовими актами. Протипожежний інвентар повинен бути в наявності, справним та закріпленим на штатних місцях, а протипожежні балони повинні бути опосвідчені, перевірені, заряджені, опломбовані і мати відповідний напис на бірці або корпусі. Зарядка (дозарядка) вогнегасників залежно від їхнього типу здійснюється в строки, визначені інструкцією з експлуатації, але не рідше одного разу на рік. Строки чергового опосвідчення, перевірки вказані на корпусі балона*
5	Перевірка герметичності систем, наявності чохлів та пломбування вузлів і агрегатів, визначених в інструкції з експлуатації спеціального обладнання	Герметичність систем перевіряється на відсутність підтікання рідин та витоку газів без створення тиску в системах від силової установки. Перевірка здійснюється візуально, на слух, а також за допомогою штатних контрольно-вимірювальних приладів спеціальної установки (покажчики, манометри). Кришки фільтрів, дихальних і захисних клапанів, прийомних патрубків, заливних горловин тощо, зазначені в інструкції з експлуатації спеціального обладнання, вузли й агрегати повинні бути законтровані й опломбовані. Чохли заливних горловин, прийомних патрубків, роздавальних кранів,

1	2	3
		дихальних і захисних клапанів, а також зарядних штуцерів газозарядних станцій повинні бути чистими, справними і надійно закріпленими
6	Перевірка стану фільтрів роздавальних пристроїв, стан роздавальних кранів (пістолетів), аеродромних бортових роз'ємів, зарядних (заправних) рукавів, електричних кабелів і заземлення	Під час візуального огляду фільтри роздавальних пристроїв повинні бути типовими, не мати ушкоджень, розривів і засмічення механічними частками. Роздавальні пристрої, крани, аеродромні бортові роз'єми, зарядні (заправні) рукави і електричні кабелі повинні бути чистими і справними, не мати забоїн, тріщин, порізів, проколів, деформацій, зломів, сколів, обривів, обгорань, корозії, порушення ізоляції й інших ушкоджень, що впливають на їх працездатність, герметичність та забезпечення надійного контакту при приєднанні до борту ПС. Роздавальні пристрої та зарядні (заправні) рукави спеціального обладнання експлуатуються за технічним станом. Заземлення повинне бути передбаченої конструкції і встановленої довжини, не мати ушкоджень та обривів троса (кабелю, обплетення). Місце приєднання троса з клином і барабаном повинно бути пропаяне. Довжина заземлення визначена в інструкції з експлуатації спеціального обладнання, але може бути змінена для забезпечення надійної роботи

1	2	3
		спеціального обладнання в конкретних умовах використання
7	Перевірка працездатності спеціального обладнання	Перевірка працездатності спеціального обладнання здійснюється шляхом запуску від двигуна базового шасі або двигуна спеціального обладнання. Під час роботи спеціального обладнання не повинно бути підтікань пального, мастила, охолоджуючої рідини, спеціальних рідин, витoku газів. Параметри роботи систем, вузлів, агрегатів повинні відповідати вимогам інструкції з експлуатації спеціального автомобіля
8	Перевірка усунення виявлених несправностей і зауважень у роботі установки	Усунення несправностей і зауважень у роботі установки контролюється шляхом огляду і перевірки на працездатність відремонтованих вузлів і агрегатів. За потреби ЗАТЗ польотів може бути направлена в ремонтний підрозділ (ТЕЧ автомобільна, ТЕЧ авіаційна) для перевірки функціонування і вимірювання параметрів спеціального обладнання з використанням контрольно-вимірювальної апаратури і стендів
9	Перевірка своєчасності та повноти заповнення технічної документації з відповідним записом	Під час перевірки технічної документації провести контроль наявності, своєчасності, правильності і повноти заповнення: формулярів; журналів обліку роботи газозарядних станцій;

1	2	3
	результатів огляду	журналів обліку роботи засобів аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден; контрольних талонів; паспортів на стиснені (зріджені) газ. У формулярах і журналах обліку роботи перевіряються наявність записів про: відповідність заводських номерів; відповідність закріплення за персоналом; відомості щодо напрацювання; відомості щодо виконання технічного обслуговування та регламентних робіт; відомості щодо заміни фільтруючих елементів, рукавів та інших деталей (агрегатів) з обмеженим ресурсом. Під час перевірки контрольних талонів, паспортів на стиснені (зріджені) газу необхідно переконатися у відповідності марки (сорт) компонента фактичній наявності в ємностях, у повноті заповнення всіх граф і розділів, а також у строках дії контрольного талона, паспорта на стиснений (зріджений) газ. Формуляри та технічна документація заповнюються в день проведення робіт, оглядів, заповнення ємностей і щоденного технічного обслуговування. Результати контрольного огляду записуються в журнал обліку роботи засобу

1	2	3
		аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден, журнал обліку роботи газозарядної станції (формуляр) з обов'язковою відміткою дати, виду огляду і підписом особи, що здійснювала перевірку. Усі зауваження, виявлені під час контрольного огляду, підлягають обов'язковому усуненню перед застосуванням спеціального обладнання

*Експлуатація протипожежних балонів із простроченими опосвідченнями забороняється.

Додаток 8
до Правил аеродромно-технічного
забезпечення польотів повітряних суден
державної авіації України
(пункт 17 глави 2 розділу V)

ПОРЯДОК

перевірки засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів командиром підрозділу (заступником командира підрозділу з технічної частини)

№ з/п	Назва робіт або перевірок	Обсяг перевірки, метод контролю, технічні умови і величини допусків
1	2	3
1	Перевірка зовнішнього вигляду базового шасі та спеціальної установки	Базове шасі та спеціальне обладнання повинні відповідати таким критеріям: очищені від бруду, пилу та снігу; скло кабіни, фар, підфарників, задніх ліхтарів, стоп-сигналів, показчиків поворотів, дзеркала заднього виду повинні бути чистими та без механічних пошкоджень;

1	2	3
		номерні знаки повинні відповідати визначеним стандартам, бути надійно закріпленими, очищеними від пилу та бруду; оперіння кабіни базового шасі, кузов, капоти, люки, двері спеціального обладнання не повинні мати зовнішніх вм'ятин, подряпин, пробоїн, деформацій, тріщин та інших ушкоджень
2	Перевірка справності і комплектності базового шасі та спеціального обладнання	Перевіряється журнал обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден, журнал обліку роботи газозарядної станції на наявність записів про проведений контроль повноти та якості виконання щоденного технічного обслуговування, а також усунення виявлених несправностей і зауважень. Під час контролю справності ЗАТЗ польотів перевіряються: наявність чохлів, чистота і зовнішній стан роздавальних кранів, аеродромних роз'ємів і наконечників; комплектність вимірювальних приладів, роздавальних рукавів і кабелів електроживлення; наявність засобів пожежогасіння;

