

**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 №1 – Загальні дані, правила та положення щодо інженерно-авіаційного забезпечення Державної авіації України

Харків 2022

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 26.09.2022 № 9

СХВАЛЕНО

Методичною радою
Кременчуцького льотного
коледжу
Протокол від 19.09.2022 № 2

ПОГОДЖЕНО

Секцією науково-методичної ради
ХНУВС з технічних дисциплін
Протокол від 23.09.2022 № 9

Розглянуто на засіданні циклової комісії технічного обслуговування
авіаційної техніки , протокол від 29.08.2022 р. № 2

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. Поняття експлуатації АТ, складові частини експлуатації АТ.
2. Функції та завдання інженерно-авіаційного забезпечення.
3. Склад інженерно-авіаційної служби, обов'язки інженерно-технічного складу.
4. Терміни які використовуються у повсякденній діяльності ІАС.
5. Особливості ІАЗ авіації Державної прикордонної служби України, Національної гвардії України, Державної служби з надзвичайних ситуацій України.

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. Навчальний посібник. Кременчук 2003 р. 96 с.
7. Кеба І.В. Конструкція і експлуатація вертолітного ГТД ТВ2-117А. К. Вища школа. 1990 р., 230 с.
8. Кеба І.В. Конструкція і льотна експлуатація двигуна ТВ3-117 МТ/ВМ. Навчальний посібник. Кременчук 2001 р., 82 с.
9. Царенко А.О. Вертоліт Мі-2. Блок 3 Газотурбінний двигун. (Категорія В1.3): Конспект лекцій. Кременчук: КЛК НАУ, 2015. 227 с.
10. Царенко А.О. «Вертоліт Мі-8Т. Блок 3 Газотурбінний двигун. (Категорія В1.3): Конспект лекцій. Кременчук: КЛК НАУ, 2015. 250 с.

Інформаційні ресурси в Інтернеті:

11. http://www.twirpx.com/files/transport/aircrafting/reference_helicopter_operation/

Текст лекції

4. Терміни які використовуються у повсякденній діяльності ІАС

Безпека польотів - стан авіаційної системи, при якому ризик заподіяння шкоди чи ушкодження особам або майну, які перебувають на повітряному судні (далі - ПС), не перевищує прийнятного рівня та підтримується на цьому або більш низькому рівні шляхом безперервного процесу виявлення джерел небезпеки, їх усунення та контролю за факторами ризику.

Бойовий комплект (боєкомплект) повітряного судна - сукупність авіаційних засобів ураження (далі - АЗУ), встановлена для ПС.

Бортова комплексна система - сукупність функціонально пов'язаних систем та пристроїв, об'єднаних єдиним алгоритмом, призначених для рішення одного завдання одним чи кількома різноманітними способами.

Бортовий комплекс - сукупність функціонально пов'язаних бортових комплексних систем, бортових систем і пристроїв, об'єднаних спільними алгоритмами та центральними обчислювальними системами, призначених для рішення одного чи декількох завдань різноманітними способами.

Варіант бойового спорядження повітряного судна - сукупність бортових засобів розвідки та радіоелектронної боротьби і варіанта завантаження ПС авіаційними засобами ураження, що передбачена керівництвом з льотної експлуатації ПС для виконання польотного завдання.

Варіант завантаження повітряного судна авіаційними засобами ураження - сукупність АЗУ за типами і кількістю, що передбачені керівництвом з льотної експлуатації ПС для його разового завантаження.

Виріб авіаційної техніки - одиниця промислової продукції, що належить до авіаційної техніки (далі - АТ) ДА, або будь-який складник цієї одиниці;

Відмова - подія, яка полягає у втраті об'єктом здатності виконувати потрібну функцію, тобто в порушенні працездатного стану об'єкта.

Військовий ремонт - ремонт виробів АТ у місцях розміщення чи базування військових частин або розташування несправної техніки силами та засобами структурних підрозділів суб'єктів державної авіації (далі - СДА), а також бригадами ремонтних підприємств та (або) підприємств-виробників.

Граничний стан - стан виробу, за яким його подальша експлуатація неприпустима чи недоцільна або відновлення його працездатного стану неможливе чи недоцільне.

Дефект - кожна окрема невідповідність об'єкта встановленим вимогам.

Дослідна експлуатація авіаційної техніки - експлуатація заданої кількості виробів АТ, що здійснюється за спеціальною програмою з метою вдосконалення системи експлуатації з урахуванням реальних умов експлуатації, контролю в цих умовах технічних характеристик виробів АТ, а також набування досвіду експлуатації в різноманітних умовах.

Експлуатація виробів авіаційної техніки - стадія життєвого циклу виробу АТ з моменту прийняття його експлуатантом від виробника чи ремонтного підприємства до зняття з експлуатації.

Експлуатація до відмови - експлуатація виробу АТ, граничний стан якого задають областю непрацездатних станів.

Експлуатація до передвідмовного стану - експлуатація виробу АТ, граничний стан якого задають областю передвідмовних станів.

