

**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 №6 – Особливості приймання, перельоту, відправлення в ремонт
та розміщення АТ ДА на аеродромах**

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

Розробники:

*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. Переліт і приймання ПС або їх обладнання від підприємств-виробників, АРЗ, виконавців ремонту та суб'єктів ДА.
2. Відправлення в ремонт АТ.
3. Передача ПС. Облік АТ.
4. Списання та утилізація АТ. Розміщення АТ ДА на аеродромах.
5. Експлуатація захисних укриттів.
6. Охорона АТ ДА на аеродромах.
7. Протипожежний захист АТ.

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>

1. Переліт і приймання ПС або їх обладнання від підприємств-виробників, АРЗ, виконавців ремонту та суб'єктів ДА.

Для приймання ПС та/або їх компонентів та обладнання від підприємств-виробників, АРП та СДА призначається ІТС, допущений до експлуатації визначеного типу АТ. Склад і старший групи ІТС визначаються заступником

командира авіаційної частини з ІАС (керівником установи) залежно від кількості АТ, яка приймається.

Для приймання нових типів ПС та/або їх компонентів та обладнання, експлуатація яких ще не освоєна в авіаційній частині, групи ІТС за рішенням керівника ОУА ЦОВВ та ЗСУ можуть очолювати старші інженери (інженери) ОУА ЦОВВ та/або ЗСУ. До складу груп обов'язково включаються старші інженери (інженери) авіаційної частини (установи).

ПС та/або їх компоненти та обладнання, що передаються підприємством-виробником, повинні відповідати умовам договору (державного контракту).

Передачі в авіаційні частини (замовнику) підлягають ПС, що пройшли льотні випробування і визнані придатними до експлуатації.

Усі роботи, пов'язані зі здаванням ПС до авіаційних частин (замовнику), підготовкою до ознайомлювального польоту і перельоту, виконуються персоналом ЛВС підприємства-виробника.

ІТС для приймання ПС та їх компонентів та обладнання викликається керівником підприємства-виробника за погодженням з керівником військового представництва на підприємстві-виробнику (АРП), СДА, які здають ПС.

ІТС для приймання ПС та їх компонентів та обладнання викликається керівником підприємства-виробника (АРП) за погодженням з керівником військового представництва на підприємстві-виробнику (АРП).

Персонал авіаційних частин (замовника) допускається до приймання ПС на ЛВС наказом керівника підприємства-виробника (АРП) за наявності доручення на отримання ПС.

Уповноважений персонал підприємства-виробника (АРП) та керівник військового представництва на підприємстві-виробнику (АРП) представляє ПС для приймання групі ІТС авіаційної частини (замовника).

Приймання ПС здійснюється групою ІТС шляхом перевірки їхнього стану в обсязі не менше контрольного огляду.

Забезпечення ІТС інструментом і необхідною контрольно-перевірочною апаратурою для перевірки систем і обладнання ПС покладається на ЛВС підприємства-виробника (АРП), СДА, які здають ПС.

Виявлені недоліки і несправності мають бути записані у відомість дефектів та усунуті персоналом ЛВС і виробничих підрозділів підприємства-виробника (АРП), СДА, які здають ПС. Про перевірку усунення недоліків і несправностей ІТС робить запис у відомості дефектів.

Приймання виготовлених ПС здійснюється після оформлення документації.

Льотні екіпажі викликаються керівником підприємства-виробника спільно зі старшим групи ІТС, що приймає ПС, за узгодженням з керівником військового представництва на підприємстві-виробнику після оформлення відповідної документації, якщо інше не визначено умовами договору (державного контракту).

У разі необхідності керівник військового представництва на підприємстві-виробнику організовує з льотним і ІТС авіаційної частини (замовника) вивчення особливостей конструкції та правил експлуатації ПС та/або їх компонентів та обладнання.

ПС передається справним, повністю укомплектованим обладнанням, ЗНО СЗ, ЗЧМ, документацією відповідно до умов договору (державного контракту).

Уповноважені суб'єкти та кількість примірників відповідної документації, яка їм надається, визначається умовами договору (державного контракту).