1	2	3
		відсутність підтікання рідин та витоку газів; працездатність приладів освітлення, сигналізації, склоочисників, омивача скла; тиск повітря в шинах, залишкова глибина протектора шин, люфт рульового керування, вільний хід педалей зчеплення та гальм, працездатність основної та стояночної гальмівної системи базового шасі. Контроль здійснюється візуальним оглядом та перевіркою на працездатність систем і агрегатів
3	Перевірка наявності та повноти заповнення технічної документації	Перевіряється наявність та правильність заповнення такої документації: дорожній лист; технічний талон транспортного засобу; протокол про проходження технічного огляду; журнал обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден; журнал обліку роботи газозарядної станції (формуляр); контрольний талон; паспорт на газ;

1	2	3
		інструкція з експлуатації і технічного обслуговування. Всі розділи технічної документації повинні бути заповнені на день застосування ЗАТО ПС з відповідними підписами посадових осіб, які здійснюють контроль та експлуатацію ЗАТЗ польотів
4	Перевірка зовнішнього вигляду та готовності водія (персоналу) до виконання завдань з аеродромно-технічного забезпечення польотів	Водій (персонал) ЗАТЗ польотів повинен бути одягнений у форму встановленого зразка, мати охайний вигляд, військовий квиток, посвідчення водія, посвідчення водія спеціального автомобіля, знати правила та маршрути руху пішоходів та транспортних засобів по аеродрому, вимоги та порядок під'їзду (від'їзду) до ПС, основні задачі щодо забезпечення льотної зміни
5	Запис результатів огляду в технічну документацію	Результати перевірки та огляду ЗАТЗ польотів записуються у відповідний розділ дорожнього листа з обов'язковою відміткою дати та підписом особи, що здійснювала перевірку. Якщо ЗАТЗ польотів виявився несправним, то дорожній лист не підписується, а всі зауваження заносяться в журнал обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден (формуляр)

Додаток 9
до Правил аеродромно-технічного
забезпечення польотів повітряних
суден державної авіації України
(пункт 19 глави 2 розділу V)

ПОРЯДОК

перевірки засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів перед виходом з парку начальником контрольно-технічного пункту

№ з/п	Назва робіт або перевірок	Обсяг перевірки, метод контролю, технічні умови і величини допусків
1	2	3
1	Перевірка зовнішнього виду транспортного засобу, наявності номерних та розпізнавальних знаків	Транспортний засіб, підготовлений до виходу з парку, повинен бути очищений від бруду, пилу і снігу, скло кабіни, дзеркала заднього виду, світлова сигналізація повинні бути чистими, без пошкоджень та працездатними; номерні, умовні знаки і написи – відповідати встановленим вимогам
2	Перевірка справності транспортного засобу,	Під час перевірки справності транспортного засобу використовуються операційні карти контролю, складені на кожну марку техніки окремо, крім того,

1	2	3
	механізмів і вузлів, що забезпечують безпеку руху і перевезення людей	особлива увага звертається на: заправку техніки паливом, охолоджуючою рідиною та маслом; показання контрольно-вимірювальних приладів; справність механізмів та вузлів, які забезпечують безпеку руху; справність і опломбування спідометра (лічильника мотогодин); справність обладнання для перевезення людей та вантажів
3	Перевірка технічного стану та комплектності спеціального обладнання	Перевіряється справність спеціального обладнання: відсутність очевидних ознак зовнішнього підтікання палива, масла, охолоджуючих і спеціальних рідин, витоків газів; відсутність зовнішніх вм'ятин, подряпин, пробоїв, деформацій, тріщин та інших ушкоджень окузовки спеціального обладнання; наявність й правильність укладення комплекту зарядних (заправних) рукавів, кабелів і роздавальних кранів; наявність чохла (заглушок) на аеродромних електричних роз'ємах, роздавальних кранах і наконечниках; пломбування заправних горловин роздавальних ємностей спеціального

1	2	3
		обладнання; справність та надійність замків, стопорів капотів, дверей, люків та інших рухомих частин спеціального обладнання; наявність та справність пристроїв заземлення; наявність і пломбування засобів пожежогасіння
4	Перевірка наявності, повноти та правильності заповнення технічної документації	Перевіряється наявність і правильність оформлення такої документації: технічний талон транспортного засобу; протокол технічного огляду транспортного засобу; журнал обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден; журнал обліку роботи газозарядної станції (формуляр); папка з технічною документацією, що знаходиться у водія засобу аеродромно-технічного забезпечення польотів. Документація, що перевіряється, повинна відповідати встановленим вимогам
5	Відмітка про результати технічного огляду	Результати технічного огляду транспортного засобу начальник контрольно-технічного пункту записує в дорожньому листі з відміткою дати і часу перевірки

1	2	3
	транспортного засобу	та завіряє особистим підписом

Примітка. Під час перевірки технічного стану засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів, крім того, начальником контрольно-технічного пункту перевіряються:

1) наявність документів водія:

військовий квиток (посвідчення особи);

посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії;

посвідчення водія спеціального автомобіля;

оформлений дорожній лист (наявність відмітки про проходження водієм медичного огляду та перевірку технічного стану транспортного засобу особою, відповідальною за технічний стан техніки підрозділу);

2) зовнішній вигляд водія:

водій (механік) повинен бути без ознак втоми, скарг на самопочуття, мати здоровий вигляд та охайну зачіску;

форма одягу повинна відповідати встановленому зразку, бути чистою та охайною, взуття очищене від пилу та бруду.

Додаток 10
до Правил аеродромно-технічного
забезпечення польотів повітряних
суден державної авіації України
(пункт 21 глави 2 розділу V)

ПОРЯДОК
перевірки водіями готовності засобів аеродромно-технічного
забезпечення польотів

№ з/п	Назва робіт або перевірок	Обсяг перевірки, метод контролю, технічні умови і величини допусків
1	2	3
1	Перевірка технічного стану засобу аеродромно-технічного забезпечення (далі – ЗАТЗ) польотів	Перевірка технічного стану ЗАТЗ польотів проводиться шляхом зовнішнього огляду при відкритих дверях, люках, капотах з метою виявлення пошкоджень, підтікань рідини, витоку газу, усунення слідів забруднень, які виникли на шляху руху. Виявлені несправності та недоліки усуваються на стоянці водієм. У разі значних несправностей та недоліків, які неможливо усунути на стоянці, ЗАТЗ польотів направляється в ремонтний підрозділ

