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

Циклова комісія технічного обслуговування авіаційної техніки

ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ

з навчальної дисципліни «Вступ до спеціальності (основи авіації Міністерства внутрішніх справ України)»
обов'язкових компонент
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

Технічне обслуговування та ремонт повітряних суден і авіадвигунів

за темою № 6 – 6.1. Система технічного обслуговування авіації МВС України

Харків 2022

ЗАТВЕРДЖЕНО
Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 30.08.2022 №8

СХВАЛЕНО
Методичною радою
Кременчуцького льотного
коледжу Харківського
національного університету
внутрішніх справ
Протокол від 22.08.2022 № 1

ПОГОДЖЕНО
Секцією науково-методичної ради
ХНУВС з технічних дисциплін
Протокол від 29.08.2022 № 8

Розглянуто на засіданні циклової комісії технічного обслуговування авіаційної техніки, протокол від 10.08.2022 № 1

Розробник:
1. викладач циклової комісії технічного обслуговування авіаційної техніки, спеціаліст вищої категорії, викладач-методист Нальотова Н.І.

Рецензенти:
1. завідувач кафедри технологій аеропортів Національного авіаційного університету, д-р техн. наук, професор Тамаргазін О.А.
2. викладач циклової комісії аеронавігації Кременчуцького льотного коледжу Харківського університету внутрішніх справ, викладач-методист, к.т.н., с.н.с Тягній В.Г.

План лекції

1. Інженерно-авіаційна служба (ІАС).
2. Планування роботи інженерно-авіаційної служби.
3. Документація інженерно-авіаційної служби.
4. Готовність інженерно-авіаційної служби та авіаційної техніки до виконання завдань за призначенням.

4.1. Основні критерії та визначення готовності інженерно-авіаційної служби та авіаційної техніки до виконання завдань за призначенням.

4.2. Підготовка інженерно-технічного складу до виконання завдань за призначенням.

5. Інженерно-авіаційне забезпечення навчань.

Рекомендована література:

Основна

1. Москаленко О.І. Теорія і практика професійної підготовки майбутніх авіаційних фахівців / Москаленко О.І.; М-во освіти і науки України, Кіровоград. льотна акад. Нац. авіац. ун-ту. - Кіровоград : Ексклюзив-Систем, 2016. - 590 с. : іл., табл. - Бібліограф.: с. 447-486.

Додаткова

2. Правила інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України. затверджено наказом Міністерства оборони України від 05.07.2016 № 343.

Інформаційні ресурси в Інтернеті

3. https://avia.gov.ua/ Офіційний сайт Державної Авіаційної Служби України.
4. https://mvs.gov.ua/Офіційний сайт Міністерства Внутрішніх Справ України.

Текст лекції

1. Інженерно-авіаційна служба (ІАС)

Організація роботи інженерно-авіаційної служби державної авіації

Управління ІАС полягає в діяльності керівного складу ІАС (посадових осіб ІАС від начальника ***технічно-експлуатаційні частини*** (***ТЕЧ***) авіаційної ланки (загону), начальника групи (обслуги обслуговування) і вище), спрямованій на своєчасне і якісне виконання завдань підлеглим ІТС суб'єктів державної авіації. Управління ІАС проводиться в загальній системі управління з'єднань та частин Збройних Сил та підрозділів інших ***суб'єктів державної авіації*** (***СДА***) і включає:

- отримання і з'ясування завдання керівним складом ІАС;
- оцінювання обстановки;

- розроблення пропозицій з організації ***інженерно-авіаційного забезпечення*** (***ІАЗ***);
- ухвалення рішення;
- планування ІАЗ;
- доведення завдань до підлеглих;
- організацію функціонування системи управління;
- керівництво підлеглими в процесі виконання завдань ІАЗ;
- здійснення контролю;
- оцінку ефективності роботи ІАС.

Для управління ІАС створюється система управління, що включає: органи управління, засоби зв'язку і ***автоматизовані системи управління (далі - АСУ)***, об'єкти управління.