Один із примірників обов'язково надається уповноваженому представнику групи ІТС.

Підготовка ПС до ознайомлювального польоту і перельоту до місця призначення здійснюється персоналом підприємства-виробника (АРП) під контролем військового представництва на підприємстві-виробнику та/або керівника ЛВС на АРП, СДА, які здають ПС.

Після виконання ознайомлювального польоту командир екіпажу (льотчик) авіаційної частини (замовника) оформлює картку ознайомлювального польоту, в якій записує результати польоту.

Картка ознайомлювального польоту і матеріали з результатами ОК ознайомлювального польоту ПС відпрацьовуються у двох примірниках, один з яких вкладається у формуляр ПС.

Після усунення недоліків і несправностей (за наявності), виявлених під час ознайомлювального польоту та огляду ПС, проводиться підготовка його для перельоту до місця призначення. Випишується у двох примірниках бортова картка, один примірник якої передається командирі екіпажу (льотчику).

За підготовку ПС до перельоту під час відправлення їх із підприємства-виробника (АРП) і якості підготовки ПС до першої посадки або до місця базування відповідає керівник підприємства-виробника (АРП) (уповноважений персонал підприємства), керівник СДА, які здають ПС.

Дозвіл на виліт екіпажів дає керівник підприємства-виробника (АРП) (уповноважений персонал підприємства), керівник СДА, які здають ПС.

Після посадки ПС на аеродром базування авіаційної частини (замовника) заповнені бортові картки надсилаються на адресу підприємства-виробника (АРП) для аналізу роботи АТ на перших годинах напрацювання.

Разом із ПС приймаються заповнені, підписані та скріплені гербовою печаткою формуляри (паспорти) на ПС та/або їх компоненти та обладнання.

Пономерна документація відправляється в авіаційну частину в установленому порядку. Перевезення формулярів на борту виготовленого (відремонтованого) ПС, ПС що передається, забороняється.

ЗНО СЗ, комплекти запасних частин, пономерна документація, необхідні для виконання робіт під час перельоту ПС, доставляються наземним або повітряним транспортом, які супроводжують ПС, що здійснюють переліт.

Відправлення до авіаційної частини (замовнику) іншого технічного майна, знімного обладнання та документації здійснюється автомобільним або залізничним транспортом не пізніше 10 робочих діб від дня приймання ПС ІТС авіаційної частини (замовника), якщо інше не визначено умовами договору (державного контракту). Отримувачем технічного майна та знімного обладнання є служба (підрозділ) забезпечення.

АТЗ польотів ПС, що підлягають перельоту, і їхня охорона на військових аеродромах організовуються відповідно до рішення старшого авіаційного начальника аеродрому.

Підготовка перелітаючих ПС на аеродромах проміжних посадок проводиться ІТС груп супроводу, що виділяються від авіаційних частин (підрозділів), ПС яких здійснюють переліт.

Льотні екіпажі повинні бути підготовлені до самостійного виконання підготовки ПС до польотів і готові до її проведення, якщо на аеродромі посадки відсутній ІТС, допущений до підготовки ПС даного типу.

Для надання допомоги в підготовці та випуску перелітаючих ПС старший авіаційний начальник аеродрому посадки виділяє необхідні сили та засоби.

Якщо ІТС авіаційної частини (замовника), що отримує ПС, не підготовлений до їх експлуатації, то для перельоту виділяється льотний склад і ІТС з інших авіаційних частин (установ), що має досвід експлуатації ПС даного типу.

ПС та/або їх компоненти та обладнання, що відправляють підприємства-виробники (АРП) в авіаційні частини (замовнику) залізничним, водним або іншими видами транспорту, приймаються ІТС авіаційних частин (замовника) на аеродромах базування. У такому випадку за комплектність, упакування, транспортування, збереження під час транспортування, страхування ПС та/або їх

компонентів та обладнання відповідальним є керівник підприємства-виробника (АРП).