1	2	3
2	Перевірка заправки (зарядки) систем	Паливні, масляні, гідравлічні і пневматичні системи базового шасі та спеціального обладнання повинні бути заправлені кондиційними речовинами до відповідних норм, що забезпечують повноту виконання завдань з аеродромно-технічного забезпечення польотів на льотну зміну
3	Перевірка наявності та повноти заповнення документації	Перед забезпеченням польотів водій ЗАТЗ польотів зобов'язаний перевірити наявність такої документації: - посвідчення на право керування транспортними засобами відповідної категорії; - посвідчення водія спеціального автомобіля; - військовий квиток з відміткою про проходження стажування на відповідну марку техніки (посвідчення особи); - технічний талон транспортного засобу з відміткою про проходження обов'язкового технічного огляду; - протокол перевірки технічного стану транспортного засобу; - дорожній лист з відмітками посадових осіб про допуск водія до рейсу та перевірку технічного стану транспортного засобу; - журнал обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування

1	2	3
		повітряних суден; журнал обліку роботи газозарядної станції (формуляр); контрольний талон на паливо, масло, спеціальні рідини; паспорт на стиснені (зріджені) гази; інструкція з експлуатації і технічного обслуговування установки; папка з технічною документацією ЗАТО ПС. Технічна документація повинна бути в наявності і заповнена на день застосування ЗАТЗ польотів із записами посадових осіб, що проводили контроль технічного стану ЗАТЗ польотів

Додаток 11
до Правил аеродромно-технічного
забезпечення польотів повітряних
суден державної авіації України
(пункт 22 глави 2 розділу V)

ПОРЯДОК

проведення аеродромного контролю засобів аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден посадовими
особами інженерно-авіаційної служби

№ з/п	Назва робіт або перевірок	Обсяг перевірки, метод контролю, технічні умови і величини допусків
1	2	3
I. Загальна перевірка усіх типів засобів		
1	Перевірка зовнішнього виду базового шасі та спеціального обладнання	Під час зовнішнього огляду переконатися в тому, що: базове шасі і спеціальне обладнання очищені від бруду, пилу і снігу, а скло кабіни, прилади освітлення, дзеркала заднього виду, світлова сигналізація, номерні знаки не мають механічних пошкоджень та чисті; на базовому шасі, капотах, дверях, люках спеціального обладнання відсутні сліди

1	2	3
		ум'ятин, деформацій, подряпин і пробоїн. Сліди пошкоджень незалежно від їхньої величини повинні бути усунуті, зафарбовані; системи спеціального обладнання і базового шасі не мають підтікань пального, масла і спеціальних рідин, а також витоків газів; роздавальні пристрої в наявності, справні, чисті, мають захисні ковпачки і чохли та укладені на спеціально передбачені місця і пристосування; заземлення спеціального обладнання не має пошкоджень та обривів троса, кінці заземлення надійно запаяні (затиснуті затискачами), довжина заземлення відповідає встановленим нормам. Довжина заземлення вказується в інструкції з експлуатації спеціального обладнання, але може бути змінена залежно від умов застосування
2	Перевірка заправки (зарядки) систем спеціального обладнання	Заправка (зарядка) систем спеціального обладнання перевіряється за допомогою штатних контрольно-вимірювальних приладів або мірними лінійками і повинна відповідати завданню на льотну зміну
3	Перевірка стану вимірювальних приладів і положення регулювальних пристроїв	Вимірювальні прилади (під час візуального огляду) не повинні мати пошкоджень, залишкових показань і ослаблень кріплення. На корпусі приладу має бути калібрувальне тавро, а в його формулярі (паспорті) – відповідний запис про калібрування (півірку) з датою, підписом і

1	2	3
		відбитком тавра посадової особи, що здійснювала калібрування (півірку). Калібрування (півірка) приладів проводиться метрологічними лабораторіями у визначені строки відповідно до нормативно-правових актів. Регульовальні пристрої спеціального обладнання повинні бути встановлені на величини, що відповідають вимогам експлуатації відповідного типу ПС
4	Перевірка наявності засобів пожежогасіння	Бортові засоби пожежогасіння повинні бути укомплектовані згідно з описом. Протипожежні балони опосвідчені, опломбовані, з відповідним написом на корпусі або бірці
5	Перевірка наявності та повноти оформлення технічної документації	Технічна документація на ЗАТЗ польотів повинна бути заповнена на день (ніч) їх застосування, перевірки підлягають: - дорожній лист; - журнал обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден; - журнал обліку роботи газозарядної станції (формуляр); - контрольні талони на паливо, масла, спеціальні рідини; - паспорти на стиснені (зріджені) гази. Під час перевірки документації необхідно переконатися в наявності та повноті

1	2	3
		записів посадових осіб, які здійснювали перевірку технічного стану ЗАТЗ польотів. Забороняється допускати до застосування транспортні засоби, що не забезпечують безпеки руху по аеродрому, незалежно від їхнього призначення і справності спеціального обладнання
II. Перевірка спеціального обладнання і палива автомобільних паливозаправників		
1	Перевірка наявності контрольного талона на паливо з підписом посадової особи і відповідності сорту палива вимогам інструкції з експлуатації відповідного типу ПС	Паливо за маркою, сортом і ступенем фільтрації повинно відповідати вимогам інструкції з експлуатації відповідного типу ПС, а його фізико-хімічні показники – ГОСТ, ДСТУ (ТУ). Перевірка проводиться шляхом порівняння записів у контрольному талоні на паливо з ГОСТ, ДСТУ (ТУ) і інструкцією з експлуатації ПС. Ступінь фільтрації оцінюється за характеристиками фільтрів на паливозаправнику
2	Перевірка відповідності вмісту противодокристалізаційної рідини в паливі температурі	Перевіряється по контрольному талону

1	2	3
	навколишнього середовища	
3	Перевірка наявності та справності сіток фільтрів у роздавальних кранах і наконечниках закритого заправлення	Перевірка фільтрів проводиться на всіх роздавальних кранах незалежно від періодичності їхнього використання. Засмічення і руйнування внутрішньої та зовнішньої сіток фільтра, а також забруднення наконечника роздавального крана не допускаються
4	Перевірка палива на відсутність механічних домішок і води, у зимовий час – кристалів льоду після 10 хвилин відстоювання	Відсутність механічних домішок, води, а взимку кристалів льоду перевіряється шляхом огляду проби відстою палива, взятого з відстійника цистерни в прозорий скляний посуд, після десяти хвилин відстоювання паливозаправника. Під час перегляду відстою на світлі не повинно бути механічних домішок, кристалів льоду, розшарування, помутніння і зміни кольору палива. Скляний посуд має бути безбарвним, ємністю від 0,5 до 0,7 л і постійно зберігатися на паливозаправнику
5	Перевірка залишку ресурсу фільтрувальних елементів та перепаду тиску у	Залишок ресурсу фільтрувальних елементів та величина перепаду тиску у фільтрах перевіряються за записами у формулярі паливозаправника

