

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

Циклова комісія аеронавігації

ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ

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

Аеронавігація

за темою № 6 - «Система технічного обслуговування авіації МВС України»

Харків 2021

ЗАТВЕРДЖЕНО

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

СХВАЛЕНО

Методичною радою
Кременчуцького льотного коледжу
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 22.09.2021 № 2

ПОГОДЖЕНО

Секцією Науково-методичної ради
ХНУВС з технічних дисциплін
Протокол від 22.09.2021 № 8

Розглянуто на засіданні циклової комісії аеронавігації, протокол від 10.09.2021 № 2

Розробник:

1. викладач циклової комісії аеронавігації Ножнова М.О.
2. викладач циклової комісії технічного обслуговування авіаційної техніки, спеціаліст вищої категорії, викладач-методист Дєрябіна І.О.

Рецензенти:

1. професор кафедри аеронавігаційних систем навчально-наукового інституту Аеронавігації, електроніки та телекомунікації Національного авіаційного університету, доктор технічних наук, доцент Шмельова Т.Ф.
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. Контроль за роботами, які виконуються на авіаційній техніці.
2. Зберігання авіаційної техніки під час експлуатації.
3. Технічна експлуатація авіаційної техніки за станом.
4. Склад повітряного судна та розподіл відповідальності персоналу інженерно-авіаційної служби за обслуговування систем повітряного судна залежно від спеціальності.
5. Особливості інженерно-авіаційного забезпечення авіації Національної гвардії України.
6. Особливості інженерно-авіаційного забезпечення авіації Державної прикордонної служби України.
7. Особливості інженерно-авіаційного забезпечення авіації Державної служби України з надзвичайних ситуацій.

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. Офіційний сайт Державної Авіаційної Служби України. – Режим доступу: <https://avia.gov.ua/>
4. Офіційний сайт Міністерства Внутрішніх Справ України. – Режим доступу: <https://mvs.gov.ua/>

Текст лекції

1. 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.

2. 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, переконасервації та виконання чергових робіт зі зберігання. Якщо ПС тимчасово несправне, на табличці позначається характер несправності.

3. 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.

4. Склад повітряного судна та розподіл відповідальності персоналу інженерно-авіаційної служби за обслуговування систем повітряного судна залежно від спеціальності

До складу ПС входять планер і його системи, двигун і його системи, бортове обладнання. До складу бортового обладнання ПС входять АОЗ, авіаційне обладнання (далі - АО), РЕО, бортові комплекси, бортові комплексні системи.

Складові частини списаної (вилученої з обліку) АТ, отримані від її розбирання (на яку формуляр (паспорт) знищений у встановленому порядку) та які використовуються як музейний експонат, пам'ятник, постамент, навчальний посібник тощо, - не належать до ПС та АТ. Їх облік здійснюється підрозділом (службою) відповідно до напрямку їх належності та використання. Визначення підрозділу (служби) здійснюється командиром (керівником) частини (установи).

Бортове обладнання конструктивно складається з:

- бортових пристроїв (функціонально закінчених складальних одиниць, що включають блоки, прилади, агрегати та реалізують часткові технічні завдання);
- бортових систем (сукупність функціонально зв'язаних пристроїв, блоків, агрегатів, призначених для рішення одного або декількох часткових завдань);
- бортових комплексів (функціонально зв'язаних бортових систем і пристроїв, об'єднаних загальними алгоритмами і централізованими обчислювальними системами, призначених для рішення одного або декількох завдань різними способами).

Відповідальними за стан елементів, агрегатів і деталей планера та його систем, двигуна та його систем, бортових комплексів, систем і пристроїв обладнання є персонал, який здійснює технічну експлуатацію відповідних агрегатів і деталей, бортових систем і пристроїв.

За справність електричних ланцюгів від розподільних пристроїв (включаючи запобіжники) бортових комплексів, систем і пристроїв обладнання (у тому числі засобів рятування екіпажу) відповідає персонал, який здійснює технічну експлуатацію цього обладнання.

Усі роботи, пов'язані з військовим ремонтом бортової електричної мережі, виконуються персоналом за належністю пошкодженої ділянки під контролем персоналу з АО.

Перевірку електричних параметрів агрегатів і систем керування двигунами, роз'єднання та з'єднання штепсельних роз'ємів, їх констрування виконує персонал з АО.