Вантажоодержувачем доставлених ПС та/або їх компонентів та обладнання є відповідна служба (підрозділ) забезпечення (визначається командиром авіаційної частини (установи)). Керівник служби (підрозділу) забезпечення є відповідальним за розвантаження транспорту, повернення тари та інвентарю, розрахованих на багаторазове застосування, і за необхідності за забезпечення зберігання тари та інвентарю в межах установлених строків, оприбуткування на складі всього майна одиночних і групових комплектів.

Приймання ПС здійснюється спеціально призначеними комісіями з обов'язковим включенням до їхнього складу осіб ІАС авіаційних частин (установ).

Збирання ПС, що прибули до авіаційної частини (установи) залізничним або іншим видом транспорту, проводиться силами авіаційної частини (установи) відповідно до експлуатаційної та/або ремонтної документації ПС цього типу, якщо інше не визначено умовами договору (державного контракту).

Для надання технічної допомоги під час збирання, перевірки та налагодження ПС в авіаційну частину прибуває персонал підприємства-виробника (АРП).

Після отримання ПС (у тому числі наземним ешеленом) від підприємств-виробників, АРП та інших авіаційних частин (СДА), у тому числі інших органів виконавчої влади, установ, організацій, на базовому аеродромі комісією ІАС, призначеною наказом командира частини (установи), що прийняла ПС (після збирання ПС в авіаційній частині (установі)), оцінюється його технічний стан. Під час оцінки технічного стану ПС виконуються:

- перелік робіт після прибуття ПС з підприємств-виробників (АРП) та інших авіаційних частин (СДА);
- огляд ПС в обсязі не менше контрольного;
- спеціальний контроль працездатності бортових систем і обладнання за матеріалами ОК;
- перевірка повноти виконання робіт за бюлетенями промисловості;
- перевірка якості та правильності проведення ремонтних робіт, виконаних спеціалістами авіаційних частин (установ), що раніше експлуатували ПС.

За результатами оцінки технічного стану ПС комісією оформляється акт технічного стану та (за потреби) визначається перелік робіт з підготовки ПС до подальшої експлуатації в авіаційній частині, строки його виконання, ознайомлювальний (контрольний) політ ПС (за потреби).

Акт технічного стану ПС разом із переліком виконаних робіт, карткою та матеріалами ОК ознайомлювального (контрольного) польоту зберігається в підрозділі ІАС до передачі ПС у ремонт або іншу авіаційну частину (установу).

2. Відправлення авіаційної техніки в ремонт.

АТ, що відправляється в ремонт, повинна бути укомплектована згідно з умовами договору (державного контракту) на підставі останнього приймально-здавального акта і мати повністю оформлену на день відправлення пономерну документацію. Записи про підсумкове напрацювання і причини направлення АТ в ремонт скріплюються гербовою печаткою авіаційної частини.

Закріплене за ПС знімне озброєння і обладнання, оформлена документація, а також деталі для виконання робіт за бюлетенями надсилаються на адресу АРП в установленому порядку не пізніше двох діб після відправлення ПС у ремонт, якщо інше не передбачено умовами договору (державного контракту). Комплект АЗУ, закріплений за ПС, у ремонт не направляється.

Під час відправлення ПС на АРП також передаються ПУП (якщо передбачено конструкцією ПС).

Комплектувальні вироби, що відправляють у ремонт окремо від ПС, повинні бути повністю укомплектовані, законсервовані, упаковані і мати заповнену документацію (формуляри, паспорти, етикетки тощо).

Авіаційні керовані ракети направляються в ремонт укомплектованими та із встановленими на них табельними захисними пристроями, ракети з рідинними реактивними двигунами - без бойових частин з нейтралізованими системами палива і окислювача.

Розрядження авіаційних керованих ракет проводиться в спеціально передбаченому та обладнаному місці, що задовольняє вимоги безпеки.

За стан і комплектність АТ, яка відправляється в ремонт, а також за правильність оформлення документації відповідає заступник командира авіаційної частини з ІАС (керівника установи, керівника експлуатуючої організації за напрямом).

Під час приймання-передачі АТ в ремонт (з ремонту) складається та підписується акт технічного стану разом з приймально-здавальним актом на АТ, які підписуються стороною, що приймає, та затверджуються стороною, що здає.