1	2	3
	фільтрах	
6	Оформлення дозволу на заправлення ПС паливом	У разі позитивних результатів огляду паливозаправника і контролю палива в контрольному талоні і формулярі робиться запис “Заправку дозволяю” із зазначенням дати, часу, посади особи, що здійснювала перевірку, який скріплюється особистим підписом цієї особи
III. Перевірка спеціального обладнання і палива централізованої заправки паливом повітряних суден (ЦЗП)		
1	Перевірка наявності паспорта та контрольного талона на паливо, запису про підготовку ЦЗП до застосування	Паспорт та контрольні талони на паливо повинні бути заповнені, підписані та знаходитися в робочому журналі ЦЗП. Запис про підготовку ЦЗП до застосування робить помічник начальника служби пально-мастильних матеріалів – інженер з якості (начальник лабораторії) у робочому журналі ЦЗП за результатами перевірки відстою палива, прокачування заправних агрегатів, наявності пломб, чистоти і справності сіток роздавальних кранів, ресурсу і перепаду тиску фільтрів, наявності засобів пожежогасіння і справності заземлення і металізації рукавів. Якщо колонка (заправний агрегат) не використовувалася протягом двох діб помічником начальника служби пально-мастильних матеріалів (начальником лабораторії) проводиться прокачування кожної колонки (заправного агрегату) у

1	2	3
		кількості не менше 200 л палива з відповідним записом у робочому журналі ЦЗП
2	Перевірка відповідності сорту палива в резервуарах ЦЗП вимогам інструкції з експлуатації відповідного типу ПС	Відповідність сорту палива в резервуарах ЦЗП перевіряється шляхом порівняння паспортних даних з ГОСТ, ДСТУ (ТУ) та інструкцією з експлуатації відповідного типу ПС
3	Перевірка наявності основного ресурсу фільтраційних чохлів (елементів) до їх огляду або заміни і перепаду тиску у фільтрах	Залишок ресурсу фільтраційних чохлів і величина перепаду тиску у фільтрах перевіряються по записах у формулярі ЦЗП, зроблених у день останнього його використання. Залишок ресурсу фільтраційних чохлів повинен забезпечити безперебійну роботу ЦЗП протягом льотної зміни. Перепад тиску обчислюється як різниця показань манометра, встановленого до фільтра, і показань манометра, встановленого після фільтра. Перепад тиску повинен бути в межах від 0,3 до 1,5 кгс/см². Низький перепад тиску свідчить про можливий розрив фільтрувального елемента, а високий перепад тиску – про його засмічення*
4	Перевірка пломбування агрегатів ЦЗП,	Візуальним оглядом перевіряється наявність пломб на заправних агрегатах (колонках), фільтрах, сепараторах і витратних резервуарах (дихальних клапанах,

1	2	3
	герметичності системи, цілості і чистоти сіток роздавальних кранів	люках і горловинах). Номери відбитків і печаток пломбування агрегатів ЦЗП перевіряються із записами у формулярі. Роздавальні крани повинні бути чистими, справними і герметичними, а їх захисні чохла не повинні мати забруднень і руйнувань. Герметичність кранів перевіряється на відсутність підтікань палива без створення тиску в системі ЦЗП. Цілість і чистота сіток роздавального крана перевіряються при відкритому наконечнику і знятому фільтрі. На внутрішніх і зовнішніх сітках фільтрів не повинно бути бруду і розривів ниток. У ході огляду ЦЗП переконуються у відсутності підтікань палива зі з'єднань і агрегатів системи заправлення паливом
5	Перевірка наявності механічних домішок, води, а взимку – кристалів льоду у відстої палива	Відсутність механічних домішок, води і кристалів льоду (взимку) перевіряється шляхом перегляду відстою палива, злитого з відстійників витратних резервуарів і фільтрів заправних агрегатів, а також з роздавальних пристроїв. Відстій палива зливається в чистий скляний посуд ємністю від 0,5 до 0,7 л і переглядається на світлі.

1	2	3
		Механічних домішок, води, кристалів льоду, розшарування і помутніння у відстої палива не повинно бути
6	Оформлення допуску ЦЗП до заправлення ПС паливом	У разі позитивних результатів перевірки ЦЗП і контролю палива посадова особа, що проводила перевірку, робить у робочому журналі запис “Заправку дозволяю” (із зазначенням дати, часу, посадки), який скріплює особистим підписом
IV. Перевірка спеціального обладнання й масла маслозаправників		
1	Перевірка відповідності марки масла і присадки вимогам інструкції з експлуатації відповідного типу ПС (двигуна)	Перевірка відповідності масла проводиться шляхом порівняння даних, записаних у контрольному талоні на масло, з ГОСТ, ДСТУ (ТУ) і інструкцією з експлуатації ПС (двигуна). Масло за маркою, наявністю присадки і ступенем фільтрації повинно відповідати вимогам інструкції з експлуатації ПС
2	Перевірка пломбування точок доступу до масла	Під час візуального огляду точки доступу до масла повинні бути надійно закриті, законтровані й опломбовані. Залежно від типу маслозаправника мають бути опломбовані прийомні патрубки, заправні горловини, фільтри і рейкові покажчики рівня масла. Номери відбитків пломб повинні відповідати записам у формулярі заправника
3	Перевірка на відсутність	Проба масла зливається з відстійника ємності (бака) у скляний прозорий посуд

1	2	3
	механічних домішок, води і кристалів льоду (взимку) у масловідстійниках	ємністю від 0,5 до 0,7 л. Перевірка відстою проводиться шляхом перегляду масла на світлі та під час переливання його у відстійну тару. При цьому у відстої масла не повинно бути механічних домішок, води, кристалів льоду (взимку) і розшарувань. Примітка. У разі сумніву в кондиційності масла дозволяється робити фільтрацію відстою через фільтрувальний папір або відправляти пробу на контрольний аналіз у лабораторію авіаційної частини. Під час фільтрації відстою масла або його розчину на фільтрувальному папері не повинно бути механічних домішок, які видно неозброєним оком
4	Перевірка стану фільтрів роздавальних кранів та захисних чохлів на забірних і роздавальних пристроях	Під час зовнішнього огляду роздавальні крани мають бути чистими, справними, герметичними, мати заглушки і захисні чохла. Захисні чохла на роздавальних кранах (штуцерах) і прийомних вставках не повинні мати внутрішніх забруднень і наскрізних пошкоджень. Цілість і чистота сіток на роздавальних пристроях перевіряється при відкритому наконечнику і знятому фільтрі. На внутрішніх і зовнішніх сітках фільтра не повинно бути бруду і розривів ниток
5	Перевірка температури	Температура масла перевіряється термометром, встановленим на спеціальному

