

**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
272 Авіаційний транспорт
(Технічне обслуговування та ремонт повітряних суден і авіадвигунів)

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

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 30.08.2023р. № 7

СХВАЛЕНО

Методичною радою
Кременчуцького льотного
коледжу Харківського
національного університету
внутрішніх справ
Протокол від 28.08.2023р. № 1

ПОГОДЖЕНО

Секцією науково-методичної ради
ХНУВС з технічних дисциплін
Протокол від 29.08.2023р. № 7

Розглянуто на засіданні циклової комісії технічного обслуговування
авіаційної техніки , протокол від 28.08.2023 р. № 1

Розробник:

*Викладач циклової комісії технічного обслуговування авіаційної техніки,
спеціаліст вищої категорії Пономаренко А. В.*

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 В. Г.*

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.
5. Кулик М.С., Гвоздецький І.І. Ясиніцький Е.П. Системи автоматичного керування газотурбінних двигунів і газотурбінних установок. Підруч. – К: НАУ, 2009. – 364 с.

Допоміжна література:

6. Керівництво з технічної експлуатації турбовального двигуна AI-450B, ДП «Івченко-Прогрес», 2013 р.
7. Кеба І.В. Діагностика авіаційних газотурбінних двигунів. К. Транспорт. 1980 р., 248 с.
8. Кеба І.В. Конструкція і експлуатація вертолітного ГТД ТВ2-117А. К. Вища школа. 1990 р., 230 с.

9. Керівництво з льотної експлуатації вертольоту Мі-2МСБ, АТ «МОТОР СІЧ», 2017 р.
10. Регламент технічного обслуговування вертольоту Мі-2МСБ, АТ «МОТОР СІЧ», 2017 р.
11. Доповнення №8 до керівництва з льотної експлуатації вертольоту Мі-2МСБ, АТ «МОТОР СІЧ», 2017 р.
12. М.С.Кулик, О.А.Тамаргазін, В.В.Козлов. Конструкція, міцність та надійність газотурбінних установок і компресорів: підруч. – К.: НАУ, 2009. – 480 с.

Інформаційні ресурси в Інтернеті:

13. https://www.twirpx.com/files/science/transport/aircrafting/reference_helicopter_operation/
14. <https://profbook.com.ua/gasoturbinni-dvyguny.html>
15. <https://www.yakaboo.ua/ua/konstrukcija-micnist-ta-nadijnist-gazoturbinnih-ustanovok-i-kompresoriv.html>

Текст лекції

1. Поняття експлуатації АТ.

Поняття «експлуатація авіаційної техніки» є загальним і охоплює експлуатацію АТ як в польоті, так і на землі при виконання всіх видів підготовок, робіт і контролю технічного стану.

Експлуатацію АТ на землі називають технічною експлуатацією. Під технічною експлуатацією розуміють роботи, які пов'язані з підготовкою ПС до польотів і підтримкою авіаційного парку (літаків, вертольотів, БПЛА) в справному стані.

Технічна експлуатація АТ виконується інженерно-технічним та льотним складом і включає в себе рішення наступних задач:

- проведення всіх видів підготовок АТ до польотів;
- правильне і раціонально використання АТ в польоті і при підготовці до польотів;

- виконання регламентних робіт, військового ремонту, роботи по вказівкам керівників ДА України та зберігання АТ.

Авіаційна техніка- це літальні апарати з встановленими на них силовими установками та без них, авіаційне та радіоелектронне обладнання, озброєння, авіаційні засоби ураження, технічні засоби для експлуатації і ремонту, а також тренажери (повітряні судна - тренажери).

Основним завданням при виконанні всіх видів підготовок і робіт є забезпечення високої готовності авіаційної техніки. Готовність авіаційної техніки визначається її справністю, запасом ресурсу і часом який необхідний на підготовку техніки до виконання спеціальних завдань.

Справним враховується ПС, на якому виконані передбачені Єдиним регламентом технічної експлуатації роботи, усунуті виявлені у польоті та при оглядах несправності і яке має запас ресурсу.

Боєготовим враховується справне ПС, підготовлене до польоті споряджене боєприпасами та іншими засобами згідно поставленого спеціального завдання.

Авіаційну техніку дозволяється експлуатувати в межах встановленого ресурсу.

Призначений (технічний) ресурс (строк служби) АТ- це допустиме напруження (календарна тривалість її експлуатації), в продовж якої забезпечується її надійна робота при дотриманні правил експлуатації, ремонту та зберігання.

Міжремонтний ресурс (строк служби) АТ – напруження (календарна тривалість її експлуатації) між двома послідовними ремонтами.