Перевірку електроланцюгів (пуску, скидання, стрільби) виконує персонал з АОз.

Забороняється використовувати бортові акумуляторні батареї для перевірки та регулювання усіх видів обладнання ПС.

Дозволяється використовувати бортові акумуляторні батареї тільки для перевірки їх під навантаженням, запуску двигунів згідно з регламентом технічної експлуатації (КЛЕ) та введення (стирання) ключової інформації в апаратуру державного розпізнання.

Персонал з ПД виконує:

- демонтаж і монтаж електричних, електропневматичних, електрогідравлічних агрегатів, датчиків, приймачів і сигналізаторів, які вбудовані в системи керування ПС та двигунами, у злітно-посадкові пристрої, у паливні, масляні, гідравлічні та пневматичні системи, системи пожежогасіння;

- демонтаж і монтаж агрегатів електричних систем керування двигунами, пов'язаних з роз'єднанням та приєднанням комунікацій паливної, масляної, гідравлічної, повітряної систем і системи кисневого підживлення, а також з роз'єднанням і приєднанням елементів системи керування двигунами;

- демонтаж і монтаж електричних агрегатів, розташованих на паливних, масляних і гідравлічних баках.

Від'єднання та приєднання електричних джгутів і окремих проводів до цих агрегатів виконує персонал з АО.

Регулювання та перевірку таких агрегатів виконує персонал з ПД спільно з персоналом з АО.

Демонтаж і монтаж датчиків, вбудованих в бортові системи та пристрої обладнання ПС, виконує персонал, який здійснює технічну експлуатацію цих систем та пристроїв.

За технічний стан і справність датчиків та ланцюгів їх підключення є відповідальним персонал за належністю датчиків.

Регулювання тяг, натискаючих пристроїв, що впливають на кінцеві вимикачі положення злітно-посадкових пристроїв, органів керування ПС та АД, виконує персонал з ПД.

Працездатність кінцевих вимикачів та інерційних датчиків розгальмовування після їх регулювання перевіряє персонал з ПД спільно з персоналом з АО.

За технічний стан і герметичність бортових систем та пристроїв планера, двигунів та бортового обладнання, в які подається повний та статичний тиск від приймачів повітряного тиску (далі - ППТ), відповідає персонал, який здійснює технічну експлуатацію бортових систем та пристроїв.

Про демонтаж і монтаж бортових систем та пристроїв, які підключені до ППТ і не належать до АО, відповідний персонал доповідає начальнику групи регламенту та ремонту АО або начальнику обслуговування АО, які проводять перевірку герметичності систем.

Демонтаж та монтаж трубопроводів і шлангів повного та статичного тиску до цих бортових систем і пристроїв виконує персонал з АО.

Регламентні роботи на аварійних кисневих системах, приладах, парашутних напівавтоматах і автоматах, які встановлюються в системах катапультивання, роз'єднання та з'єднання колодок об'єднаних рознімачів комунікацій, відключення та підключення систем засобів аварійного покидання ПС (далі - ЗАППС) до системи ППТ виконує персонал з АО.

Демонтаж і монтаж систем та агрегатів АО, які встановлюються в системах катапультивання, підготовку парашутних напівавтоматів і автоматів до роботи (введення, встановлення значень часу та висоти спрацювання), а також їх налаштування (за потреби) виконує персонал пошуково-рятувальної і парашутно-десантної служби (далі - ПР і ПДС) спільно з персоналом групи регламенту та ремонту ЗАППС.

Демонтаж і монтаж парашутних приладів, напівавтоматів і автоматів, які встановлюються на парашутах, що не належать до систем катапультивання, облік строків та обсяг робіт, що на них виконуються, підготовку їх до роботи та налаштування виконує персонал ПР і ПДС.

Регламентні роботи на парашутних напівавтоматах та автоматах, які встановлюються на рятувальних парашутах екіпажів ПС, які не є належністю систем катапультивання, виконує персонал з АО відповідно до ЕД на ПС.

Регламентні роботи на парашутних приладах, напівавтоматах і автоматах, які належать до ПР і ПДС, на десантних, запасних, тренувальних та спортивних парашутах виконує персонал ПР і ПДС відповідно до ЕД на ці парашути, напівавтомати та автомати.