1	2	3
	масла в заправнику	обладнанні маслозаправника. Її величина повинна відповідати вимогам інструкції з експлуатації ПС відповідного типу і заправника щодо кліматичних умов та сезону
6	Оформлення дозволу на заправлення ПС маслом	У разі позитивних результатів огляду маслозаправника і контролю масла посадова особа робить у контрольному талоні на масло запис “Заправку дозволяю” (із зазначенням дати, часу, посадки), який скріплює особистим підписом
V. Перевірка обладнання і компонентів палива спеціальних заправників		
1	Перевірка відповідності компонента палива вимогам інструкції з експлуатації ПС та наявності висновку про якість продукту	Перевірка відповідності компонента палива вимогам інструкції з експлуатації ПС проводиться шляхом порівняння вимог інструкції з даними висновку про якість продукту. Висновок про якість продукту, виданого зі складу, повинен знаходитися у водія заправника
2	Перевірка запису у формулярі заправника про придатність його під заправлення компонентом палива	Запис у формулярі заправника про придатність його до наповнення проводиться після виконання регламентних і ремонтних робіт, зачищення цистерни і перевірки обладнання, при цьому у формулярі вказуються номери відбитків пломб на вузлах заправника. За відсутності записів заповнення заправника забороняється

1	2	3
3	Перевірка пломбування наливної горловини, дихального клапана, кришок люків, кришки прийомного патрубку, вентилів відбору проб і зливу відстою	Огляд пломбування вузлів заправника робити шляхом візуальної перевірки наявності пломб на наливній горловині, дихальному клапані, кришках люків, прийомному патрубку, вентилях відбору проб і зливу відстою та їх записом у формулярі. Опломбовані агрегати повинні бути надійно закриті, законтровані, а номери відбитків пломб повинні відповідати записам у формулярі. Під час перевірки заправника з отруйними речовинами необхідно надягати захисні засоби (окуляри, рукавиці, фартухи, протигази або захисні костюми)
4	Перевірка стану і правильності припасування засобів захисту обслуги заправника	Захисні засоби мають бути встановленого зразка та забезпечувати безпеку роботи обслуговуючого персоналу. Залежно від ступеня отруйності компонентів палива мають бути у наявності окуляри, рукавички, протигази з фільтраційною коробкою або захисний одяг, застосування яких вказується в інструкції із заходів безпеки під час роботи з цими речовинами
5	Оформлення дозволу на заправку ПС компонентом палива	У разі позитивних результатів огляду спеціального заправника і контролю записів у висновку про якість продукту посадова особа дає дозвіл на заправлення виробу, при цьому робить у висновку про якість компоненту запис “Заправку дозволяю” (із

1	2	3
		зазначенням дати, часу, посадки), який скріплює особистим підписом
VI. Перевірка кисню (азоту) і обладнання газозарядної станції		
1	Перевірка наявності паспортів на стиснені (зріджені) газу, записів посадових осіб	У паспорті на стиснений (зріджений) газ, а також журналі обліку роботи газозарядної станції, журналі обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден повинні бути заповнені всі розділи і графи. Паспорт на газ засвідчується підписами лаборанта та начальника киснедобувної станції. Для медичного кисню результати контролю якості засвідчуються начальником автомобільної та електрогазової служби та старшим лікарем (для азоту – начальником автомобільної та електрогазової служби), які заповнюють відповідний розділ, при цьому роблять запис “Зарядку дозволяю”, який скріплюють особистим підписом. Відповідність газу перевіряється шляхом порівняння записів у паспортах на кисень та азот (у журналі обліку роботи газозарядної станції – на повітря) з вимогами інструкції з експлуатації відповідного типу ПС, ГОСТ, ДСТУ (ТУ)
2	Перевірка стану зарядного рукава, штуцера, крана і	Зарядний рукав не повинен мати скручувань, розшарувань, затертостей, тріщин, порізів, зношень і руйнувань до металевих оплетень (другого шару).

1	2	3
	захисного чохла	Рукави експлуатуються за технічним станом тільки після їх ретельного знежирення. Знежирені рукави повинні мати відповідне маркування. Кисневі рукави маркуються біля зарядного штуцера двома блакитними кільцями (смугами) завширшки 5 см на відстані 5 см один від одного. На рукавах для зарядки азотом біля штуцера наносяться три жовтих кільця, кожне завширшки 2 см на відстані 1 см один від одного. Зарядний штуцер повинен мати пристрій для зменшення тиску газу, чохол, заглушку і прокладку. Знос граней гайки, пошкодження різьби, тріщини, сліди бруду й масла на зарядному штуцері не допускаються. Захисний чохол має бути чистим, без масляних плям, поривів і надійно фіксуватися на зарядному пристрої. Для приєднання зарядного штуцера до системи ПС на зарядній станції повинен бути комплект типового справного промаркованого та знежиреного інструменту, а для зарядки рідким киснем, крім інструменту, – комплект чистих брезентових рукавиць**

1	2	3
3	Оформлення допуску газозарядної станції до зарядки систем ПС	У разі позитивних результатів огляду газозарядної станції і перевірки паспорта на стиснений (зріджений) газ посадова особа інженерно-авіаційної служби робить відповідний запис про допуск газозарядної станції до застосування в журналі обліку роботи газозарядної станції, журналі обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден із зазначенням дати, часу, посадки, який скріплює особистим підписом
VII. Перевірка стисненого повітря й обладнання повітрозаправника		
1	Перевірка відповідності ступеня осушення стисненого повітря вимогам інструкції з експлуатації ПС	Ступінь осушення стисненого повітря оцінюється температурою точки роси і записується під час кожної зарядки балонів у журнал обліку роботи газозарядної станції та скріплюється підписом начальника автомобільної та електрогазової служби авіаційної частини. У ході перевірки відповідності стисненого повітря порівнюється запис у журналі обліку роботи газозарядної станції з вимогами інструкції з експлуатації відповідного типу ПС. Точка роси стисненого повітря повинна бути не вище показників, передбачених інструкцією з експлуатації ПС, а в разі відсутності вимог – не вище мінус 40 ° С при тиску 150 кгс/см²

1	2	3
2	Перевірка відповідності величини тиску стисненого повітря вимогам інструкції з експлуатації відповідного типу ПС	Тиск стисненого повітря, що видається повітрязаправником, перевіряється за допомогою манометра, встановленого за редуктором батарей балонів (ємностей). Тиск повинен відповідати вимогам інструкції з експлуатації відповідного типу ПС. Забороняється завищувати цей тиск або перевіряти його величину на відповідність ТУ у кінцевих або проміжних точках централізованої системи. Ступінь очищення повітря на повітрязаправнику повинна бути не гірша, ніж на ПС
3	Перевірка справності роздавальних рукавів, зарядних штуцерів, випускних кранів, наявності захисних чохлів	Роздавальні рукави експлуатуються за технічним станом. Вони не повинні мати скручувань, зломів, розшарувань, порізів, зношень і пошкоджень до металевого обплетення (другого шару). Зарядні штуцери повинні мати заглушки, захисні чохли і крани випускання повітря. Забоїни, деформація, зломи, тріщини й інші пошкодження зарядного штуцера, що не забезпечують герметичності і міцності приєднання до борту ПС, не допускаються. Пристосування для випускання повітря з зарядного рукава повинне легко відкриватися і не допускати витоку повітря в закритому положенні.

