

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

Циклова комісія технічного обслуговування авіаційної техніки

Текст лекції

навчальної дисципліни
«Експлуатація авіатехніки у авіаційних підрозділах МВС»
обов'язкових компонент
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти
Технічне обслуговування та ремонт повітряних суден і авіадвигунів

за темою 4– «Технічна експлуатація АТ»

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 23.09.2021р. №8

СХВАЛЕНО

Методичною радою
Кременчуцького льотного
коледжу
Протокол від 22.09.2021р. № 2

ПОГОДЖЕНО

Секцією науково-методичної ради
ХНУВС з технічних дисциплін
Протокол від 22.09.2021р. № 8

Розглянуто на засіданні циклової комісії технічного обслуговування авіаційної техніки , протокол від 30.08.2021 р. № 1

Розробники:

1. Викладач циклової комісії технічного обслуговування авіаційної техніки, спеціаліст вищої категорії Пономаренко Анатолій Володимирович

Рецензенти:

1. Завідувач кафедри технологій аеропортів Національного авіаційного університету, д.т.н., професор Тамаргазін О.А.

2. Викладач циклової комісії аеронавігації, к.т.н., старший науковий співробітник, спеціаліст вищої категорії, викладач-методист. Тягній Володимир Григорович

План лекції:

1. Загальні принципи організації роботи ІТС з технічного обслуговування АТ ДА.
2. Організація та виконання робіт на АТ.
3. Підготовка до польотів.
4. Дні роботи на АТ. Паркові дні.
5. Регламенті роботи. Цільові огляди і перевірки.
6. Вимоги безпеки під час експлуатації АТ. Допуски персоналу.
7. Сезонне ТО АТ. Зберігання АТ.
8. Особливості технічного обслуговування тренажерів та БПЛА.

Література:

Основна література:

1. Правила інженерно-авіаційного забезпечення Державної авіації України (витяг з наказу МО України №343 від 05.07.2016р.).
2. Повітряний кодекс (стаття 7- Інженерно-авіаційного забезпечення).
3. Правила виконання польотів ДА України (витяг з наказу МО України №82 від 05.01.2015р.).
4. Настанова з інженерно- авіаційної служби ДАУ.

Допоміжна література:

5. Владко А.М. Безпека польотів вертольотів.
6. Кеба І.В. Діагностика авіаційних газотурбінних двигунів. К. Транспорт.1980 р., 248 с.
7. Кеба І.В. Конструкція і експлуатація вертолітного ГТД ТВ2-117А. К.Вища школа. 1990 р., 230 с.
8. Прокоф'єв А.І. Надійність та безпека польотів. К., Транспорт.1974 р.
9. Пугачов А.І. Основи льотно-технічної експлуатації та безпека польотів. К., Транспорт1981 р.
10. Смірнов М.М. Технічна експлуатація літальних апаратів К., Транспорт 1990г.

Інформаційні ресурси в Інтернеті:

11. Сошин В.М. «Двигун ТВ2-117». Самара: Електронний ресурс
12. Нікітін Е.І. «Турбовальний двигун ГТД-350», К.: ДТСААФ, 1978.
13. http://www.twirpx.com/files/transport/aircrafting/reference_helicopter_operation/

n/

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

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

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

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

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

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

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

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

Кожний тип ПС проходить сертифікацію і одержує сертифікат типу.

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

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

- надійно укривати ПС, компоненти та обладнання справними захисними чохлами;
- щільно закривати, а де передбачено, герметизувати кабіну екіпажу, експлуатаційні люки та різні входні й вихідні пристрої, приймачі динамічного та статичного тиску;
- регулярно провітрювати ПС, просушувати запобіжні чохлаи;
- своєчасно видаляти з ПС, наземного обладнання і АЗУ сніг, лід, бруд;
- не допускати під час роботи на ПС пошкодження обшивки та лакофарбового покриття.

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

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

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

Компоненти та обладнання, що надійшли зі складів і баз та зняті з інших ПС,

для визначення їх справності перед встановленням на ПС обов'язково оглядаються та перевіряються на відповідність технічним вимогам основних параметрів у ТЕЧ АТ. Обсяг перевірки встановлює інженер частини зі спеціальності.

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

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

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

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

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

2. Організація та виконання робіт на авіаційній техніці

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

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

- підготовка до польотів (попередня, передпольотна, до повторного польоту, післяпольотна);
- періодичні роботи;
- регламентні роботи;
- контрольно-відновні роботи (далі - КВР);

- контрольно-технічні огляди (далі - КТО);
- роботи з продовження (збільшення) встановлених показників АТ;
- цільові огляди та перевірки;
- сезонне обслуговування (підготовка до зимової (літньої) експлуатації);
- роботи під час зберігання;
- військовий ремонт;
- роботи за бюлетенями;
- інші роботи, передбачені регламентами технічного обслуговування ПС та розпорядженнями посадових осіб ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

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

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

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

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

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

цими Правилами, забороняється.