Відповідальними за зберігання, справність, своєчасність виконання регламентних робіт, отримання зі складу (здачу на склад) парашутних напівавтоматів і автоматів є посадові особи ПР і ПДС.

За кондиційність носіїв інформації, крім аерофотоплівок, їх отримання та облік, використання та заряджання відповідає персонал з експлуатації систем, в яких використовуються відповідні носії інформації.

За кондиційність аерофотоплівок, їх отримання та облік, заряджання та розряджання касет (пеналів), фотокамер, блоків реєстрації систем повітряної

розвідки, АОЗ, АО, РЕО і бортових комплексів (далі - БК) відповідає персонал служби обробки даних повітряної розвідки (аерофотослужби), групи контрольно-записуючої апаратури та обробки інформації, обслуг обслуговування за належністю обладнання.

За правильність та якість обробки носіїв інформації відповідає персонал служби обробки даних повітряної розвідки (аерофотослужби), контрольно-записуючої апаратури та обробки інформації, об'єктивного контролю та оцінки технічного стану прицільно-навігаційних комплексів.

Встановлення та зняття касет (пеналів) блоків реєстрації систем повітряної розвідки, АОЗ, АО, РЕО і бортових комплексів, а також перевірку працездатності цих блоків проводять спеціалісти відповідних обслуг обслуговування.

Передача касет фотореєстраторів, фотокамер та катушок зі стрічками запису інформації засобів РЕР та аерофоторозвідки здійснюється персоналом обслуг обслуговування особам, які доставляють їх на пункти обробки, під підпис у журналі підготовки ПС або в книзі обліку.

Доставку касет фотореєстраторів, фотокамер, фотообладнання, РЕО, АОЗ і БК від ПС у підрозділи обробки інформації та назад виконує персонал, призначений наказом командира (керівника) СДА. У авіаційних частинах, які мають підрозділи розвідки, доставку накопичувачів розвідувальної інформації до носія й назад здійснюють спеціалісти підрозділу обробки інформації.

Усі види регламентних, ремонтних і регулювальних робіт на пристроях АО, АОЗ, РЕО і БК, демонтованих із ПС, повинні виконуватись у спеціальних приміщеннях з дотриманням правил безпеки, які унеможливають ураження персоналу електричним струмом та електромагнітним випромінюванням, та заходів з ПД ТЗР.

Після закінчення робіт за приладними дошками їх закриває та пломбує персонал з АО, після чого він перевіряє працездатність аерометричних приладів та герметичність систем ППТ із записом результатів перевірки на ЗОК.

Чохли і заглушки ППТ повинні бути промарковані і зблоковані з іншими чохлами та заглушками ПС. Для кожного типу ПС заступником керівника СДА з ІАС встановлюється єдиний порядок блокування чохла і заглушок, а також порядок і місце їх зберігання після зняття з ПС.

Регламентні та ремонтні роботи на фотореєстраторах, електричних перетворювачах, датчиках висоти і швидкості, показчиках курсу, координат тощо, які входять до складу АОЗ, РЕО, БК у вигляді окремих агрегатів і блоків, виконує персонал групи регламенту та ремонту АО.

Регламентні та ремонтні роботи на агрегатах гідравлічних та пневматичних систем, систем рідинного охолодження, кондиціонування та наддуву, які входять до складу АОЗ, АО, РЕО, БК виконує персонал за належністю систем, а демонтаж і монтаж агрегатів і трубопроводів (до розподільних пристроїв включно), підключених до загальних систем ПС, виконує персонал групи регламенту та ремонту планера та двигуна.

Перевірку працездатності та герметичності бортових систем і пристроїв обладнання ПС після виконання регламентних робіт і монтажу, облік їх виконання проводить персонал, відповідальний за їх експлуатацію.

Спорядження, підготовка до застосування та підвіска автоматичних контейнерних радіомаяків-відповідачів виконується персоналом з РЕО та АОЗ за належністю обладнання.

Під час виконання передпольотної підготовки, підготовки до повторного польоту забороняється зняття акумуляторних батарей із ПС, в систему державного розпізнання якого введена ключова інформація. Інформація про знімання та встановлення акумуляторних батарей заноситься в журнал підготовки ПС. Після закінчення усіх робіт на ПС перед закриттям кабіни старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС контролює вимикання всіх споживачів та акумуляторних батарей.