1	2	3
		Захисні чохла мають бути чистими, без поривів і надійно фіксуватися на зарядних пристроях. Під час перевірки повітрязаправника не допускається порушення герметичності системи (шум, свист і шипіння повітря)
4	Оформлення допуску повітрязаправника до зарядки систем ПС стисненим повітрям	У разі позитивних результатів огляду повітрязаправника і перевірки відповідності стисненого повітря вимогам інструкції з експлуатації ПС посадова особа робить у журналі обліку роботи газозарядної станції запис “Зарядку дозволяю” (із зазначенням дати, часу, посадки), який скріплює особистим підписом
VIII. Перевірка спеціального обладнання і рідини гідравлічних установок (УПГ, ЕГУ, АМЗ)		
1	Перевірка наявності контрольного талона на рідину і відповідності її параметрів вимогам інструкції з експлуатації ПС	На рідину, призначену для заправки ПС, має бути контрольний талон, заповнений на день застосування, з підписом посадової особи, яка здійснювала перевірку. Відповідність рідини перевіряється шляхом порівняння записів у контрольному талоні з вимогами інструкції з експлуатації ПС, ГОСТ, ДСТУ (ТУ). Рідина за маркою і строком придатності повинна відповідати вимогам інструкції з експлуатації відповідного типу ПС, а за своїми фізико-хімічними параметрами – ГОСТ, ДСТУ (ТУ)

1	2	3
2	Перевірка відповідності ступеня фільтрації рідини в спеціальному обладнанні вимогам до експлуатації ПС	Перевірка відповідності ступеня фільтрації рідини проводиться шляхом порівняння характеристик фільтрів гідравлічних систем спеціального обладнання з фільтрами систем ПС. Фільтри на виході систем наземної установки повинні мати ступінь очищення рідини не гірший, ніж фільтри в гідравлічній системі ПС
3	Перевірка пломбування заливної горловини гідробака і кришок фільтрів гідросистеми установки	Під час візуального огляду перевіряється надійність закриття, стан контровки і наявність пломб на заливній горловині гідробака і кришках фільтрів гідравлічної системи установки та їх відповідність номерам відбитків пломб, що записані в журналі обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден
4	Перевірка відстою рідини на відсутність розшарування, механічних домішок, води і кристалів льоду (узимку)	Проба відстою рідини береться з відстійників гідравлічних баків у чистий прозорий скляний посуд ємністю від 0,5 до 0,7 л. Перевірку проби відстою рідини робити шляхом перегляду її на світлі і при переливанні у відстійну тару. При цьому у відстої рідини не повинно бути механічних домішок, розшарувань, зміни кольору, води і кристалів льоду (взимку). У разі невпевненості в кондиційності гідравлічної рідини дозволяється робити фільтрацію відстою або його розчину через фільтрувальний папір або відправляти

1	2	3
		пробу на контрольний аналіз у лабораторію авіаційної частини. Під час фільтрації відстою рідини або її розчину на фільтрувальному папері не повинно бути механічних домішок, які видно неозброєним оком
5	Перевірка стану рукавів, відповідності наконечників, їх чистоти, наявності захисних чохлів і заглушок	Рукава експлуатуються за технічним станом. Вони не повинні мати скручувань, зломів, порізів, зношень, затертостей верхнього тканинного (металевого) захисного шару до гуми. Наконечники рукавів мають бути чистими, мати заглушки і чохла. Різьбова частина наконечників не повинна мати забоїн, деформацій і пошкоджень, а довжина різьби повинна відповідати відповідній глибині бортових роз'ємів ПС. У роздавальних пристроях повинні бути фільтри. Контролюються фільтри тільки роздавальних кранів. Не повинно бути розривів сіток і засмічень механічними домішками
6	Оформлення допуску гідравлічних установок до перевірки (дозаправлення) систем ПС	У разі позитивних результатів огляду спеціального обладнання, перевірки контрольного талона на гідравлічну рідину і контролю відповідності їх характеристик вимогам інструкції з експлуатації ПС посадова особа здійснює запис у журналі обліку роботи ЗАТО ПС про дозвіл до застосування із зазначенням дати, часу, посади, який скріплює особистим підписом***

1	2	3
IX. Перевірка спеціального обладнання аеродромних електроагрегатів, централізованої системи електроживлення (АПА, ЦСЕ)		
1	Перевірка відповідності типу електроагрегату, його характеристик і аеродромних штепсельних рознімачів вимогам експлуатації ПС	Під час візуального огляду ЗАТО ПС, перевірки технічних характеристик визначається відповідність типу аеродромного електроагрегату, його характеристик і аеродромних штепсельних роз'ємів вимогам з експлуатації ПС. Електроагрегат повинен задовольняти вимоги до експлуатації ПС за потужністю, напругою, величиною струму і його частотою. Аеродромні штепсельні рознімачі електроагрегату повинні відповідати бортовим роз'ємам ПС за типом, маркуванням і полярністю
2	Перевірка стану силових кабелів аеродромних штепсельних рознімачів, щільності контактних (клемних) з'єднань, наявності і цілісності захисних ковпаків (чохлів)	У силових кабелях не повинно бути наскрізних пошкоджень ізоляції, зсувів і ослаблення ізоляції біля штепсельних рознімачів. Аеродромні штепсельні рознімачі повинні бути чистими, без слідів корозії, підгоряння, плавлення, деформацій, відколів, тріщин і руйнувань деталей. Захисні ковпаки рознімачів повинні бути чистими, справними і надійно закріпленими. Контактні (клемні) з'єднання підключення проводів кабелю до розподільних пристроїв повинні мати надійну щільність. Наконечники силових проводів не повинні переміщатися зусиллям однієї руки
3	Перевірка правильності	Правильність приєднання силових проводів до розподільних пристроїв на борту