3. Передача повітряних суден із однієї авіаційної частини (установи) в іншу. Облік АТ.

АТ передається із однієї авіаційної частини в іншу, орган виконавчої влади або організацію (установу), а також з одного органу виконавчої влади (організації, установи) в інший орган виконавчої влади (організацію, установу) справною або у стані, визначеному розпорядженням керівника відповідного органу управління, та укомплектованою відповідно до формулярних даних згідно з останнім актом технічного стану та приймально-здавальним актом.

Під час передачі ПС залишок ресурсу планера, двигунів і агрегатів повинен становити не менше 10 % міжремонтного ресурсу, а за ресурсу 1000 годин і більше залишок ресурсу повинен бути не менше 100 годин. В іншому випадку передача зазначеного ПС здійснюється за рішенням керівника відповідного органу управління.

ЗНО СЗ, засоби контролю та військового ремонту, знімне обладнання, інструмент, закріплений за АТ, здаються в заводській комплектації, якщо інше не обумовлюється в розпорядженні на передачу керівника відповідного органу управління.

У разі виходу з ладу в процесі експлуатації зазначені засоби і устаткування повинні ремонтуватися, а неремонтнопридатні - замінятися шляхом своєчасної подачі заявок в органи забезпечення, списуватися в установленому порядку з внесенням відповідних записів у пономерну документацію. Зміна комплектації під час передачі АТ із однієї авіаційної частини в іншу, організацію (установу) може бути дозволена тільки особою, що віддала розпорядження на передачу.

Запасні частини одиночних і групових комплектів здаються за фактичною наявністю або в тій комплектації, що визначена розпорядженням на передачу. Деталі на виконання робіт з бюлетенів передаються комплектно за кількістю зданих (прийнятих) ПС.

ЕД передається у встановленій комплектації, у тому числі і журнали обліку результатів вимірювання параметрів обладнання або виписки з них. Формуляри заповнюються на день передачі включно. Підсумкові записи засвідчуються підписами заступника командира (керівника експлуатуючої організації) з ІАС і печаткою авіаційної частини (установи), що здає.

На АТ, що приймається (передається), оформляється відповідний наряд та складаються:

- акт технічного стану, який підписується вантажоотримувачем, затверджується командиром (начальником) військової частини (установи) вантажовідправника та скріплюється гербовою печаткою і візується начальником фінансово-економічного органу;

- приймально-здавальний акт, який підписується вантажоотримувачем та затверджується командиром (начальником) військової частини (установи) вантажовідправника та скріплюється гербовою печаткою;

- інші документи, визначені нормативними документами.

Кожен акт складається в чотирьох примірниках. Перший примірник акта надсилається до військової частини (установи) вантажоотримувача, другий - зберігається в справі військової частини вантажовідправника, третій - разом із виконаним нарядом та актом технічного стану надсилається до служби забезпечення органу військового управління (СДА), четвертий - в ІАС з'єднання або вищу інстанцію інших СДА.

В акті вказуються дані про комплектність (номери двигунів, ДСУ, головних редукторів вертольотів тощо), технічний стан ПС із зазначенням його категорії, укомплектованості ЗТО, заправлення паливом, маслом, спеціальними рідинами, про спорядження АЗУ, а також номери блоків секретного обладнання.

На передані окремо від ПС одиночні і групові комплекти ЗНО СЗ і знімного обладнання акти приймання-передачі складаються за встановленою формою в чотирьох примірниках, які надсилаються адресатам аналогічно приймально-здавальним актам на ПС (АД), при цьому третій примірник акта - через службу АТМ за підпорядкованістю.

Приймально-здавальні акти ПС зберігаються в ІАС частини протягом усього строку перебування ПС у частині та ще три роки після передачі ПС в іншу частину. На ПС, що направляють в АРП, - до їхнього приймання з ремонту.

Акти технічного стану зберігаються в ІАС частини до чергової планової інвентаризації під час якої здійснюється відпрацювання нових актів технічного стану.