До органів управління ІАС належать:

- уповноважений підрозділ Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України;
- структурні підрозділи ***головних інженерів (далі - ГІ) органів управління авіацією центральних органів виконавчої влади та Збройних Сил України (далі - ОУА ЦОВВ та ЗСУ***);
- підрозділи ІАС, які організовують виконання заходів ІАЗ, контролюють дотримання встановлених правил і норм експлуатації та ремонту АТ в СДА та не підпорядковані безпосередньо ***ОУА ЗСУ (далі - підрозділи з організації виконання заходів ІАЗ)***;
- органи управління ІАЗ СДА.

Управління ІАС здійснюється через стаціонарні або пересувні ПУ з'єднань і частин. На ***командних пунктах (далі - КП)*** з'єднань і авіаційних частин виділяються робочі місця старшим посадовим особам ІАС. ***Пункти управління (ПУ***) ІАЗ частини є складовою частиною КП авіаційної частини.

ПУ ІАЗ призначений для керівництва ІТС частини під час підготовки АТ до застосування в мирний і воєнний час, у процесі польотів, у дні роботи на АТ, для своєчасного інформування командира (штабу) про стан АТ і хід її підготовки, надання допомоги керівнику польотів (за його запитом) у керівництві діями льотного складу в особливих випадках у польоті, пов'язаних з відмовами АТ, а також для організації взаємодії з підрозділами забезпечення.

Оснащення ПУ ІАЗ частини засобами зв'язку відповідно до табеля до штату відповідного підрозділу зв'язку та ***радіотехнічного забезпечення (РТЗ)*** польотів і утримання засобів зв'язку в справному стані покладаються на керівника зазначеного підрозділу. Засоби радіозв'язку ПУ ІАЗ частини працюють на частотах, передбачених загальною схемою зв'язку частини. На ПУ ІАЗ частини перебувають: під час польотів - старший інженер польотів, у дні роботи на АТ - черговий інженер.

ПУ ІАЗ авіаційної частини укомплектовується такою апаратурою:

• засоби радіозв’язку для прослуховування інформації про обстановку в повітрі і перевірки зв’язку з ПС під час передпольотної підготовки;

• засоби проводового телефонного та (або) радіо- (транкінгового) зв’язку з керівником польотів, ае, ТЕЧ АТ, ТППР (***спеціальною інженерною службою (далі - СІС***)), технічними позиціями підготовки ПС і АЗУ, групою ***контрольно-записувальної апаратури (далі - КЗА)*** і обробки інформації, черговим аеродромно-технічного забезпечення і технічними постами контролю перед вирулюванням на ***злітно-посадкову смугу (далі - ЗПС***) та після її звільнення, перед рулінням у зону розосередження (якщо проводилися польоти на бойове застосування), групою гальмівних парашутів, старшим команди технічної допомоги;

• засоби гучномовного зв’язку з керівником польотів та ТЕЧ АТ;

• засоби сигналізації для передачі команд на технічні позиції та стоянки (укриття) ПС.

На ПУ ІАЗ авіаційної частини повинна бути така документація:

• схема розміщення авіаційної техніки на аеродромі;

• технологічні графіки підготовок АТ до польотів (у тому числі і за тривогою);

• копія планової таблиці польотів;

• витяги з радіоданих, таблиці, схеми та інструкції щодо організації та забезпечення зв’язку;

• перелік заборонених АЗУ та тих, що мають обмеження в застосуванні;

• інструкції старшому інженеру польотів, черговому інженеру, черговому аеродромно-технічного забезпечення, черговому стоянки авіаційної частини та черговому стоянки підрозділу, технічним постам і командам технічної допомоги;

• виписки з керівництва (інструкції) з льотної експлуатації, що визначають дії екіпажу в особливих випадках у польоті;

• інструкція щодо запобігання несанкціонованого зльоту;

• журнал старшого інженера польотів;

• журнал чергового інженера;

• журнал обліку ПС, які перелітають;

• журнал обліку сигналів та розпоряджень про режими використання авіаційної техніки, що вводяться;

• Правила виконання польотів державної авіації України затверджені наказом Міністерства оборони України від 05 січня 2015 року, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 26 січня 2015 року за № 82/26527;

• обов’язки посадових осіб ІТС з протидії іноземній технічній розвідці.