Пономерний облік секретних виробів в ІАС ае, ТЕЧ АТ, окремих групах здійснюється посадовими особами ІАС, відповідальними за експлуатацію зазначеного обладнання, в ІАС частини в обліково-плановому відділі (далі - ОПВ) (за відсутності ОПВ - посадовою особою, яка має відповідний допуск та визначена керівником ІАС СДА). Облік секретних виробів в ІАС здійснюється у журналі пономерного обліку секретних виробів (додаток 22).

Авіаційний технік ПС повинен щодня під час виконання робіт перевіряти наявність встановлених на ПС секретних виробів.

Щотижня перевіряють наявність секретних виробів:

- начальник ТЕЧ ланки (загону) на літаках ланки (загону);
- начальник обслуги (групи) зі спеціальності в обслузі (групі);
- визначена керівником ІАС СДА посадова особа з числа керівного складу

ІАС, яка допущена до експлуатації відповідного типу секретних виробів у підпорядкованих обслугах (групах).

Заступник командира ае з ІАС, начальник ТЕЧ АТ та ТППР (СІС) авіаційної частини вказану перевірку виконують щокварталу.

Про виконання перевірки робиться запис в особистій формі встановленого зразка техніка ПС, начальника обслуги (групи), особи, відповідальної за експлуатацію (облік, зберігання) обладнання.

Звірка обліку секретних виробів підрозділів ІАС з обліком авіаційної частини проводиться щокварталу із записом у журналі пономерного обліку секретних виробів.

Особи, відповідальні за ведення обліку секретних виробів, призначаються наказом командира (керівника) СДА.

Експлуатація, облік, зберігання апаратури засекреченого зв'язку та документації до неї здійснюються згідно з відповідними документами.

5. Особливості інженерно-авіаційного забезпечення авіації Національної гвардії України

Особливістю роботи авіації Національної гвардії України (далі - НГУ) є забезпечення мобільності спеціальних підрозділів військових частин спеціального призначення для їх оперативного реагування на дії злочинних угруповань.

Повітряні судна авіації НГУ можуть базуватися як на своїх аеродромах, так і на аеродромах інших відомств.

Особливості технічної експлуатації АТ військово-транспортної авіації та армійської авіації поширюються на вертольоти та транспортні літаки, що експлуатуються в авіації НГУ, якщо інше не вказано в цій главі.

Встановлення порядку зберігання, охорони, списання, оброблення, протипожежного захисту ПС, обліку та звітності проводиться згідно з цими Правилами та нормативно-правовими актами Міністерства оборони України та Національної гвардії України

ГІ авіації НГУ має право допускати до виконання польоту ПС та його комплектувальні вироби із закінченими ресурсами та строками служби у порядку, визначеному наказами Міністерства оборони України з цих питань.

Порядок розміщення чергових сил, АТ, засобів наземного забезпечення польотів на аеродромі (вертолітному майданчику) визначається керівництвом авіації НГУ залежно від місцевих умов і з урахуванням забезпечення вильоту ПС для виконання завдання у встановлений строк.

6. Особливості інженерно-авіаційного забезпечення авіації Державної прикордонної служби України

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

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

Усі особливості армійської авіації, авіації ВМС та ВТА поширюються на ПС Державної прикордонної служби, якщо інше не вказано в цій главі.

Технічна експлуатація АТ здійснюється згідно з цими Правилами та в нормативні строки, визначені начальником (керівником) авіації Державної прикордонної служби з урахуванням умов базування та досвіду експлуатації АТ.

Дозволяється допускати ПС до польоту з оперативного аеродрому для завершення польотного завдання з поверненням на аеродром постійного базування чи для повернення на аеродром постійного базування без завершення польотного завдання з пошкодженнями та відмовами, які передбачені спеціальним переліком в КЛЕ чи затверджені ГІ авіації Державної прикордонної служби України.

Встановлення порядку зберігання, охорони, списання, оброблення, протипожежного захисту ПС, обліку та звітності здійснюється згідно з цими Правилами, нормативно-правовими актами Міністерства оборони України та Державної прикордонної служби України.