Експлуатація за ресурсом - експлуатація виробу АТ, граничний стан якого задають встановленими показниками (ресурсом та (або) строком служби).

Експлуатація наземних засобів контролю - комплекс заходів з обліку та введення цих засобів в експлуатацію, з підготовки та використання їх за призначенням, метрологічного забезпечення, технічного обслуговування, зберігання та ремонту.

Забезпечення безпеки польотів - діяльність суб'єктів авіаційної діяльності державної авіації, яка спрямована на виключення випадків завдання шкоди здоров'ю або загрози життю людей, майну фізичних чи юридичних осіб, державному майну.

Заводський ремонт - ремонт АТ організаціями з технічного обслуговування та ремонту (далі - ТОР) (підприємствами промисловості, розробниками чи виробниками АТ), які схвалені (сертифіковані) у встановленому порядку.

Засоби військового ремонту - сукупність машин, механізмів, пристроїв, приладів, інструменту, виробничих приміщень, запасних частин і матеріалів, які призначені для виконання поточного ремонту несправної АТ.

Зберігання авіаційної техніки під час експлуатації - перебування АТ в спеціально відведеному місці в заданому стані для забезпечення її зберігання протягом установленого строку.

Інженерно-авіаційне забезпечення авіації Збройних Сил та інших суб'єктів державної авіації - комплекс організаційно-технічних заходів, що здійснюються силами інженерно-технічного складу (далі - ІТС) інженерно-авіаційної служби (далі - ІАС) СДА з метою утримання АТ ДА, засобів її експлуатації та ремонту в

постійній справності та готовності до ведення бойових дій (дій за призначенням), досягнення безвідмовності і високої ефективності її застосування.

Капітальний ремонт авіаційної техніки - ремонт, який виконують для відновлення справного стану, повного чи близького до повного відновлення ресурсних показників АТ із заміною чи відновленням будь-яких її частин, у тому числі і базових.

Контроль за технічним станом - перевіряння відповідності значень параметрів виробу АТ вимогам технічної документації та визначення на цій основі одного із заданих видів технічного стану виробу АТ в даний момент.

Контрольно-відновні роботи - комплекс технологічних операцій, які виконуються на виробі АТ ДА для переведення його на експлуатацію за технічним станом.

Контрольно-технічний огляд - комплекс робіт з технічного діагностування виробів АТ ДА, які експлуатують за технічним станом, з метою визначення їх поточного технічного стану та обсягу і переліку відновних робіт.

Льотна придатність типу повітряного судна, авіаційного двигуна, повітряного гвинта - властивість, що визначена та забезпечена нормами, реалізованими в їх конструкції та характеристиках, які дозволяють забезпечувати безпечний політ у межах встановлених експлуатаційних обмежень та визначених методів технічної експлуатації.

Льотні випробування - експериментальне визначення кількісних та (або) якісних характеристик властивостей зразків АТ у польоті за встановленими нормативно-правовими актами центральних органів виконавчої влади процедурами.

Метрологічне забезпечення наземних засобів контролю - організаційно-технічні заходи щодо проведення їх метрологічної атестації, калібрування (півірки), регулювання та ремонту з метою підтримання метрологічних характеристик на заданому рівні.

Надійність - властивість об'єкта АТ зберігати в часі в установлених межах значення всіх параметрів, які характеризують здатність виконувати потрібні функції в заданих режимах та умовах застосування, технічного обслуговування, зберігання та транспортування.

Непрацездатний стан (непрацездатність) - стан об'єкта, за яким він не здатний виконувати хоча б одну з потрібних функцій.

Несправність - стан об'єкта, за яким він не здатний виконувати хоча б одну із заданих функцій об'єкта.

Об'єктивний контроль технічного стану авіаційної техніки і дотримання правил її експлуатації льотним та інженерно-технічним складом - комплекс заходів зі збору, обробки і аналізу інформації, яка реєструється інструментально, про працездатність АТ, дії льотного складу та ІТС щодо її експлуатації.

Освоєння ремонту - комплекс заходів з підготовки виробництва організації з ТОР до проведення ремонту АТ шляхом практичного оволодіння способами та засобами її відновлення в умовах організації.

Переведення виробів авіаційної техніки державної авіації на експлуатацію за технічним станом - виконання комплексу наукових досліджень та організаційно-технічних заходів, який надає можливість використовувати вироби АТ ДА за призначенням поза межами значень календарних і ресурсних показників, установлених розробником (виробником) або збільшених за процедурою, визначеною відповідними наказами Міністерства оборони України.

Передпольотна підготовка повітряного судна - комплекс зазначених в експлуатаційній документації (далі - ЕД) робіт, що їх виконують на ПС безпосередньо перед польотами відповідно до завдань льотного дня (ночі) чи льотної зміни, з приведення ПС у вихідне положення, яке забезпечує виконання завдання першого польоту.

Підготовка повітряного судна до повторного польоту - комплекс зазначених в ЕД робіт, що їх виконують на ПС перед кожним, крім першого, польотом льотного дня (ночі) чи льотної зміни, з приведення ПС у вихідне положення, яке забезпечує виконання польотного завдання.