Пункт управління ТЕЧ АТ частини призначений для забезпечення безперервного керівництва технологічними процесами регламентних і ремонтних робіт та робіт за бюлетенями промисловості.

Пункт управління ТППР (СІС) призначений для забезпечення безперервного керівництва технологічними процесами підготовки ракет, регламентних, ремонтних робіт і робіт за бюлетенями, які виконуються на ракетах. Під час роботи спеціалістів ТЕЧ АТ частини (ТППР (СІС)) на ПУ ТЕЧ АТ (ТППР (СІС)) перебуває диспетчер, якщо він передбачений штатним розписом, або виділений черговий з персоналу ТЕЧ АТ (ТППР (СІС)). ПУ ТЕЧ АТ, ТППР (СІС) обладнується телефонним зв'язком з ПУ ІАЗ частини та, як правило, двостороннім селекторним зв'язком з підрозділами ТЕЧ АТ, ТППР (СІС).

Об'єктами управління ІАС є підпорядковані відповідним органам управління ІАС з'єднань, частин та їх підрозділів.

2. Планування роботи інженерно-авіаційної служби

Планування ІАЗ та організацію роботи ІАС здійснюють керівники САД. Зазначені посадові особи організовують розробку річного плану роботи ІАС з'єднання і частини відповідно до додатка 1 до цих Правил.

На підставі річного плану і аналізу роботи ІАС здійснюються щомісячне та щоденне планування роботи посадовими особами ІАС, форми яких наведено в додатках 2 та 3 до цих Правил. Перелік планів, які розробляються посадовими особами інженерно-авіаційної служби, наведено в додатку 4 до цих Правил.

Вихідними даними для розробки планів ІАС є:

- для Збройних Сил - організаційно-методичні вказівки з підготовки Збройних Сил на новий навчальний рік, для авіації інших СДА - відповідні вказівки керівників ОУА ЦОВВ;
- основні завдання бойової підготовки;
- нормативні документи, які визначають порядок планування;
- вимоги з бойової готовності, забезпечення безпеки польотів, організації роботи ІАС і правил експлуатації АТ;
- умови базування;
- наявність і стан АТ, засобів її експлуатації та ремонту;
- імовірність направлення АТ у ремонт і можливість її відновлення;
- надходження АТ і засобів її експлуатації, що планується;
- укомплектованість ІТС, його навченість, передбачувані строки і порядок доукомплектування.

Під час планування та в процесі виконання завдань бойової підготовки керівний ІТС проводить розрахунки:

- на перебазування ІТС та технічного майна (спільно зі штабом частини);
- необхідних засобів експлуатації та ремонту АТ (спільно зі службами та підрозділами забезпечення);
- можливостей ІАС з підготовки керованих авіаційних засобів ураження (далі - КАЗУ) та інших АЗУ;
- можливостей ІАС з відновлення АТ;

- необхідного часу та кількості ІТС на підготовку до польотів ПС у різних умовах і варіантах бойового спорядження;

- можливостей виконання регламентних робіт на АТ;

- можливостей ІАС з підготовки ПС під час переведення у вищі ступені бойової готовності;

- інші необхідні розрахунки.

Керівний ІТС також бере участь у проведенні інженерно-штурманських розрахунків (далі - ІШР).

3. Документація інженерно-авіаційної служби

Документація, якою керується ІАС, поділяється на:

- статутну (документи, що регламентують діяльність ІТС і утримання АТ, засобів експлуатації та ремонту, - статути, бойові статути, правила, керівництва, інструкції, настанови тощо);

- нормативну (накази, директиви, розпорядження, стандарти, загальні технічні вимоги, бюлетені промисловості та авіаційних ремонтних підприємств (далі - АРП), рішення виробника та розробника АТ, методичні вказівки, технічні завдання, технічні записки, технічні розпорядження, вказівки головного інженера авіації, а також старших посадових осіб ІАС СДА);