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

Тривалість всіх видів підготовок до польотів і регламентних робіт, а також необхідні для цього сили та засоби визначаються на підставі директивних або типових норм часу з урахуванням умов базування, кваліфікації та укомплектованості персоналом, наявності матеріальних засобів, встановлюються розпорядчим документом відповідної посадової особи ЦОВВ та ЗСУ для конкретних типів АТ і за необхідності уточнюються щороку до початку періоду навчання.

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

- регламентних робіт;
- контрольно-технічних оглядів;
- робіт під час зберігання;
- періодичних робіт;
- попередньої підготовки;
- передпольотної підготовки;
- підготовки до повторного польоту;
- післяпольотної підготовки;
- підготовки за тривогию.

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

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

- в ае - під керівництвом начальника обслуги обслуговування або начальника ТЕЧ ланки (загону);
- в ТЕЧ АТ - під керівництвом начальника групи.

Обсяг робіт на АТ, визначений для кожного спеціаліста на день (зміну), як

правило, повинен становити технологічно завершену операцію (комплекс, операцій) та забезпечувати завершення виконання розпочатої роботи до кінця.

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

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

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

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

Обсяги передпольотного, стартового та контрольного (періодичного) оглядів визначаються РТО. Обсяг контрольного огляду ПС, який не визначений РТО, розробляється науково-дослідними установами і вводиться в дію ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ. Результати оглядів записуються в журнал підготовки ПС. Під час проведення контрольного (періодичного) огляду керівним ІТС від заступника командира ае з ІАС і вище результати огляду записуються в журнал підготовки ПС та у відповідні частини формуляра ПС і двигуна (двигунів).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Заступник командира ае з ІАС доповідає заступнику командира авіаційної частини з ІАС і старшому інженеру польотів (черговому інженеру) про виявлені несправності, які призвели до затримки вильоту та відсторонення ПС від польотів, або несправності, які не можуть бути усунені силами ІТС ае (загону).

Спеціалісти технічних постів, а також спеціалісти, які здійснюють

міжпольотний контроль за матеріалами ОК, про виявлені несправності та порушення правил експлуатації АТ негайно доповідають старшому інженеру польотів.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

місяць.

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

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

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

- перевірити наявність відмітки посадової особи ІАС про дозвіл на заправлення в контрольному талоні на паливо, мастила, спеціальні рідини;
- перевірити в контрольному талоні відповідність наданих до заправки палива, масла, рідини вимогам керівництва (інструкції) з експлуатації даного типу ПС;
- перевірити справність роздавальних пристроїв, заземлення, відповідність кольору (маркування) на балонах зі стисненим газом встановленим вимогам.

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

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

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

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

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

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

(льотчика).

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

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

Команди та сигнали під час запуску двигуна (двигунів), завантаження і розвантаження вантажів та для управління рухом ПС наведені відповідно до чинних Правил ІТЗ та настанов з ІАС.

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

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

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

Ключі від ПУП на АРП зберігаються в спеціальних ящиках або сейфах у заступника начальника станції льотних випробувань по ІАС (один ключ) та головного інженера АРП. Ключі від ПУП видаються старшому авіаційному техніку (авіаційному техніку) ПС під підпис заступником командира ае з ІАС.

3. Підготовка до польотів

Відповідно до рішення командира авіаційної частини на проведення польотів заступник командира авіаційної частини з ІАС виконує розрахунок необхідних сил, матеріальних засобів, засобів перевезення персоналу, ЗАТО ПС для підготовки ПС до польотів, складає заявку та надає її в установленому порядку до штабу та підрозділу забезпечення авіаційної частини для проведення подальшого

планування забезпечення польотів. У розрахунках також визначається ІТС, який наказом командира частини призначається до забезпечення польотів.

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

- розпорядок льотного дня (ночі) та особливості підготовки ПС до польотів;
- кількість ПС, задіяних до польотів;
- керівників, виконавців та наряд ІТС на польоти;
- наряд спеціалістів на технічні пости, до команди технічної допомоги, на пост огляду озброєння, підбирання гальмівних парашутів;
- організацію та порядок використання за призначенням ЗАТО ПС.

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

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

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

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

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

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

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

Старшим (начальником) технічної позиції підготовки ПС призначається

заступник командира ае з ІАС, а в разі виконання польотів ПС однієї ае - начальник ТЕЧ ланки (загону).

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

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

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

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

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

Старший інженер польотів проводить інструктаж команди технічної допомоги.

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

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

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

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

- у місцях скидання гальмівних парашутів.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Розпорядчим документом відповідних посадових осіб ЦОВВ та ЗСУ визначається мінімальна кількість спеціалістів обслуг обслуговування, ЗАТО ПС,

засобів наземного контролю та час, необхідний для підготовки ПС до польотів, залежно від кількості ПС, що залучаються до польотів.

Виконувати підготовку АТ до польотів неукomплектованими технологічними обслугами забороняється.