Після відпрацювання зазначених актів попередні акти технічного стану на ПС (АД) зберігаються в частині протягом п'яти років.

Для приймання ПС командир авіаційної частини (установи) відповідним наказом призначає ІТС, допущений до експлуатації ПС даного типу. Огляди і перевірки прийнятих ПС виконуються відповідно до РТО в обсязі не менше контрольного огляду. Строки передачі встановлюються особою, що віддала розпорядження на передачу ПС.

Усунення несправностей, виявлених на ПС під час приймання, а також підготовка ПС до перельоту (за необхідності - до ознайомлювального польоту) виконується ІТС авіаційної частини (установи), що передає ПС та відповідає за переліт до посадки на аеродромі вантажоотримувача (проміжному аеродромі).

Несправні та неуккомплектовані ПС можуть передаватися з однієї частини в іншу, у виняткових випадках за письмовим наказом посадової особи, що видала розпорядження на передачу.

Передача авіаційної техніки всередині авіаційної частини (установи)

Передача ПС та АД всередині частини проводиться згідно з наказом командира авіаційної частини на підставі рапорту заступника командира ае з ІАС, в якому вказується причина передачі АТ. При цьому у виняткових випадках допускається передача несправних або неуккомплектованих ПС (АД), що обґрунтовується в наказі. У наказі також вказуються найменування, номери та кількість секретних виробів, що передаються разом з ПС (АД).

ПС (АД), що передаються, оглядаються в обсязі контрольного огляду. Виявлені несправності усуваються особами, що здають ПС (АД).

Для приймання-передачі справних ПС виділяється повний робочий день. Виконання польотів (інших робіт) під час приймання-передачі зазначених ПС забороняється.

Одночасно із передачею ПС (АД) передаються пономерна документація, журнал підготовки ПС, заповнені на день передачі, а також ЗНО СЗ, засоби контролю і військового ремонту, знімне обладнання, інструмент, закріплений за ПС (АД), які здаються в комплектації згідно з останніми приймально-здавальними актами.

Під час передачі ПС (АД) оформлюється приймально-здавальний акт, який затверджується заступником командира авіаційної частини (установи) з ІАС. Копія (витяг) наказу командира авіаційної частини разом з актом зберігається в ІАС авіаційної частини (установи) протягом усього строку експлуатації ПС у авіаційній частині.

Особливості обліку авіаційної техніки

Авіаційні частини, з'єднання, науково-дослідні (випробувальні) організації, освітні установи, АРП, склади (бази), військові представництва на підприємствах-виробниках, конструкторські бюро, які мають на обліку АТ, а також експлуатуючі організації інших СДА здійснюють окремий пономерний облік ПС та АД у кількісних, якісних, обліково-номерних і вартісних показниках та звітують перед відповідними органами управління в установленому порядку.

ПС підлягають обов'язковій реєстрації в реєстрі державних повітряних суден України відповідно до чинних нормативно-правових актів Міністерства оборони України.

Кількісний облік ПС (АД) ведеться в натуральних показниках і стандартних одиницях вимірів.

Якісний (технічний) стан ПС та АД відображається в облікових документах відповідних служб забезпечення СДА та в експлуатуючих організаціях за їх місцезнаходженням (зберіганням) за категоріями (не більше п'яти) та ступенями придатності (придатні (справні), непридатні (несправні)). Порядок категорювання АТ та визначення ступеня придатності встановлюється відповідним органом військового управління (керівним органом СДА) за закріпленою номенклатурою.