- експлуатаційну (керівництво з льотної експлуатації, інструкція з розрахунку дальності і тривалості польоту, керівництво з технічної експлуатації, до якого входять: технічний опис, інструкції з експлуатації, технологічні карти та інструкції з протидії технічним засобам розвідки (далі - ПД ТЗР), перелік несправностей, з якими ПС допускається до польоту, керівництво з військового ремонту, регламент технічного обслуговування, керівництво з завантаження і центрування, альбом електричних схем, відомості ЗЧМ (експлуатаційні), норми розходу запасних частин на 100 годин експлуатації, норми розходу матеріальних засобів на 100 годин нальоту, відомість експлуатаційних документів);

- ремонтну (керівництво з середнього ремонту, керівництво з капітального ремонту, технічні умови на капітальний та (чи) середній ремонт, альбом основних з’єднань и ремонтних допусків, креслення ремонтні, керівництво з ремонту АТ при бойових пошкодженнях, каталог деталей і складальних одиниць (комплектувальних виробів або компонентів), відомості ЗЧМ (ремонтні), норми витрат запасних частин на капітальний та (чи) середній ремонт, норми витрат матеріалів на капітальний та (чи) середній ремонт, технічна документація на нестандартне технологічне обладнання, прилади та інструменти, відомість групового комплекту запасних частин і матеріалів для забезпечення військового ремонту в особливий період, відомість ремонтного комплекту запасних частин для забезпечення капітального ремонту в особливий період, відомість ремонтної документації);

- пономерну (формуляри (з формулярними схемами), паспорти, етикетки тощо);

- облікову та звітну.

Номенклатура облікової і звітної документації встановлюється відповідними наказами Міністерства оборони України та керівників центральних органів виконавчої влади, які експлуатують ПС.

Пономерна документація додається до кожного виробу АТ і є обов'язковою її приналежністю. Порядок ведення, зберігання та відновлення формулярів (паспортів) на АТ такий:

1) формуляри (паспорти) ведуть авіаційний технік (старший авіаційний технік, борт-технік) ПС, начальники обслуг обслуговування (груп), старші техніки (техніки) обслуг обслуговування (груп) з відповідної спеціальності;

2) записи у формулярі оформлюють:

- про виконання регламентних робіт - начальник технічно-експлуатаційної частини авіаційної техніки (цеху, начальник ІАС льотно-випробувальної станції (далі - ЛВС) АРП), начальники груп регламенту та ремонту у відповідних частинах формуляра;

- про виконання періодичних робіт за бюлетенями, що виконують представники промисловості, - представник промисловості та посадова особа військової частини (установи), яка здійснювала пооперaційний контроль даних робіт;

- про виконання робіт за бюлетенями, що виконують представники промисловості, - представник промисловості та старший інженер (інженер) військової частини (представник установи) з відповідної спеціальності;

- про виконання ремонту - начальник (директор) АРП;

- про контроль технічного стану АТ - посадові особи ІТС від заступника командира ае (загону) з ІАС (начальника ТЕЧ АТ, старшого інженера (інженера) військової частини (установи) зі спеціальності) та вище;

- про виконання цільових оглядів та перевірок за вказівками вищих посадових осіб ІАС - авіаційний технік (борт-технік, механік) ПС, начальники (старші техніки) обслуг обслуговування (груп) зі спеціальності;

3) за своєчасне та правильне занесення даних до формулярів і стан формулярів є відповідальними авіаційний технік (борт-технік, механік) ПС і начальники обслуг обслуговування (груп) зі спеціальності. Правильність ведення формулярів перевіряє заступник командира ае з ІАС не рідше одного разу на три місяці, вищі посадові особи ІАС під час контрольних оглядів ПС. Усі записи у формулярі (паспорті) виконують чорнилом (кульковою ручкою) чорного або синього (фіолетового) кольору акуратно, без виправлень і підчищень. Не допускаються записи олівцем, чорнилом (кульковою ручкою) іншого кольору;