Після виконання робіт начальники обслуг обслуговування зі спеціальності доповідають заступнику командира ае з ІАС (інженерам зі спеціальності) про закінчення підготовки та виявлені несправності, організовують їх усунення та контроль якості робіт. Заступник командира ае з ІАС про результати підготовки доповідає старшому інженеру польотів.

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

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

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

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

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

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

- передпольотний огляд ПС та усунення виявлених несправностей;
- перевірку відповідності заправлення (заряджання) систем ПС завданню на політ;
- встановлення на ПС знімного обладнання;
- дозаправлення (дозаряджання) систем ПС відповідно до завдання на політ;

- введення вихідних даних (програм) у навігаційні, прицільні та інші системи;
- підготовку АЗУ до застосування;
- спорядження ПС АЗУ;
- приймання ПС льотним складом і перевірку готовності його до виконання завдання в обсязі вимог КЛЕ.

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

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

Допуск ПС до польоту оформляється після контролю готовності ПС.

Після виконання передпольотної підготовки проведення тренажів на підготовлених ПС забороняється.

Після прибуття командира екіпажу старший авіаційний технік (бортовий технік, авіаційний технік) ПС доповідає йому про виконання передпольотної підготовки, кількість заправленого палива та про спорядження ПС згідно із завданням на політ. Льотний склад приймає ПС і перевіряє готовність його до польоту в обсязі вимог КЛЕ, перевіряє відповідність спорядження літака та введення (встановлення) вихідних даних (під час польотів на бойове застосування) завданню на політ. Про приймання ПС командир екіпажу робить запис у журналі підготовки ПС.

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

- контроль працездатності систем і обладнання ПС та дотримання правил його експлуатації в попередньому польоті за даними засобів об'єктивного контролю (далі - ЗОК) (на ПС, де передбачений міжпольотний контроль) та доповідей льотного екіпажу;
- стартовий огляд ПС;
- усунення виявлених несправностей;
- заправлення ПС паливом, маслом, спеціальними рідинами і зарядження газами;
- введення вихідних даних (програм) у навігаційні, прицільні та інші системи;
- спорядження ПС АЗУ;

- встановлення на ПС знімного обладнання;
- прийом ПС льотним складом (у разі зміни екіпажу) і перевірку готовності його до польоту в обсязі вимог КЛЕ.

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

Допуск ПС до польоту оформлюється після контролю готовності ПС.

Після прибуття льотного складу старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС доповідає командирі екіпажу про виконання підготовки ПС до повторного польоту, кількість заправленого палива та про спорядження ПС згідно із завданням на політ.

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

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

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

- аналіз працездатності систем і обладнання ПС за доповіддю льотного екіпажу, а також дотримання правил експлуатації ПС у попередньому польоті (якщо польоти відбулись) за даними бортових ЗОК (на ПС, де передбачений такий контроль);
- післяпольотний огляд ПС;
- усунення несправностей, виявлених у польоті та під час огляду;
- заправлення та спорядження ПС згідно з варіантом, встановленим командиром авіаційної частини.

Старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС та спеціалісти обслуг обслуговування (груп підготовки) після закінчення післяпольотної підготовки

роблять запис у журнал підготовки ПС про виконані роботи на ПС та доповідають про його стан по команді.

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

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

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

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

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

У дні попередньої підготовки, дні роботи на АТ і паркові дні техніки ПС, за якими закріплені два ПС (своє ПС та ПС техніка-напарника), виконують роботи тільки на своїх ПС. У разі закріплення за двома техніками одного ПС ці роботи можуть виконуватися обома техніками (один з них повинен бути призначений старшим), при цьому роботи повинні бути чітко розподілені з метою унеможливлення їх невиконання.

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

виконує на ПС передпольотну підготовку.

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

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

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

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

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

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

- контрольний огляд;
- усунення виявлених під час огляду несправностей.

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

- періодичні роботи відповідно до РТО;
- цільові огляди та перевірки;
- підготовка АЗУ та знімних агрегатів озброєння;
- заміна агрегатів, в яких закінчився ресурс (строк служби);
- роботи з утримання в справному стані інструменту та закріплених за підрозділом (ПС) ЗНО СЗ і засобів контролю;
- перехресні огляди ПС для проведення позмінних польотів;
- усунення несправностей;
- роботи з догляду за АЗУ першого боєкомплекту та знімними агрегатами озброєння;

- контрольні огляди АТ керівним ІТС;
- роботи з догляду за захисними укриттями та спорудами;
- тренажі з льотним складом та ІТС;
- оформлення пономерної та експлуатаційної документації;
- контроль готовності АТ та ІТС до польотів;
- інші роботи на АТ.

Попередня підготовка до польотів проводиться протягом повного робочого дня.

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

Підготовку ПС та апаратури для проведення тренажів льотного складу здійснює ІТС авіаційної частини. Тренажі льотних екіпажів організовує та проводить керівний льотний склад. Для проведення тренажів може залучатися і ІТС.

Скорочення обсягу попередньої підготовки ПС до польоту забороняється.