Післяпольотна підготовка повітряного судна - комплекс зазначених в експлуатаційній документації робіт, що їх виконують на ПС наприкінці льотного дня (ночі) чи льотної зміни та після закінчення бойового чергування з метою приведення ПС у встановлений ступінь готовності до польотів.

Попередня підготовка повітряного судна до польотів - комплекс зазначених в експлуатаційній документації робіт, що їх виконують на ПС завчасно і спрямовані на підтримання ПС у встановленому ступені готовності до польотів.

Поточний ремонт авіаційної техніки - ремонт, що виконується для забезпечення чи відновлення працездатності АТ і полягає в заміні та (або) відновленні її окремих частин.

Потрібна (основна) функція - функція чи сукупність функцій об'єкта, виконання якої розглядають як необхідну умову відповідності об'єкта його призначенню.

Пошкодження - подія, яка полягає в порушенні справного стану об'єкта, коли зберігається його працездатність.

Працездатний стан (працездатність) - стан об'єкта, який характеризується його здатністю виконувати усі потрібні функції.

Продовження (збільшення) встановлених показників авіаційної техніки - виконання комплексу досліджень та робіт для визначення можливості експлуатації АТ за межами попередньо встановлених значень показників, розробка і реалізація заходів щодо забезпечення експлуатації АТ у продовжений період.

Регламентні роботи регламентоване технічне обслуговування виробів АТ, передбачене ЕД, яке виконують для контролю технічного стану виробів АТ та приведення їх технічних характеристик у відповідність до вимог ЕД.

Регламентоване технічне обслуговування - технічне обслуговування (далі - ТО) виробів АТ, передбачене нормативною чи експлуатаційною документацією, яке виконують з періодичністю і в обсязі, встановлені в ній, незалежно від технічного стану виробів у момент початку технічного обслуговування.

Регламентований ремонт авіаційної техніки - плановий ремонт, який виконується з періодичністю та в обсязі, встановлені ЕД, бюлетенями промисловості чи розпорядчими документами уповноваженого органу, незалежно від технічного стану АТ у момент початку ремонту.

Рекламація - письмова заява одержувача установленної форми постачальнику (підприємству-виробнику чи ремонтному підприємству - виконавцю ремонту) продукції про виявлені в період дії гарантійних зобов'язань невідповідності якості та (чи) комплектності поставленої продукції (виконаних робіт) встановленим вимогам, вимога про відновлення чи заміну продукції, яка відмовила, повторне виконання робіт.

Ремонт авіаційної техніки - комплекс операцій для відновлення справного чи працездатного стану АТ та відновлення ресурсів АТ.

Ремонт за технічним станом авіаційної техніки - ремонт, під час якого контроль за технічним станом виконується з періодичністю та в обсязі, встановлені нормативно-технічними документами (далі - НТД), чи за наявності несправності АТ, а обсяг і момент початку ремонту визначаються станом АТ.

Середній ремонт авіаційної техніки - ремонт, який виконується для відновлення справного стану і часткового відновлення ресурсних показників із заміною чи відновленням складників обмеженої номенклатури з відповідним контролем технічного стану АТ в обсязі, встановленому НТД.

Справа обльоту - сукупність документів, які підтверджують повноту та якість виконання обльоту, законність допуску ПС до польотів за результатами обльоту.

Справність - стан об'єкта, за яким він здатний виконувати усі задані функції об'єкта.

Технічна експлуатація авіаційної техніки за станом - експлуатація, за якої обсяг і періодичність контролю технічного стану встановлюються ЕД, а початок і обсяг технічного обслуговування визначаються залежно від технічного стану АТ.

Технічна експлуатація виробів авіаційної техніки - комплекс робіт, які виконуються на výroбах АТ на етапах приведення їх в установлений ступінь готовності до використання за призначенням, підтримання цього ступеня готовності, використання за призначенням, зберігання і транспортування.

Технічне обслуговування виробів авіаційної техніки - комплекс організаційних та технічних операцій чи операція підтримання справності чи працездатності виробів АТ.

Технічний стан виробів авіаційної техніки - стан, який характеризується в певний момент часу, за певних умов зовнішнього середовища значеннями параметрів, установлених технічною документацією на výroби АТ.

Тренаж - заняття з відпрацювання практичних навичок у виконанні певних операцій у встановлений час шляхом їх неодноразового повторення.

Функція (задана функція) об'єкта - виконання в об'єкті процесу, що відповідає його призначенню, виявлення заданої умови чи властивості об'єкта відповідно до нормативної та (чи) конструкторської (проектної) документації.

Цільовий огляд - ТО виробів АТ, яке виконують за вказівками відповідних посадових осіб для детальної перевірки окремих систем, агрегатів, механізмів і елементів конструкції виробів АТ.

Штатна експлуатація авіаційної техніки - експлуатація АТ згідно з ЕД, затвердженою в установленому порядку.

5. Особливості ІАЗ авіації Державної прикордонної служби України, Національної гвардії України, Державної служби з надзвичайних ситуацій України.

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.

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.

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, ЗАТО 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 цих Правил.