4) паспорт додається до кожного компонента та обладнання ПС, двигуна, які мають заводський номер. У ньому робляться відмітки про рух виробу під час експлуатації, про проведені ремонти та роботи за бюлетенями промисловості, про

виконані регулювальні роботи, контрольні параметри і напрацювання. До зведеного паспорта на комплекс обладнання вносяться також дані про зміни в комплектації комплексу. Записи у паспортах робляться на підставі даних формуляра ПС під час знімання агрегату з ПС та ремонту;

5) виправлені записи у формулярах (паспортах) завіряються підписами начальника ІАС військової частини (установи) або заступника командира ае (загону) з ІАС, інженера частини з відповідної спеціальності та скріплюються печаткою військової частини (установи). Незавірені виправлення не допускаються;

6) під час відправки ПС, їх компонентів та обладнання, зокрема авіаційних двигунів (далі - АД), допоміжних силових установок (далі - ДСУ), головних редукторів, коробок літакових агрегатів, виносних коробок агрегатів та повітряних гвинтів до ремонту, передачі до іншої частини в їх формулярах (паспортах) вносяться підсумкові дані про напрацювання, перевіряється відповідність номерів агрегатів і блоків номерам, що вказані у формулярах (паспортах). Внесені підсумкові дані завіряються підписом заступника командира військової частини з ІАС (установи, АРП) та скріплюються печаткою військової частини (установи, АРП);

7) у разі повного заповнення формуляра (паспорта) заводиться новий формуляр (паспорт). На титульному аркуші нового формуляра (паспорта) робиться запис про те, що він є продовженням, а на титульному аркуші старого - про те, що заведений новий формуляр, і вказується дата. Усі підсумкові дані про напрацювання переносяться із використаного основного формуляра (паспорта) до нового формуляра (паспорта). Написи на титульних аркушах у новому та старому формулярах (паспортах), підсумкові дані про напрацювання завіряються підписом заступника командира військової частини з ІАС (установи, АРП) та скріплюються печаткою військової частини (установи, АРП). Новий та старий формуляри (паспорти) зберігаються разом;

8) формуляри (паспорти) на АТ зберігаються в спеціальному приміщенні підрозділу, в обладнаних для цього шафах. За організацію їх зберігання відповідальним є командир (начальник) підрозділу. Авіаційний технік ПС відповідає за зберігання і стан формулярів (паспортів) закріпленого за ним ПС. З метою забезпечення збереження формулярів ПС, який виконує завдання у відриві від базового аеродрому (більше 1 місяця), замість формулярів використовують бортову картку;

9) паспорти на засоби вимірювальної техніки (далі - ЗВТ) зберігаються в підрозділах, за якими вони закріплені. Паспорти на авіаційні керовані засоби ураження зберігаються в ТППР (СІС);

10) у випадку втрати формуляра (паспорта) на АТ, придатну до експлуатації, на підставі даних, які обліковуються у військовій частині (установі, АРП), заводиться дублікат формуляра (паспорта). При цьому заступник командира частини з ІАС (заступник начальника АРП, установи) зобов’язаний вжити всіх

заходів щодо відновлення даних. Дублікат формуляра (паспорта) підписується заступником командира частини з ІАС (начальника АРП, установи) та скріплюється печаткою військової частини (АРП, установи). Якщо основні технічні дані агрегату (блока, приладу) не можна відновити в умовах військової частини (установи), то він направляється до АРП із супроводжувальною документацією, в якій вказується напрацювання з початку експлуатації, після останнього ремонту, заводський номер ПС, на якому був встановлений агрегат (блок, прилад);

11) у випадку втрати формуляра (паспорта) на АТ заступник командира частини з ІАС (начальника АРП, установи) повинен встановити причину втрати, винуватців і доповісти про це командиру військової частини (начальнику АРП, установи);

12) формуляри (паспорти), які мають гриф обмеження доступу, зберігаються (передаються, пересилаються), а в разі їх втрати відновлюються відповідно до чинних наказів із секретного діловодства.