4. Організація та проведення дня робіт на авіаційній техніці

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

У ДРАТ виконуються:

- попередня підготовка (на тих типах ПС, для яких вона передбачена РТО);
- періодичні роботи відповідно до РТО;
- цільові огляди та перевірки;
- підготовка АЗУ та знімних агрегатів озброєння;
- заміна агрегатів, в яких закінчився ресурс (строк служби);
- роботи з утримання в справному стані інструменту та закріплених за підрозділом ПС, ЗНО СЗ і засобів контролю;
- перехресні огляди ПС для проведення позмінних польотів;
- усунення несправностей;
- роботи з догляду за АЗУ першого боєкомплекту та знімними агрегатами озброєння;
- контрольні огляди АТ керівним ІТС;
- роботи з догляду за захисними укриттями та спорудами;
- тренажі з льотним складом та ІТС;

- оформлення пономерної та експлуатаційної документації;
- контроль готовності АТ та ІТС до польотів;
- інші роботи на АТ.

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

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

Періодичні роботи

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

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

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

Організація та проведення паркових днів на авіаційній техніці

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

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

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

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

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

У парковий день виконуються найбільш складні та трудомісткі роботи на АТ, цільові огляди і перевірки, роботи з догляду за бойовими комплектами, огляди АТ

льотним складом, тренажі льотного складу та ІТС, роботи з догляду за контрольно-перевірочною апаратурою, ЗНО СЗ та укриттями, перевірки стану пересувних засобів військового ремонту, регламентні роботи на стендах, установках і обладнанні, ремонт наземного обладнання та пристроїв.

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

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

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

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

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

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

5. Регламентні роботи

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

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

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

Регламентні роботи на планері, силових установках, обладнанні ПС виконуються в єдині строки, визначені РТО. Відлік строку виконання перших регламентних робіт ведеться від початку експлуатації, а надалі - від дати підсумкового запису у формулярі ПС начальником ТЕЧ АТ про виконання попередніх регламентних робіт або проведеного ремонту (на АРП чи заводі-виробнику).

Контроль за якістю виконання регламентних робіт здійснюється начальниками груп регламенту та ремонту (окремих груп) або безпосередніми

начальниками виконавців згідно з переліком контрольних операцій та технологічними картами поопераційного контролю.

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

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

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

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

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

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

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

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

Результати дефектації записуються в журнал начальника групи технічно-експлуатаційної частини авіаційної техніки частини (групи технічної позиції підготовки ракет (спеціальної інженерної служби), групи) і журнал підготовки ПС. Про виявлені на ПС грубі порушення правил технічної

експлуатації, відмови, які загрожують безпеці польотів, начальник ТЕЧ АТ доповідає заступнику командира авіаційної частини з ІАС для вжиття заходів щодо усунення їх причин.

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

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

Старший авіаційний технік (авіаційний технік, бортовий технік) ПС перевіряє повноту виконання регламентних робіт, контролює усунення несправностей, виявлених під час приймання ПС в ТЕЧ АТ, та виконання доробок за бюлетенями, а також перевіряє відсутність на ПС залишених сторонніх предметів та пошкоджень обладнання.

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

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

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

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

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

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

Один раз на місяць начальник ТЕЧ АТ у письмовій формі доповідає

заступнику командира авіаційної частини з ІАС про виконання виробничого плану та стан ПС, що надійшли на регламентні роботи.

Старші інженери (інженери) авіаційної частини зі спеціальності здійснюють вибірковий контроль повноти та якості виконання регламентних робіт у кожній групі регламенту та ремонту ТЕЧ АТ (окремій групі). При цьому перевіряються: знання спеціалістами конструкції АТ, правил її експлуатації та вимог безпеки; якість виконання регламентних робіт на робочих місцях; стан інструменту, засобів контролю, ЗНО СЗ. Результати контролю записуються в журнали начальників груп регламенту та ремонту. Протягом року мають бути проконтрольовані всі пункти регламентних робіт, які виконуються групами регламенту та ремонту.

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

Цільові огляди і перевірки

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

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

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

- вивчає його зміст;
- ставить задачу щодо виконання вимог документа, керуючись цими Правилами та іншими нормативно-технічними документами з питань експлуатації і ремонту АТ;
- ставить задачу старшому інженеру (інженеру) зі спеціальності про визначення ПС, на яких будуть виконані ЦОіП (у випадку, якщо документ вимагає виконання комплексу робіт з декількох спеціальностей, то задача ставиться старшим інженерам (інженерам) відповідних спеціальностей);
- призначає відповідального за виконання ЦОіП та визначає строки їх виконання.

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

Після одержання документа відповідальний (відповідальні) за виконання:

- вивчає (вивчають) нормативно-технічні документи та довідковий матеріал, що стосується виконання ЦОіП;
- відпрацьовує (відпрацьовують) (у разі відсутності) технологію виконання ЦОіП АТ;
- визначає (визначають) потрібні сили, засоби та час, необхідні для виконання ЦОіП;
- відпрацьовує (відпрацьовують) аркуші (аркуш) контролю встановленої форми за кожною спеціальністю виконання вказівок та розпоряджень у кількості примірників, що відповідає кількості підрозділів, які залучаються до виконання ЦОіП;
- доводить (доводять) до заступників командирів ае з ІАС, начальника ТЕЧ АТ, спеціалістам (у частині, що їх стосується) вимоги документа;
- організує (організують) інструктаж спеціалістів, які залучаються для виконання ЦОіП, з показом (за необхідності) технології виконання робіт безпосередньо на ПС, його компонентах та обладнанні.