1	2	3
	приєднання силових проводів до розподільних пристроїв	електроагрегату перевіряється по нанесених на них маркувальних знаках ($\pm$) і кольоровому фарбуванню з'єднань. Маркування наконечників проводів постійного струму повинно відповідати маркуванню місць приєднання їх до розподільного пристрою. Приєднання кабелю перемінного струму перевіряється шляхом контролю надійності затягування штепсельного рознімача
4	Перевірка зарядки акумуляторних батарей електроагрегату	Зарядка акумуляторних батарей перевіряється з використанням вольтметра, встановленого на щиті керування. При короткочасному (від 5 до 10 с) включенні вмонтованого навантаження падіння напруги на акумуляторних батареях повинно бути не нижче 24 В
5	Перевірка діапазону зміни напруги генератора з використанням виносного резистора	На запущеному двигуні і включеному генераторі виносним резистором, умонтованим на щиті керування, перевіряється діапазон зміни напруги генератора. При зміні опору напруга на приладі повинна бути у межах від 24,3 до 29,7 В
6	Оформлення допуску аеродромного електроагрегату до	У разі позитивних результатів огляду електроагрегату і перевірки обладнання начальник обслуги (групи) обслуговування (регламентних робіт) з авіаційного обладнання дає дозвіл на його застосування і робить запис про допуск до

1	2	3
	застосування	застосування в журналі обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден із зазначенням дати, часу, посадки, який скріплюється особистим підписом
Х. Перевірка спеціального обладнання моторних підігрівачів і кондиціонерів		
1	Перевірка відповідності типу і характеристик моторного підігрівача (кондиціонера) вимогам інструкції з експлуатації відповідного типу ПС	Перевірка відповідності типу і характеристик моторного підігрівача (кондиціонера) вимогам інструкції з експлуатації ПС здійснюється візуальним оглядом шляхом порівняння технічних даних ЗАТО ПС з необхідними експлуатаційними вимогами до відповідного типу ПС
2	Перевірка стану роздавальних рукавів, наявності перехідників і розмірів наконечників	Стан роздавальних рукавів перевіряється шляхом візуального огляду. Рукава не повинні мати наскрізні потертості, порізи, проколи та інші пошкодження, що порушують їх цілість. Перехідні кільця не повинні мати деформацій, забоїн, тріщин і пошкоджень, що ускладнюють і виключають монтаж рукавів. Перехідні кільця повинні щільно прилягати до відповідних частин і надійно закриватися спеціальними замками. Наконечники рукавів повинні відповідати відповідним частинам, що знаходяться

1	2	3
		на ПС (агрегатах), і забезпечувати можливість надійного їх приєднання (закріплення)
3	Перевірка працездатності системи регулювання температури і витрати повітря підігрівача (кондиціонера)	Перевірка працездатності підігрівача (кондиціонера) проводиться на окремому майданчику із дотриманням правил протипожежної безпеки щодо приладів спеціального обладнання установки. Діапазон змін температури не повинен перевищувати меж, припустимих під час експлуатації ПС і засобу підігріву (кондиціювання повітря)
4	Оформлення допуску засобу до застосування	У разі позитивних результатів огляду засобу підігріву (кондиціонера) і перевірки його працездатності посадова особа дає дозвіл на застосування і робить відповідний запис у журналі обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден із зазначенням дати, часу, посадки, який скріплює особистим підписом

*Для нових фільтрів перепад тиску вказується в інструкції з їх експлуатації.

**Обслуговуючий персонал киснезарядної станції забезпечується: чистим (білим) халатом; милом; рушником; ємністю зі спиртом (для знежирення зарядних рукавів).

***Обсяг цієї перевірки поширюється на всі типи ЗАТО ПС, призначених для перевірки і дозаправлення гідравлічних систем ПС, з урахуванням їх конструктивних особливостей.

до Правил аеродромно-технічного
забезпечення польотів повітряних
суден державної авіації України
(пункт 1 глави 4 розділу VI)

ЗАТВЕРДЖУЮ

(військове (спеціальне) звання, підпис,
прізвище та ініціали)

CXEMA

(військове (спеціальне) звання, підпис,
прізвище та ініціали)

Додаток 13
до Правил аеродромно-технічного
забезпечення польотів повітряних
суден державної авіації України
(пункт 5 глави 5 розділу VII)

ЕНЕРГЕТИЧНИЙ
вміст продуктів

1. Для днів, коли польоти не виконуються:

Прийом їжі	Відсоток розподілу продуктів
Сніданок	30
Обід	50
Вечеря	20

2. У дні виконання польотів:

Прийом їжі	Відсоток розподілу продуктів		
	денні польоти		нічні польоти
	з 15 до 17 години	з 8 до 9 і з 14 до 15 години	
Перший сніданок	10 – 15	20 – 25	20 – 25
Другий сніданок	25 – 20	15 – 10	-
Обід	35 – 40	35 – 40	40 – 35
Перша вечеря	30 – 25	30 – 25	25 – 30
Друга вечеря	-	-	15 – 10

Додаток 14

до Правил аеродромно-технічного
забезпечення польотів повітряних
суден державної авіації України
(пункт 19 глави 5 розділу VII)

БОРТОВЕ

харчування для екіпажів повітряних суден

Найменування продукту	Кількість на одну людину для одного приймання їжі, грамів	
	1 варіант	2 варіант
Хліб із борошна пшеничного першого сорту	100	200
Консерви м'ясні в асортименті	-	100
Консерви м'ясо-рослинні в асортименті	-	250-265
Сир сичужний твердий	30	30
Ковбаса напівкопчена або копчені м'ясопродукти	50	-
Молоко згущене незбиране з цукром	-	100
Масло	30	-
Цукор-рафінад дорожній	35	35
Шоколад	-	20
Чай	3	-
Кава натуральна розчинна	-	2,5
Соки фруктові (плодові і ягідні)	340	340
Яйця курячі, штук	2	-

Перелік скорочень

ААГУ	– аеродромна авіаційна гальмівна установка
АЕТ	– аеродромно-експлуатаційна техніка
АіЕГС	– автомобільна і електрогазова служба
АЗУ	– авіаційні засоби ураження
АКПМ	– аеродромна комбінована поливально-мийна машина
АТЗ	– аеродромно-технічне забезпечення
АТМ	– авіаційно-технічне майно
БАТЗ	– батальйон аеродромно-технічного забезпечення
БСБ	– бокові смуги безпеки
ВКК	– висотний компенсуючий костюм
ВСЗ	– водоспиртозаправник
ГЗПС	– ґрунтова злітно-посадкова смуга
ДА	– державна авіація
ЕГТ	– електрогазова техніка
ЗАС	– зарядно-акумуляторна станція
ЗАТЗ	– засоби аеродромно-технічного забезпечення польотів
ЗАТО	– засоби аеродромно-технічного обслуговування
ЗЗ ПММ	– засоби заправки паливо-мастильними матеріалами
ЗМ	– заправник мастилами
ЗНЗП	– засоби наземного забезпечення польотів
ЗПРЗ	– засоби пошуково-рятувального забезпечення
ЗПС	– злітно-посадкова смуга
ЗСР	– заправник спеціальними технічними рідинами
ЗСУ	– Збройні Сили України
ІАЗ	– інженерно-авіаційне забезпечення
ІАС	– інженерно-авіаційна служба
ІАерС	– інженерно-аеродромна служба
ІВП	– інструкція з виконання польотів (використання повітряного простору)
КДП	– командно-диспетчерський пункт