7. Особливості інженерно-авіаційного забезпечення авіації Державної служби України з надзвичайних ситуацій

Особливістю роботи авіації Державної служби України з надзвичайних ситуацій (далі - ДСНС) є забезпечення ефективності та оперативності виконання завдань щодо запобігання та локалізації надзвичайних ситуацій природного і техногенного характеру, екстреної евакуації громадян, що зазнали лиха, до місць надання невідкладної допомоги та евакуації постраждалого населення із районів (об'єктів) надзвичайних ситуацій, повітряних перевезень вантажів та гуманітарної допомоги, а також виконання чергування екіпажів літаків та вертольотів для проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування.

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

Технічна експлуатація АТ здійснюється відповідно до цих Правил з дотриманням нормативних строків, визначених начальником (керівником) органу управління авіації ДСНС з урахуванням умов базування, технічного стану АТ та досвіду її експлуатації.

Особливості технічної експлуатації АТ армійської авіації та ВТА поширюються на вертольоти та транспортні і спеціальні літаки на базі транспортних, що експлуатуються в авіації ДСНС України, якщо інше не вказано в главі 6 цього розділу.

Строки та порядок проведення підготовки авіаційних підрозділів ДСНС до чергового періоду експлуатації визначає начальник (керівник) органу управління авіації ДСНС. При цьому на одне ПС повинно бути виділено не менше 5 робочих днів.

ПС, на яких виконуються роботи із сезонного обслуговування, на польоти планувати забороняється.

В окремих випадках допускається використання ПС, на яких виконується підготовка до сезонної експлуатації, до виконання завдань за призначенням після їх приведення до справного стану та на підставі відповідного розпорядження ГІ авіації ДСНС.

Організація інженерно-авіаційного забезпечення чергування пошуково-рятувальних сил і засобів:

1) на чергування з авіаційного забезпечення виконання завдань авіацією ДСНС призначаються:

- екіпажі ПС, допущені до самостійного виконання всіх видів підготовок до польотів в обсязі, передбаченому РТО цього типу ПС;

- справні ПС, які мають запас ресурсу, що забезпечує не менше десяти вильотів вертольотів і п'яти вильотів літаків з максимальною тривалістю польоту;

- ІТС, допущений до експлуатації ПС цього типу;

- спеціальне обладнання, підготовлене відповідно до інструкції з його експлуатації та має запас ресурсу в межах тривалості чергування;

2) кожне пошуково-рятувальне ПС, що залучається до чергування в єдиній системі проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування, обладнується відповідно до нормативно-правових актів з організації авіаційного пошуку і рятування та укладених договорів та додатковим обладнанням відповідно до покладених завдань у разі виконання інших завдань за призначенням;

3) за рішенням начальника ОУА ДСНС окремі пошуково-рятувальні ПС повинні мати відповідне десантне обладнання для скидання предметів та засобів життєзабезпечення потерпілим;

4) для чергових сил і засобів, що залучаються до авіаційного пошуку та рятування, встановлюються три ступені готовності: "готовність № 3", "готовність № 2", "готовність № 1".

Час вильоту ПС з різних ступенів готовності та строк чергування ПС у різних ступенях готовності визначається нормативно-правовими актами з авіаційного пошуку і рятування;

5) персонал, АТ, засоби наземного обслуговування, призначені на чергування, складають сили і засоби чергового підрозділу. Склад, кількість спеціалістів авіаційного підрозділу та підрозділів забезпечення, кількість ПС, ЗТО ПС, ЗНО СЗ, які призначаються на чергування, визначаються наказом командира авіаційної частини.

Використовувати черговий підрозділ для рішення завдань, не пов'язаних з несенням чергування, забороняється;

6) черговий підрозділ розташовується на спеціально відведених стоянках, які укомплектовуються ЗТО, засобами зв'язку, витратними матеріалами, документацією, необхідними для несення чергування, згідно з переліком, затвердженим заступником командира авіаційної частини з ІАС;

7) строки підготовки до польоту на застосування за призначенням встановлюються рішенням начальника Управління авіації та авіаційного пошуку і рятування ДСНС, ураховуючи умови базування конкретних чергових сил;

8) на кожне ПС чергового підрозділу виділяється комплект пошуково-рятувального та/або іншого майна (відповідно до завдання на чергування). Склад, розміщення, порядок зберігання майна визначається наказами командира авіаційної частини ДСНС;

9) на ПС, які знаходяться на чергуванні, щодоби у встановлений командиром авіаційної частини час виконується передпольотна підготовка з оформленням контрольного листа підготовки ПС до польоту.