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

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

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

Після отримання аркушів контролю заступники командирів ае з ІАС, начальник ТЕЧ АТ доводять їх зміст до начальників обслуг обслуговування (груп)

і ТЕЧ ланок (загонів) та заповнюють відповідні журнали.

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

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

- старші інженери (інженери) ІАС зі спеціальності;
- помічники начальників ІАС ае;
- начальники груп.

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

- визначають спеціалістів, які повинні виконувати ЦОіП, проводять з ними тренажі;
- організують підготовку інструменту, контрольно-перевірочної апаратури (далі - КПА) та ЗНО СЗ, необхідних для виконання робіт;
- ставлять завдання щодо виконання робіт на ПС та контролюють їх виконання.

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

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

Якість виконання ЦОіП також контролюють:

- старші інженери (інженери) частини зі спеціальності в кожній ае на 1-2 ПС;
- заступник командира ае з ІАС у кожній авіаційній ланці відповідно до свого плану контролю;
- начальник ТЕЧ АТ на ПС, що прийняті в ТЕЧ АТ.

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

ОУА ІАС ЦОВВ та ЗСУ.

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

Після отримання заповнених аркушів контролю відповідальний за виконання документа:

- перевіряє правильність заповнення аркушів контролю;
- обліковує виконання ЦОіП;
- доповідає заступнику командира авіаційної частини з ІАС про виконання ЦОіП, виявлені при цьому несправності, недоліки та пропонує шляхи їх усунення;
- відпрацьовує та відправляє повідомлення у вищу інстанцію про виконання ЦОіП.

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

Журнал зберігається в обліково-плановому відділенні (групі).

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

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

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

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

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

Роботи з продовження (збільшення) встановлених показників авіаційної техніки

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

Контрольно-відновні роботи

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

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

Контрольно-технічні огляди

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

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

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

Контроль за технічним станом авіаційної техніки

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Повний контроль здійснюється після завершення льотної зміни з метою:

- аналізу та оцінки безпосередніми керівниками (начальниками) ескадрилій (загонів) виконання польотних завдань, виявлення інцидентів і розроблення заходів щодо їх усунення;
- оцінки керівним ІТС стану АТ, дотримання правил її експлуатації, а також прогнозування її працездатності;
- виявлення та аналізу недоліків у керівництві польотами та вжиття заходів щодо їх усунення;
- підготовки матеріалів об'єктивного контролю (далі - МОК), які висвітлюють характерні недоліки та повчальні приклади для використання під час розбору польотів.

Спеціальний контроль здійснюється:

- за потреби поглибленого аналізу роботи АТ або виконання польотного завдання;
- під час підготовки та проведення дослідницьких, спеціальних польотів і дослідно-конструкторських робіт;
- після ремонту АТ на АРП (виконання випробувальних та ознайомлювальних польотів);
- у разі виявлення відхилень у роботі АТ;
- у разі надходження ПС у ТЕЧ АТ за даними попереднього польоту;
- для оцінки повноти та якості підготовки АТ до польотів;
- після опробування АД ІТС (у строки, установлені РТО ПС, після заміни двигунів, систем (агрегатів), виконання регламентних робіт, періодичних робіт);
- після обльоту (ознайомлювального, контрольного польоту) ПС;
- під час розслідування авіаційних подій та інцидентів.

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

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

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

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

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

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

Дефектоскопічний контроль виконується з метою своєчасного виявлення

тріщин, корозійних пошкоджень, неприпустимих змін механічних властивостей та інших дефектів матеріалу високонавантажених деталей АТ за допомогою радіографічного, ультразвукового, акустико-емісійного, вихрострумового, магнітопорошкового, візуально-оптичного, капілярного та інших методів неруйнівного контролю.

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

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

У ТЕЧ АТ в групах регламенту та ремонту ПД створюються лабораторії дефектоскопічного контролю, в яких зосереджуються всі засоби, необхідні для дефектоскопічного контролю ПС або двигунів, переліки деталей АТ, які підлягають дефектоскопічному контролю, технологічні карти на кожну деталь, що контролюється, методичні посібники, навчальні плакати та фільми.

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

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

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

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

За виділення АТ для виконання робіт з дефектоскопічного контролю за бюлетенями, вказівками ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ відповідає командир авіаційної частини. За якість і повноту виконання дефектоскопічного контролю за

бюлетенями відповідають спеціалісти, які проводять цей контроль.