Необхідні зміни та доповнення до експлуатаційної, пономерної та ремонтної документації доводяться до СДА бюлетенями і вказівками ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

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

Зазначені посадові особи повинні забезпечити своєчасне внесення до документації змін (доповнень) і не менше одного разу на рік перевіряти наявність і стан еталонних примірників документації із записом про це на вклеєному спеціально для цього аркуші.

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

Облік і звітність ІАС ведуться згідно з формами та в строки, установлені цими Правилами та іншими документами Міністерства оборони України та ЦОВВ, яким підпорядковані СДА.

4. Готовність інженерно-авіаційної служби та авіаційної техніки до виконання завдань за призначенням

4.1. Основні критерії та визначення готовності інженерно-авіаційної служби та авіаційної техніки до виконання завдань за призначенням

Готовність ІАС до виконання завдань за призначенням визначається укомплектованістю і рівнем професійної підготовки ІТС, наявністю та готовністю засобів експлуатації та ремонту АТ до використання за призначенням.

За укомплектованість ІТС засобами експлуатації та ремонту відповідають командир та керівники відповідних служб забезпечення авіаційної частини. За інженерно-технічну підготовку ІТС, готовність засобів експлуатації та ремонту до використання за призначенням - керівний ІТС авіаційної частини.

Готовність АТ до виконання завдань за призначенням визначається справністю (працездатністю) АТ і часом, необхідним на її підготовку до виконання бойових завдань.

Справним вважається ПС, стан якого відповідає всім вимогам нормативної та (або) конструкторської документації.

Справне ПС, його компоненти і обладнання повинні мати залишки встановлених ресурсів та строків служби не менше потрібних для виконання польоту на максимальну дальність.

Працездатним вважається ПС, здатне виконувати всі польотні завдання, які передбачені керівництвом з льотної експлуатації.

Боєготовим вважається працездатне ПС, яке має необхідний запас ресурсу (строку служби), приведене у вихідне, встановлене ЕД положення чи стан, і підготовлене до виконання поставленого бойового завдання на використання за призначенням.

Виріб АТ (агрегат, пристрій, система, комплекс, двигун, планер ПС) експлуатують до досягнення граничного стану, встановленого нормативною та (чи) конструкторською документацією.

Граничний стан може бути заданий або встановленими показниками (ресурсом та/чи строком служби), або областю непрацездатних станів, або областю передвідмовних станів.

АТ нормативною документацією встановлюють такі ресурси (строки служби):

- ресурс до першого ремонту - сумарне напрацювання від уведення виробу АТ в експлуатацію до його направлення в перший ремонт;
- міжремонтний ресурс - сумарне напрацювання виробу АТ між двома послідовними ремонтами;
- призначений ресурс - сумарне напрацювання, при досягненні якого експлуатацію виробу належить припинити незалежно від його технічного стану;
- строк служби до першого ремонту - календарна тривалість експлуатації від уведення виробу АТ в експлуатацію до його направлення в перший ремонт;
- міжремонтний строк служби - календарна тривалість експлуатації виробу АТ між двома послідовними ремонтами;
- призначений строк служби - календарна тривалість експлуатації, в разі досягнення якої експлуатацію виробу належить припинити незалежно від його технічного стану.

Початком відліку призначеного ресурсу (строку служби), ресурсу (строку служби) до першого ремонту та міжремонтного ресурсу (строку служби) виробу АТ є дата запису в його пономерній документації про випуск (закінчення ремонту) керівником підприємства (для виробу АТ іноземного виробництва - уповноваженим персоналом).

Для виробу АТ, виготовленого до введення в дію цих Правил, початком відліку ресурсних показників (ресурсів, строків служби) є дата запису про приймання виробу АТ представником замовника (військовим представництвом) (для виробів АТ іноземного виробництва - уповноваженим персоналом).

АТ можуть встановлюватися гарантійний ресурс та (або) гарантійний строк служби (напрацювання та (або) календарна тривалість експлуатації), протягом яких виробник або АРП гарантує і забезпечує виконання встановлених вимог до АТ за умови додержання у підрозділах СДА правил експлуатації, зберігання і транспортування. Початком відліку гарантійних зобов'язань є запис про приймання АТ представником замовника (військовим представництвом).