На період виконання всіх видів робіт (крім передпольотної підготовки, підготовки до повторного польоту та післяпольотної підготовки), а також за

потреби усунення несправностей, ПС знімається з чергування і підміняється іншим (підготовленим до несення чергування) або переводиться у нижчий ступінь готовності. Роботи з підготовки ПС до чергування виконуються ІТС підрозділу, від якого виділено ПС. Дозволяється у разі необхідності до виконання робіт залучати ІТС інших підрозділів, якщо він допущений до експлуатації АТ цього типу;

10) на ПС, задіяних до несення чергування на позабазовому аеродромі, дні роботи на АТ (попередня підготовка) виконуються не менше одного разу на тиждень;

11) допуск ПС до чергування після їх підготовки всіма спеціалістами здійснює заступник командира ае з ІАС (старша посадова особа ІАС підрозділу), від якого виділяються ПС. Він відповідає за повноту, якість підготовки ІТС та ПС до несення чергування;

12) попередня, передпольотна, післяпольотна підготовки та підготовка до повторного польоту під час несення чергування на позабазовому аеродромі (в аеропорту) виконуються черговим екіпажем ПС.

За повноту, якість і своєчасність виконання робіт з передпольотної підготовки, підготовки до повторного польоту та післяпольотної підготовки на ПС під час чергування на позабазовому аеродромі (в аеропорту) відповідає командир екіпажу ПС;

13) ПУП з ручок управління двигунами ПС, які знаходяться на чергуванні, знімаються під час переведення чергових сил у готовність № 1. Ключі від ПУП зберігаються в приміщенні чергового підрозділу в умовах, які унеможливають несанкціонований доступ до них.

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

Охорона ПС авіації ДСНС, які знаходяться на чергуванні та розташовані в аеропортах, здійснюється охороною аеропорту відповідно до укладених договорів.

Особливості ІАЗ виконання спеціальних завдань авіацією ДСНС

1) до цього переліку завдань належать:

- попередження і ліквідація наслідків надзвичайних ситуацій природного, техногенного і соціального характеру, перевезення мобільних оперативних груп та матеріально-технічних ресурсів ДСНС України до місць надзвичайних ситуацій;

- спеціальні авіаційні роботи - гасіння лісових пожеж і об'єктів з повітря;

- екстрена медична евакуація громадян, що зазнали лиха, до місць надання медичної допомоги та постраждалого населення із районів (об'єктів) надзвичайних ситуацій;

- повітряні перевезення вантажів та гуманітарної допомоги як на території України, так і за її межами;

2) під час виконання аварійно-рятувальних робіт з тимчасових вертолітних майданчиків, ці майданчики мають бути вільними від наземної техніки та вантажів;

3) під час отримання завдання, виконання якого буде здійснюватися у відриві від основного аеродрому базування, заступником командира ае з ІАС здійснюються заходи щодо всебічного забезпечення ПС та екіпажу на період автономної роботи;

4) до ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, пов'язаних із гасінням лісових пожеж, залучаються ПС, оснащені спеціальним протипожежним обладнанням. До спеціального протипожежного обладнання належать зовнішні навісні водозливні пристрої та м'які водозливні пристрої типу ВСУ-5А;

5) за умови регулярного використання вертольота (більше 10 % від діючого міжремонтного ресурсу) на роботах, які відрізняються від робіт, зазначених в КЛЕ, перевезення вантажів на зовнішній підвісці, монтажні роботи, робота з водозливними пристроями під час гасіння пожеж, які характеризуються малою тривалістю польотів і високою повторюваністю перехідних режимів, у формулярі вертольота ведеться облік напрацювання для таких видів робіт;

6) екстрена медична евакуація постраждалих, доставка їх до лікувальних закладів здійснюються із залученням ПС, обладнаних комплектами спеціального медичного та аварійно-рятувального обладнання.

За готовність спеціального медичного обладнання до застосування, його зберігання, виконання відповідних робіт з технічного обслуговування та їх облік є відповідальною медична служба авіаційного підрозділу. Використання спеціального медичного обладнання здійснюється спеціально підготовленим медичним працівником.

Для виконання повітряних перевезень постраждалих і хворих залучаються ПС, підготовлені в санітарному варіанті.

Порядок експлуатації, розміщення, підготовки до застосування санітарного обладнання, а також обов'язки посадових осіб здійснюється відповідно до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України.