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

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

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

6. Забезпечення вимог безпеки під час експлуатації авіаційної техніки

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

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

Відповідальними за забезпечення безпеки та норм виробничої санітарії в авіаційній частині є начальники, у підпорядкуванні яких постійно або тимчасово перебуває персонал, що виконує роботи з експлуатації, ремонту АТ і ЗТО. Усі роботи на ПС, пов'язані з підготовкою та перевіркою системи керування зброєю до бойового застосування, заряджанням (розряджанням) і підвіскою (зняттям) АЗУ проводяться з дозволу та в присутності старшого авіаційного техніка (авіаційного техніка) ПС. Старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС не повинен дозволяти виконання робіт, не переконавшись особисто в належній організації заходів безпеки на ПС.

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

Робочі місця залежно від характеру робіт, що виконуються, і небезпечні зони повинні бути обладнані загальними або індивідуальними, постійними або

тимчасовими інструкціями, знаками та загородженнями безпеки.

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

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

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

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

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

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

Допуск персоналу до експлуатації авіаційної техніки

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

Допуск персоналу до експлуатації АТ проводиться:

- після призначення спеціалістів на посади з обслуговування АТ, за якою вони

раніше в цій частині не спеціалізувались;

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

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

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

- під час допуску до самостійної експлуатації кожного типу (модифікації) АТ;
- під час інспекторських перевірок;
- у разі грубих порушень правил експлуатації АТ;
- під час проведення іспитів на підтвердження (підвищення) класної кваліфікації;
- під час контрольних оглядів АТ (тільки для ІТС);
- після прибуття до нового місця служби.

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

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

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

- начальником Генерального штабу - Головнокомандувачем Збройних Сил України (керівниками інших СДА) - під час перевірки знань керівного льотного та інженерного складу авіації Збройних Сил від командувань видів Збройних Сил України (прирівняних до них структурних підрозділів інших СДА і вище);
- командувачем виду Збройних Сил України - під час перевірки знань керівного льотного складу та ІТС авіації Збройних Сил від з'єднання і вище (прирівняних до з'єднання структурних підрозділів інших СДА і вище);
- командиром з'єднання - під час перевірки знань керівного льотного та ІТС підпорядкованих частин;
- командиром авіаційної частини - під час перевірки знань льотного та ІТС частини від заступника командира ас та нижче.

Результати перевірки знань льотного складу записуються в льотні книжки.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Допуск авіаційної техніки до польотів

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Право відсторонити ПС від польоту в разі порушення правил його підготовки або через незадовільний технічний стан надається заступнику командира ае з ІАС

(ПС своєї ае), старшому інженеру польотів, заступнику командира авіаційної частини з ІАС та посадовими особами ІАС вищих рівнів.

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

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

Закріплення авіаційної техніки

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

З метою забезпечення інтенсивного використання окремих ПС дозволяється закріплювати ПС за техніками відповідно чинних Правил ІТЗ та настанов з ІАС.

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

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

- видається наказ про проведення сезонного обслуговування;
- визначається технічний стан ПС, ЗТО та ЗНО СЗ;
- складаються плани, плани-графіки виконання сезонного обслуговування;
- визначається потреба в запасних частинах і витратних матеріалах, необхідних для проведення робіт;
- складаються заявки на отримання ЗЧМ та подаються до підрозділів та служб забезпечення, організовується отримання матеріальних засобів;
- визначається обсяг робіт (основних і додаткових), складаються переліки робіт;
- визначається необхідна кількість персоналу, який буде залучатись до виконання робіт із сезонного обслуговування;

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

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

Підготовка до зимової (літньої) експлуатації включає:

- проведення занять (конференції) з персоналом щодо особливостей експлуатації АТ у зимовий (літній) період;
- сезонне обслуговування АТ згідно з РТО;
- виконання переліків робіт та інших робіт на АТ, передбачених ЕД і вказівками ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ;
- підготовку навчальної та виробничої бази та ЗНО СЗ;
- тренажі на АТ;
- перевірку забезпеченості ІТС зимовим (літнім) технічним обмундируванням.

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

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

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

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

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

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

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

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

Лідерна та підконтрольна експлуатація. Льотні випробування

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Перед початком лідерної та підконтрольної експлуатації наказом командира авіаційної частини визначаються основні та запасні об'єкти, екіпажі, а також

призначаються особи, які відповідають за збір, підготовку та оформлення результатів.

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

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

- льотно-конструкторські (попередні, заводські) випробування;
- державні випробування;
- пред'явницькі випробування;
- приймально-здавальні випробування;
- контрольні випробування (під терміном "контрольні випробування" слід розуміти: кваліфікаційні, типові, періодичні, інспекційні випробування та заключну частину лідерних випробувань);
- спеціальні випробування;
- військові випробування;
- попередні і державні випробування дослідних зразків;
- випробування серійних ремонтних зразків.

Контроль за роботами, які виконуються на авіаційній техніці

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

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

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

Повнота та якість виконаної роботи (операції) перевіряються шляхом

візуального огляду, перевірки працездатності системи, повторного вимірювання або зчитування показань приладів контролю, а також опитування виконавця. Для контролю можуть також використовуватися технічні засоби контролю, а саме: системи вбудованого контролю та попередження екіпажу, БПР тощо.