Гарантійний ресурс (трок служби) АТ -напруження (календарна тривалість її експлуатації), в продовж якої завод-виготовлювач або авіаційне ремонтне підприємство гарантує безвідмовну роботу техніки при дотриманні в суб'єктах ДА правил її експлуатації, зберігання і транспортування.

Якщо на ПС встановлена апаратура, вузли, агрегати і механізми, ресурс яких згідно документації невизначений, то вони експлуатуються в межах ресурсу того типу ПС, на якому вони встановлені.

У витрату ресурсу ПС і двигунів зараховується все їх напруження (100%) у повітрі і 1/5 частина (20%) роботи двигунів і несучої системи на землі.

Витрата ресурсу АТ на землі повинна бути мінімальною і не перевищувати норми, встановлених відповідними документами.

2. Функції та завдання інженерно-авіаційного забезпечення.

Інженерно-авіаційне забезпечення (далі - ІАЗ) ДА є основною складовою частиною технічного забезпечення бойової підготовки, бойових дій (виконання спеціальних завдань) та проводиться у взаємодії з іншими видами технічного, а також бойового і матеріально-технічного забезпечення.

ІАЗ ДА включає:

- розроблення і проведення заходів з утримання АТ, засобів її експлуатації та ремонту в справності і постійній готовності до ведення бойових дій;
- технічну експлуатацію та ремонт АТ;
- організацію експлуатації АТ;
- підтримання заданої надійності АТ та проведення заходів щодо забезпечення безпеки польотів;
- організацію та проведення всіх видів підготовок державних ПС до застосування в задані строки;
- організацію та проведення ремонту АТ, яка зазнала бойових та експлуатаційних пошкоджень;
- навчання ІТС і льотного складу експлуатації та ремонту АТ;
- виконання інженерних розрахунків із застосування АТ, обґрунтування потрібних сил і засобів для її експлуатації та ремонту;
- облік наявності, руху та стану АТ.

Під час виконання завдань ІАЗ в СДА ІТС здійснює ракетно-технічне забезпечення з метою підготовки до бойового застосування керованих ракет і коригованих авіаційних бомб, їх утримання у встановленому ступені готовності, забезпечення безвідмовності дій та безпеки під час поводження з ними.

Постачають авіаційні ракети та інші АЗУ в авіаційні частини визначені органи матеріально-технічного забезпечення.

При цьому ІТС забезпечує: утримання, розосередження, укриття та збереження АЗУ; підготовку АЗУ до застосування; ремонт і відновлення ресурсу; контроль за виконанням правил поводження з ракетами та іншими АЗУ під час їх утримання, транспортування і підготовки до бойового застосування; виконання робіт з ліквідації наслідків аварій з АЗУ; евакуацію АЗУ.

3. Склад інженерно-авіаційної служби, обов'язки інженерно-технічного складу.

ІАС здійснює ІАЗ у взаємодії із службами інших видів забезпечення. ІАС, крім того, бере участь у застосуванні ПС за призначенням у складі льотних екіпажів і

стартових розрахунків безпілотних і дистанційно пілотованих літальних апаратів та бере участь у здійсненні заходів інших видів забезпечення за рішенням командира (начальника).

До складу ІАС входять: органи управління ІАЗ; технічно-експлуатаційні частини авіаційної техніки (далі - ТЕЧ АТ), технічні позиції підготовки ракет (далі - ТППР), технічно-експлуатаційні частини авіаційних ланок (загонів), обслуги (групи) обслуговування (підготовки та регламенту) ІАС авіаційної ескадрильї (далі - ае) та інших підрозділів авіаційних частин.

Організаційна структура ІАС залежить від обсягів і складності завдань, які нею виконуються.

Організаційно частини і підрозділи ІАС можуть входити до складу органів військового управління, з'єднань, авіаційних частин, окремих ае, окремих авіаційних ланок (загонів), а також до інших авіаційних формувань СДА.

Під АТ ДА розуміють пілотовані та безпілотні державні ПС, їх двигуни, компоненти та обладнання (знімне та стаціонарно встановлене на ПС), АЗУ, авіаційні тренажери.

Виріб АТ ДА - одиниця промислової продукції, що належить до АТ ДА, або будь-який складник цієї одиниці.

До засобів експлуатації виробів АТ належать будівлі, споруди, технічні пристрої, запасні частини та матеріали, призначені для виконання робіт на výroбах АТ на всіх етапах експлуатації.