КЛЕ	– керівництво з льотної експлуатації
КрП	– керівник польотів
КСБ	– кінцеві смуги безпеки
КТП	– контрольно-технічний пункт
ЛС	– льотний склад
ЛТО	– льотно-технічне обмундирування
МРД	– магістральна руліжна доріжка
МС	– місця стоянок
МТЗ	– матеріально-технічні засоби
НСА	– наземний склад авіації
ОУА	– органи управління авіації
ПВК	– противодокристалізаційна рідина
ПВП ДА	– правила виконання польотів державної авіації
ПЗ	– паливозаправник
ПММ	– авіаційне паливо, мастила, спеціальні рідини
ПРП	– повітряна розвідка погоди
ПС	– повітряні судна
РД	– руліжні доріжки
РТЗ	– радіотехнічне забезпечення
СДА	– суб'єкти державної авіації
СТЗ	– службово-технічна забудова
ТПП	– технічні позиції підготовки
ЦА	– цивільна авіація
ЦЗП	– система центральної заправки паливом
ЦОВВ	– центральні органи виконавчої влади
ЦСЕЗ	– централізована система електрозабезпечення
ЧПВ	– черговий по прийому і випуску
ШЗПС	– штучна злітно-посадкова смуга

ЗМІСТ

Наказ Міністерства оборони України від 24 грудня 2015 року № 761 “Про затвердження Правил аеродромно-технічного забезпечення польотів повітряних суден державної авіації України”	1
Правила аеродромно-технічного забезпечення польотів повітряних суден державної авіації України	
I. Загальні положення	1
II. Організація, порядок планування та прийняття рішення на аеродромно-технічне забезпечення польотів	7
1. Організація аеродромно-технічного забезпечення польотів	7
2. Порядок планування та прийняття рішення на аеродромно- технічне забезпечення польотів	12
III. Організація підготовки аеродрому до проведення польотів	16
1. Попередня підготовка аеродрому до проведення польотів	16
2. Передпольотна підготовка аеродрому	20
IV. Контроль за станом аеродромних покриттів під час проведення та після закінчення польотів	33
V. Організація підготовки та допуску персоналу з аеродромно- технічного забезпечення та засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів до забезпечення польотів	35
1. Порядок підготовки, перевірки та допуску персоналу з аеродромно-технічного забезпечення до експлуатації засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів	35
2. Порядок підготовки, перевірки та допуску засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів	40
VI. Організація руху автомобільного, спеціального транспорту та пішоходів на аеродромах державної авіації України	49

1. Організація руху транспортних засобів та пішоходів по аеродрому	49
2. Розміщення засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів на аеродромі	50
3. Рух транспортних засобів на аеродромі	52
4. Обслуговування повітряних суден та їх буксирування	57
5. Рух пішоходів на аеродромі	59
6. Дорожні знаки та покажчики	60
VII. Особливості організації та порядок виконання заходів аеродромно-технічного забезпечення польотів	61
1. Забезпечення кондиційними авіаційним паливом, мастилами, спеціальними рідинами	61
2. Контроль якості стиснених та зріджених газів	71
3. Захисне спорядження (льотно-технічне обмундирування та висотне спорядження)	73
4. Організація забезпечення польотів авіаційно-технічним майном	75
5. Організація харчування льотного складу під час виконання польотів	77
6. Харчування наземного складу авіації суб'єктів державної авіації	86
7. Створення умов для відпочинку льотного складу, персоналу з технічної експлуатації повітряних суден та іншого персоналу, який постійно виконує роботи на аеродромі	87
VIII. Завдання та загальні обов'язки посадових осіб щодо організації та здійснення аеродромно-технічного забезпечення польотів	88
1. Завдання та загальні обов'язки посадових осіб органів управління авіації центральних органів виконавчої влади та Збройних Сил України	88

2. Завдання та обов'язки посадових осіб суб'єктів державної авіації України щодо організації та здійснення аеродромно-технічного забезпечення польотів	90
3. Обов'язки посадових осіб чергових сил суб'єктів державної авіації України щодо організації та здійснення аеродромно-технічного забезпечення польотів	126
IX. Критерії та порядок оцінки аеродромно-технічного забезпечення польотів	134
X. Забезпечення безпеки польотів	138
Додаток 1. Обладнання приміщення чергового з аеродромно-технічного забезпечення польотів	на 2 стор.
Додаток 2. Інструкція чергового з аеродромно-технічного забезпечення польотів	на 4 стор.
Додаток 3. Журнал інструктажу персоналу з аеродромно-технічного забезпечення польотів	на 1 стор.
Додаток 4. Перелік інформації, яку містить свідоцтво наземного авіаційного спеціаліста	на 1 стор.
Додаток 5. Документація водія спеціального автомобіля	на 2 стор.
Додаток 6. Перелік аеродромно-експлуатаційної техніки, яка підлягає обладнанню проблісковими маячками та засобами зв'язку	на 1 стор.
Додаток 7. Порядок перевірки засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів командирами підрозділів, від яких виділяються засоби аеродромно-технічного забезпечення польотів	на 8 стор.
Додаток 8. Порядок перевірки засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів командиром підрозділу (заступником командира підрозділу з технічної частини)	на 4 стор.

Додаток 9. Порядок перевірки засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів перед виходом з парку начальником контрольно-технічного пункту	на 4 стор.
Додаток 10. Порядок перевірки водіями готовності засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів	на 3 стор.
Додаток 11. Порядок проведення аеродромного контролю засобів аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден посадовими особами інженерно-авіаційної служби	на 23 стор.
Додаток 12. Схема під'їзду (від'їзду) засобів аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден до (від) повітряного судна	на 1 стор.
Додаток 13. Енергетичний вміст продуктів	на 1 стор.
Додаток 14. Бортове харчування для екіпажів повітряних суден	на 1 стор.
Перелік скорочень	на 2 стор.
Зміст	на 4 стор.