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

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

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

Під час підготовки ПС до польоту роботи, які виконуються старшим авіаційним техніком (техніком) ПС, контролює начальник ТЕЧ ланки (загону), роботи, які виконуються іншими спеціалістами, - старший технік (технік), начальник обслуги (групи підготовки і регламенту) зі спеціальності. Контроль окремих операцій також може доручатись іншим посадовим особам ае.

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

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

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

Зберігання авіаційної техніки під час експлуатації

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

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

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

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

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

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

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

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

Під час поставлення АТ на зберігання проводяться її огляд і консервація. Під консервацією розуміють проведення комплексу робіт, які забезпечують запобігання виникненню корозії деталей, вузлів, механізмів і апаратури, а також їх

старінню та псуванню протягом строку зберігання. Технологія робіт з ТО під час зберігання визначається керівництвами (інструкціями) з експлуатації АТ.

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

Технічна експлуатація авіаційної техніки за станом

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

Своєчасне визначення моменту досягнення граничного стану здійснюють:

- під час експлуатації до відмови - шляхом контролю працездатності та оцінювання надійності виробів АТ;
- під час експлуатації до передвідмовного стану - шляхом контролю, оцінювання та прогнозування технічного стану виробу АТ.

Переведення виробу АТ на експлуатацію за технічним станом здійснюється за бюлетенями промисловості або відповідними рішеннями головного замовника на підставі результатів проведених досліджень та робіт щодо можливості та доцільності переведення на експлуатацію за технічним станом виробів АТ певного типу, за якими не здійснюється авторський нагляд. Порядок експлуатації ПС за технічним станом встановлюється нормативними актами Міністерства оборони України.

8. Особливості технічної експлуатації повітряних суден-тренажерів

Експлуатація ПС-тренажерів (літаків-тренажерів, вертольотів-тренажерів, планерів-тренажерів та інших ПС-тренажерів) в освітніх установах професійної освіти та СДА (далі - освітні установи) організовується відповідно до цих Правил, чинної ЕД, а також до вказівок і розпоряджень ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

ПС-тренажери використовуються з навчальною метою на землі в обсязі керівництв по льотній і технічній експлуатації з урахуванням конкретних завдань навчання. ПС-тренажери не підлягають внесенню до реєстру державних повітряних суден України. Польоти на ПС-тренажерах забороняються.

В освітніх установах дозволяється закріплювати два ПС-тренажери за одним авіаційним техніком (бортовим техніком), три ПС-тренажери - за одним інструктором практичного навчання.

Допуск до експлуатації ПС-тренажерів визначається наказом командира військової частини, керівника освітньої установи на підставі складеного в установленому порядку акта перевірки готовності ПС-тренажера до використання в навчальному процесі відповідно до програми навчання.

До експлуатації допускаються ПС-тренажери, на яких:

- двигуни та обладнання перебувають у працездатному стані;
- силові елементи конструкції планера забезпечують безпечну експлуатацію на землі;
- шасі стопоряться у випущеному положенні додатковими стопорними елементами;
- проведено центрування ПС-тренажера, що унеможлиблює його перекидання, у тому числі і під час виконання на ньому робіт. У разі необхідності центрування ПС-тренажера може бути змінено установкою додаткових вантажів;
- встановлено пристрої, що унеможлиблює зліт, ненавмисний запуск двигунів, руління, скидання підвісок, паливних баків, ліхтарів, які можуть загрожувати безпеці персоналу та призвести до пошкодження АТ;
- зняті і замінені навчальними зразками (макетами) АЗУ, стартові прискорювачі та піротехнічні засоби.

Виняток становлять ПТЗ, що забезпечують працездатність систем пожежогасіння на землі.

Експлуатація ПС-тренажерів, їх двигунів і обладнання проводиться за технічним станом у таких межах:

- ПС-тренажери - до набуття непридатного до забезпечення безпеки експлуатації стану;
- АД та повітряні гвинти - у межах установлених для них міжремонтних і призначених ресурсів. До витрат їхнього ресурсу зараховується 80 % роботи в складі ПС-тренажера;
- обладнання ПС-тренажерів - балони, піропатрони, акумулятори й інше обладнання, що впливає на безпеку навчання, експлуатуються в межах установлених для них міжремонтних і призначених ресурсів та строків служби (строків заміни).

Перелік агрегатів з обмеженими ресурсом і строком служби визначається для кожного ПС-тренажера з урахуванням його цільового використання та затверджується керівником освітньої установи.

На кожне ПС-тренажер розробляється посібник з експлуатації, затверджений

керівником освітньої установи. У ньому викладаються:

- призначення ПС-тренажера;
- особливості конструкції та експлуатації;
- правила безпеки і протипожежні заходи;
- перелік навчальних завдань, які відпрацьовуються на цьому ПС-тренажері і

порядок (технологія) їх виконання.