Визначення категорій ПС та АД встановлюється в такому порядку:

- перша категорія - нова АТ, придатна до використання в межах встановлених (гарантійних) ресурсних показників і відповідає технічним умовам, з моменту прийняття її представником замовника до моменту передачі до СДА, в якій буде здійснюватись експлуатація;

- друга категорія - ПС або АД, які були або є в експлуатації (відремонтовані або відновлені), мають запас ресурсу (строку служби), технічно справні та придатні до використання за призначенням;

- третя категорія - ПС або АД, які мають запас ресурсу (строку служби), але потребують військового ремонту, або вичерпали запас ресурсу (строку служби) та за своїм технічним станом потребують контрольно-відновлювальних робіт і переведення на експлуатацію за технічним станом, потребують КТО та відновлювальних робіт в процесі експлуатації за технічним станом, відновлення справності яких може бути здійснено шляхом виконання робіт з продовження строків служби (ресурсів) або ремонту;

- четверта категорія - ПС або АД, які вичерпали запас ресурсу (строку служби) до ремонту або мають запас ресурсу (строку служби), але отримали пошкодження і підлягають заводському ремонту;

- п'ята категорія - ПС або АД (списані ПС або АД), не придатні до експлуатації та ремонту або ремонт яких економічно недоцільний, можуть бути переведені або переобладнані в навчальні наочні посібники для використання в освітній галузі або утилізовані.

ПС або АД, переведені до п'ятої категорії, підлягають вилученню з обліку частини (установи), органу ДА після оприбуткування агрегатів, вузлів, приладів, деталей, матеріалів, металообробки та іншого майна, отриманого від розбирання, на підставі виконаного наряду на розбирання ПС (АД).

Після розбирання, оприбуткування агрегатів, вузлів, приладів, деталей, матеріалів та іншого майна, отриманого від розбирання, на складі АТМ обов'язково проводиться переоцінка їх залишкової вартості.

Використання планера ПС, отриманого після розбирання як музейного експоната, пам'ятника, постаменту, навчального посібника тощо, передбачає оприбуткування його на складі АТМ як металобрухту, знищення формуляра ПС та переоцінку залишкової вартості.

Під час переоцінки враховується, що ціна музейного експоната, пам'ятника, постаменту, навчального посібника тощо має бути не меншою від ціни вмісту в планері кольорових, чорних та дорогоцінних металів.

Списаний (знятий з обліку) виріб АТ, отриманий за результатами розбирання, не придатний до використання за функціональним призначенням, на який формуляр (паспорт) знищений у встановленому порядку та який використовується як пам'ятник, постамент, навчальний посібник тощо, - не належить до АТ. Облік таких виробів здійснюється службою (підрозділом) до їх належності та використання.

Визначення служби (підрозділу) здійснюється командиром авіаційної (керівником) частини (установи).

Облік ПС та АД за обліково-номерними показниками ведеться згідно із заводськими номерами зразків відповідно до формуляра (паспорта).

Бухгалтерський облік ПС та АД здійснюється відповідним фінансово-економічним органом згідно з чинними нормативно-правовими документами.

Переоцінка залишкової вартості ПС та АД обов'язково здійснюється під час зміни якісного стану, але не рідше одного разу на рік під час проведення планової інвентаризації в суворій відповідності до чинних нормативно-правових документів.

ПС, АД і секретні вироби обліковуються за заводськими номерами.

Пономерний облік, кількісний та якісний стан ПС та АД у частинах, з'єднаннях, АРП, на складах (базах), в організаціях, освітніх установах і військових представництвах ведеться відповідно до чинних нормативно-правових документів.

В органах військового управління ведеться оперативний облік військового майна (на підставі донесень та звітів) та за первинними обліковими документами.

Пономерний облік ПС та АД в органах військового управління ведеться за картками обліку ПС (АД) встановленої форми.

Апаратура засекреченого зв'язку, що надійшла в авіаційну частину (у складі обладнання ПС або для поповнення обмінного фонду), обліковується спеціалістами, відповідальними за її експлуатацію, в установленому порядку згідно з керівними документами з цих питань.

У СДА взяття на облік отриманих ПС та АД, а також їх вилучення з обліку (вибуття, переведення в останню (найнижчу) категорію, втрати) здійснюються на підставі наказу командира авіаційної частини (керівника СДА).

Наказ про взяття на облік ПС та АД видається не пізніше однієї доби з часу їх приймання частиною (установою).