Ресурси, строки служби виробам АТ встановлюються бюлетенями промисловості (в окремих випадках рішеннями промисловості), введеними в дію ГІ авіації Повітряних Сил ЗСУ (ГІ авіації ЦОВВ або виду ЗСУ, якщо АТ експлуатується лише в цьому ЦОВВ або виді ЗСУ) чи вказівками ГІ авіації Повітряних Сил ЗСУ (ГІ авіації ЦОВВ або виду ЗСУ, якщо АТ експлуатується лише в цьому ЦОВВ або виді ЗСУ).

Своєчасне визначення моменту досягнення граничного стану під час експлуатації за ресурсом здійснюють шляхом контролю напрацювання (строку служби) виробу АТ.

Середній залишок призначеного до першого ремонту (міжремонтного) ресурсу всіх ПС і АД у частині повинен бути не менше 5 %. Виробіток ресурсу має бути ступеневим.

Комплектувальні вироби, ресурси (строки служби) яким не встановлено в бюлетені про ресурс основного виробу, експлуатуються в межах ресурсу (строку служби) того типу основного виробу, на якому вони встановлені.

До витрати ресурсу літака зараховується 100 % роботи в повітрі, вертольота - 100 % роботи в повітрі та 20 % роботи несучої системи на землі.

До витрати ресурсу двигунів і повітряних гвинтів зараховується 100 % їх роботи в повітрі та 20 % роботи на землі.

До витрати ресурсу літака та двигуна безпілотного апарата зараховується 100 % роботи в повітрі та на землі.

Для АТ іноземного виробництва витрати ресурсів літаків, вертольотів, двигунів, повітряних гвинтів на землі та в повітрі рахуються відповідно до вимог заводу-виробника.

Для компонентів та обладнання, ресурс яким встановлено в годинах, напрацювання обліковується за нальотом ПС або згідно з показаннями лічильника напрацювання, якщо він установлений.

4.2. Підготовка інженерно-технічного складу до виконання завдань за призначенням

Під час експлуатації АТ ІТС проводить заходи щодо підтримання заданого рівня справності, надійності АТ і запасу її ресурсу, надає допомогу в організації виконання промисловістю робіт за бюлетенями з метою підвищення бойових можливостей і покращення експлуатаційних характеристик, утримує АТ в стані, який забезпечує її переведення в боєздатний стан у мінімально можливі строки.

З метою підготовки ІТС до виконання завдань за призначенням плануються і проводяться командно-штабні, льотно-тактичні, тактико-спеціальні навчання (тренування), льотно-методичні збори та інші заходи, на яких ІТС здобуває та вдосконалює навики в організації і здійсненні ІАЗ виконання завдань за призначенням.

Для досягнення та підтримки постійної готовності СДА до роботи в умовах бойової обстановки за планами командування на навчаннях (тренуваннях) відпрацьовуються:

- організація ІАЗ дій за призначенням СДА;
- переведення СДА у різні ступені бойової готовності;
- підготовка ПС до вильоту за тривогою (сигналом) (виведення з-під удару);
- підготовка ПС до польоту зі зміною варіантів озброєння і знімного обладнання;
- підготовка ПС до польоту зі зміною даних і ключів, які вводять у комплекси та системи;
- підготовка ПС до польоту в умовах застосування противником зброї масового ураження (далі - ЗМУ);
- підготовка АЗУ другого і наступних бойових комплектів;
- організація виконання регламентних і ремонтних робіт під час цілодобової роботи ІТС;
- перебазування ІТС і технічного майна структурних підрозділів авіаційних частин з їх розгортанням і виконанням завдань у польових умовах;
- організація та проведення дезактивації, дегазації АТ в умовах радіоактивного, хімічного та біологічного (бактеріологічного) зараження;
- управління підрозділами під час маневру;
- організація евакуації ПС із місць вимушеної посадки.

Бойові можливості АТ, досягнуті строки її підготовки до бойових польотів у різних варіантах озброєння (обладнання), можливості ІТС щодо забезпечення бойових дій (виконання завдань за призначенням) систематизуються і використовуються як довідкові матеріали з боєготовності АТ і ІТС.