До засобів технічного обслуговування (далі - ЗТО) виробів АТ належать засоби експлуатації, які призначені для виконання робіт з технічного обслуговування виробів АТ, а саме:

- засоби аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден (далі - ЗАТО ПС);
- засоби наземного обслуговування спеціального застосування (далі - ЗНО СЗ), до яких належать:
 - універсальні (спеціальні) лабораторії;
 - контрольно-ремонтні станції;
 - авіаремонтні майстерні, станції та лабораторії;
 - спеціальні транспортні засоби;
 - засоби військового ремонту;
 - фотографічні лабораторії;
 - пристрої для буксирування, утримання і швартування;

- підйомні засоби;
- засоби доступу;
- монтажно-демонтажні засоби;
- засоби обслуговування спеціальних систем;
- засоби захисту літального апарата на стоянці;
- засоби техніки безпеки;
- допоміжні засоби;
- засоби контролю;
- інструмент.

Експлуатацію ПС поділяють на льотну та технічну експлуатацію.

До робіт, що виконуються під час технічної експлуатації, належать: ТО, військовий ремонт, евакуація тощо.

Утримання АТ, засобів її експлуатації і ремонту в постійній справності та готовності до застосування за призначенням - комплексне завдання. Командири всіх рівнів авіації Збройних Сил, командири (керівники) авіаційних частин і підрозділів інших суб'єктів ДА відповідають за організацію ІАЗ, збереження і стан АТ та засобів її експлуатації і ремонту, їх правильну експлуатацію та здійснюють управління ІАС через старших посадових осіб ІАС усіх рівнів. Командири (керівники) всіх рівнів, організовуючи ІАЗ, ставлять завдання, визначають необхідні сили і засоби та встановлюють строки виконання основних заходів. Старші посадові особи ІАС усіх рівнів є відповідальними за організацію та виконання заходів щодо здійснення ІАЗ в обсязі своїх посадових обов'язків.

Стан АТ, засобів її експлуатації і ремонту, а також якість технічної експлуатації оцінюються відповідно до методик, введених у дію керівниками органів управління авіацією центральних органів виконавчої влади та Збройних Сил України (далі - ОУА ЦОВВ та ЗСУ).

Облік АТ, засобів її експлуатації і ремонту та їх стану ведеться у відповідних формах облікової документації, визначених наказами Міністерства оборони України, керівників центральних органів виконавчої влади, які експлуатують ПС.

Аеродромно-технічне забезпечення (далі - АТЗ) польотів здійснюється силами та засобами служб тилу, озброєння, матеріально-технічного забезпечення та підрозділів забезпечення авіаційних частин (далі - підрозділи та служби забезпечення)

Аеродромні будівлі, споруди і укриття закріплюються наказом командира авіаційної частини (старшого авіаційного начальника аеродрому) за підрозділами

ІАС і визначеними посадовими особами, які є відповідальними за стан закріплених об'єктів.

Забезпечення запасними частинами і матеріалами (далі - ЗЧМ) до АТ здійснюється за заявками посадових осіб ІАС авіаційної частини через відповідні служби забезпечення ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

Організація та порядок зберігання ЗЧМ визначаються відповідними службами забезпечення ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

Командири (керівники) відповідних підрозділів і служб авіаційної частини забезпечення є відповідальними за своєчасне і повне матеріальне та аеродромно-технічне забезпечення авіаційних частин, зокрема за вимушений простій ПС у несправному стані (зниження відсотка справності АТ нижче встановлених норм), спричинений несвоєчасною доставкою ЗЧМ або АЗУ; несвоєчасне відправлення зі складів рекламційної техніки, що підлягає ремонту (переконсервації); кількість, якість, своєчасність доставки та кондиційність матеріальних засобів; кондиційність палива і мастильних матеріалів та стан складу пально-мастильних матеріалів (далі - ПММ), спеціальних рідин і газів, що подаються для заправлення ПС; кількість і технічний стан ЗАТО ПС, що виділяються відповідно до наданих заявок для забезпечення експлуатації АТ, своєчасність їх подачі; утримання закріплених за авіаційною частиною аеродромів, аеродромних будівель і споруд, укриттів (залізобетонних укриттів і обвалувань, сховищ типу збірно-розбірних майстерень тощо) та своєчасне проведення ремонтних і регламентних робіт в укриттях і на встановленому в них спеціальному обладнанні (обладнання для транспортування ПС, енергопостачання, заправлення (заряджання) ПС рідинами і газами, відкриття і закриття воріт).

Командир підрозділу (батальйону, роти, вузла) зв'язку і радіотехнічного забезпечення (далі - РТЗ) польотів відповідає за підтримання надійного і безперервного зв'язку з пунктами управління (далі - ПУ) ІАС, стоянками підрозділів, укриттями АТ та іншими аеродромними спорудами.

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 (повірки), 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 виробках 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 вироби 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 вертолїтних 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.