Виконання робіт на ПС-тренажерах за бюлетенями заводів-виробників проводиться з урахуванням умов забезпечення безпечного і якісного навчання персоналу. Рішення про необхідність виконання робіт за бюлетенями на ПС-тренажерах приймається керівником освітньої установи.

На двигунах, які використовуються для навчання спеціалістів процесу випробування, роботи за бюлетенями виконуються в обов'язковому порядку відповідно до умов, викладених у бюлетенях.

Відновлення працездатності ПС-тренажерів, контроль за технічним станом та інші роботи проводяться силами і засобами освітньої установи із залученням за потреби представників промисловості.

Особливості технічної експлуатації безпілотних повітряних суден

На безпілотних ПС, які надійшли до авіаційної частини, виконується вхідний контроль в обсязі, визначеному відповідною вказівкою ГІ авіації ОУА ЦОВВ або ЗСУ.

Обліт безпілотних ПС в авіаційних частинах проводиться за розпорядженням командира вищого ОУА.

Зберігання безпілотних ПС може бути тривалим або короткочасним. Тривале зберігання здійснюється в герметичному чохлі (у контейнері, на транспортно-заряджаючих, транспортних, технологічних машинах, транспортувальних і технологічних візках) або в герметичних контейнерах, а також в інших умовах, передбачених ЕД.

Короткочасне зберігання здійснюється поза герметичними чохлами з періодичним виконанням робіт, передбачених ЕД. Начальник групи зберігання і транспортування АТ веде журнал обліку, зберігання і консервації безпілотних повітряних суден.

Залежно від обсягу виконаних робіт безпілотні ПС можуть знаходитись в таких ступенях технічної готовності:

- технічна готовність № 1 - на ПС, яке має запас ресурсу, виконані чергові регламентні роботи, попередня підготовка або підготовка до повторного

застосування та передпольотна підготовка в обсязі до плану пуску. ПС знаходиться на пусковій установці;

- технічна готовність № 2 - на ПС, яке має запас ресурсу, виконані чергові регламентні роботи, попередня підготовка або підготовка до повторного застосування. ПС знаходиться на пусковій установці, транспортно-заряджаючій, транспортній або технологічній машині, технологічному візку чи транспортувальній рамі;

- технічна готовність № 3 - на ПС, яке має запас ресурсу, виконані чергові регламентні роботи, ПС розконсервовано або поставлено на короткострокове зберігання і знаходиться на установці, транспортно-заряджаючому, транспортному, технологічному візку, у транспортувальній рамі або в контейнері.

Тривалість перебування ПС у ступенях технічної готовності визначається ЕД.

Боеготовим вважається безпілотне ПС, яке перебуває у ступені технічної готовності № 1.

У процесі підготовки до застосування на безпілотних ПС виконується попередня, передпольотна, післяпольотна підготовки та підготовка до повторного застосування. Обсяг і тривалість дії кожного виду підготовки визначається РТО. Про виконання всіх видів робіт робиться відповідний запис у журнал підготовки до пуску повітряного судна (для безпілотних повітряних суден).

Попередня підготовка виконується під час підготовки безпілотних ПС до застосування зі стану зберігання. Дозволяється поєднувати виконання попередньої підготовки з виконанням регламентних робіт, при цьому роботи, які повторюються, виконуються один раз.

Після закінчення строку дії попередньої підготовки, якщо безпілотне ПС не переводилось на зберігання, на ньому виконується повторна попередня підготовка.

Попередня підготовка виконується на технічній або очікувальній позиції з використанням контрольно-перевірочного комплексу, наземних автоматизованих засобів контролю чи КПА стартових засобів.

Передпольотна підготовка виконується перед кожним пуском безпілотного ПС та складається з двох етапів: перший етап - роботи, які виконуються на очікувальній або стартовій позиції; другий етап - роботи, які виконуються на стартовій позиції безпосередньо перед пуском з використанням КПА стартових засобів (передстартова підготовка). Дозволяється завчасне виконання робіт за планом пуску в обсязі до запуску маршового двигуна.

Післяпольотна підготовка виконується після польоту безпілотного ПС, якщо не планується його повторне застосування. Безпілотне ПС, на якому виконана

післяпольотна підготовка, переводиться на зберігання.

Підготовка до повторного застосування виконується після польоту безпілотного ПС, якщо планується його повторне застосування або переведення до технічної готовності № 1. Виконується вона на технічній або очікувальній позиції з використанням контрольно-перевірочного комплексу, наземних автоматизованих засобів контролю або КПА стартових засобів.

Після закінчення строку дії підготовки до повторного застосування, якщо безпілотне ПС не переводилось на зберігання, на ньому виконується повторна підготовка до повторного застосування.

Тривалість роботи спеціалістів на АТ, витрати на навчання і втрати робочого часу, облік виконання вправ під час відпрацювання бойових злагоджень тощо обліковуються в журналі командира стартового підрозділу (для безпілотних повітряних суден).

Решта особливостей технічної експлуатації безпілотних ПС залежать від їх класу та визначаються окремими правилами.