5. Інженерно-авіаційне забезпечення навчань

Основною метою ІАЗ навчань є забезпечення льотно-тактичної підготовки льотного складу та вдосконалення практичних навичок ІТС щодо виконання завдань ІАЗ бойових дій СДА.

У кожній авіаційній частині розробляється типовий план підготовки ІАС до навчання. Заступник командира авіаційної частини з ІАС на основі типового плану відпрацьовує спільно з ОУ СДА (штабом) та структурними підрозділами забезпечення план на кожне навчання.

У плані підготовки до навчання передбачаються:

- заходи щодо організації робіт на АТ в умовах розосередження, маскування та застосування противником ЗМУ;
- відпрацьовування переліку робіт, які необхідно виконати на АТ з урахуванням особливостей майбутніх навчань;
- цільові огляди ПС, які беруть участь у навчаннях;
- уточнення типових розрахунків на ІАЗ стосовно майбутнього навчання;
- перевірка готовності до перебазування ІТС і технічного майна частини;
- подача заявок у підрозділи забезпечення на агрегати, ресурс яких не може бути продовжений, на випадок необхідності їх оперативної заміни під час навчань;
- перевірка готовності ІАС структурних підрозділів СДА до навчання;
- проведення занять і тренувань з льотним та ІТС з особливостей підготовки АТ до польотів і заходів безпеки щодо завдань та умов майбутніх навчань;
- участь у рекогносцировці оперативних аеродромів, аеродромів розосередження;
- заходи щодо відновлення ресурсу ПС під час навчань;
- відпрацьовування питань взаємодії ІАС з іншими службами та підрозділами забезпечення авіаційної частини;
- організація збору матеріалів, необхідних для узагальнення досвіду роботи ІАС під час навчань і відпрацювання звіту.

Про готовність ПС до навчання та виконаних на них роботах заступником командира ае з ІАС робиться запис у формулярі ПС.

Під час навчань ІАС відпрацьовуються такі елементи:

- форми та методи управління ІТС в умовах прихованого управління військами;
- розрахунки сил і засобів ІАС та підрозділів забезпечення, необхідні для підготовки ПС до польотів із заданою інтенсивністю та в задані строки, для відновлення АТ і виконання робіт в умовах маневру;
- навички складання доповідей-довідок командиру авіаційної частини, планів, донесень, розпоряджень та вказівок;
- питання взаємодії ІАС з іншими службами та структурними підрозділами забезпечення авіаційної частини;
- практичні навички підготовки АТ до польотів в умовах, максимально наближених до бойових (ПС розосереджуються, їх підготовка до польотів

проводиться в укриттях (зонах розосередження), відпрацьовуються практичні навички підготовки ПС до польотів в умовах застосування противником ЗМУ, проводяться тренування з відновлення справності АТ у польових умовах).

З метою узагальнення і поширення досвіду отримані під час навчань відомості про роботу ІАС і працездатності АТ накопичуються та систематизуються. Вони використовуються під час підготовки звіту про роботу ІАС під час навчань.

Звіт повинен містити відомості про:

- заходи ІАС щодо підготовки до навчання;
- завдання, які вирішувала ІАС під час навчань;
- нововведення в організації роботи ІАС під час навчань;
- результати виконання поставлених завдань та недоліки під час навчань, які мали вплив на виконання завдань;
- тривалість підготовки АТ, варіанти озброєння, кількість залучених сил та засобів, трудовитрати на виконання підготовок АТ до польотів, регламентних і ремонтних робіт;
- перебазування;
- організацію підготовки АТ та робіт з її відновлення на основному та оперативному аеродромах;
- висновки щодо роботи ІАС під час навчань.

Затверджені відповідними командирами звіти про роботу ІАС під час навчань подаються після закінчення навчань: авіаційною частиною - в ОУА вищого рівня не пізніше ніж через 15 днів, ОУА вищого рівня - в ОУА ЦОВВ і ЗСУ не пізніше ніж через 20 днів.