Наказ про вилучення з обліку ПС та АД видається протягом доби за наявності оформленого наряду, приймально-здавального акта та акта технічного стану:

- на ПС та АД, передані на своєму аеродромі в іншу частину;
- на ПС та АД, що вибули з території аеродрому та підлягають передачі до місця їхнього призначення;
- на ПС та АД, які підлягають переведенню в останню (найнижчу) категорію, - після отримання затвердженого акта якісного (технічного) стану, виконання наряду на розбирання та оприбуткування агрегатів, вузлів, приладів, деталей, матеріалів, металобрухту та іншого майна, отриманого від розбирання;
- у разі втрати (знищення) ПС та АД - після отримання інспекторського посвідчення та затвердженого акта.
- У наказі про взяття на облік або про вилучення з нього, крім номерів ПС і АД, вказуються їх модифікація і категорія.

АТ, що підлягає списанню, перебуває на обліку частини та є в наявності в усіх звітах і повідомленнях із приміткою "Підлягає списанню" до одержання інспекторського посвідчення встановленої форми або затвердженого відповідного акта.

АТ, відправлена для виконання ремонту, модернізації, дослідження, виконання комплексних робіт за бюлетенями, зберігання на АРП, підприємства-виробники або на дослідження і випробування в науково-дослідні, випробувальні організації за розпорядженням штабів видів Збройних Сил, на підставі договорів, укладених відповідними СДА, з обліку частини (установи) не знімається.

Про фактичну передачу (отримання) АТ командир авіаційної частини (установи) повідомляє орган забезпечення повідомленням встановленої форми.

ПС та АД, відправлені для виконання спеціальних завдань, а також ПС, ремонт яких виконується в авіаційних частинах, у тому числі і заводськими бригадами, з обліку частини не знімаються.

Несправні ПС обліковуються в книзі обліку несправних ПС авіаційної частини за заводськими номерами. У ній щодня реєструються такі ПС:

- ті, що потребують закінчення регламентних робіт, робіт з виконання бюлетенів або усунення несправностей;
- які вийшли з ладу в результаті закінчення призначених показників та потребують відправлення в ремонт або продовження строків служби (ресурсів);
- які вийшли з ладу в результаті пошкоджень та потребують відправлення в ремонт;
- які вийшли з ладу в результаті ушкодження та зношення та підлягають списанню.

У з'єднаннях облік ведеться окремо за ПС та АД по кожній авіаційній частині.

Відомості про переміщення ПС і АД і про їхній технічний стан заносяться в книги пономерного обліку (картки) встановленої форми в день отримання повідомлень від авіаційних частин.

У ТЕЧ АТ і на складах АД реєструються в книзі пономерного обліку в день їхнього надходження.

У книзі пономерного обліку враховуються всі АД, які надійшли, незалежно від технічного стану, укомплектованості, місцезнаходження. Підставою для взяття на облік АД й зняття їх з обліку є наряди або приймально-здавальні документи встановленої форми. Звіти про пономерну наявність і переміщення АД надаються в з'єднання, ОУА ЦОВВ та ЗСУ в установленому порядку.

ПС та АД, що надійшли до АРП, реєструються в книзі пономерного обліку в день надходження незалежно від технічного стану й укомплектованості.

ПС та АД, що надійшли в ремонт на АРП із авіації видів і родів військ Збройних Сил та з інших СДА, реєструються в книзі на загальних підставах за видами і родами військ Збройних Сил, центральних органах виконавчої влади і організаціях, установах, в яких експлуатуються ПС. У звітах і повідомленнях ПС і АД зазначаються за видами військ Збройних Сил, центральних органах виконавчої влади й організаціях, які експлуатують ПС.

Підставами для взяття на облік ПС або АД є договір, розпорядження органу управління ДА про їх передачу на підставі наряду, приймально-здавального акта, акта технічного стану або залізничної накладної.

Підставами для зняття з обліку ПС або АД, що вибули, є наряд, приймально-здавальний акт, акт технічного стану, залізнична накладна.

ПС та АД, які не можуть бути відновлені за технічним станом, підлягають списанню (вилученню з обліку) після отримання інспекторського посвідчення або затвердженого акта якісного (технічного) стану на переведення в останню (найнижчу) категорію встановленої форми, тільки після складання в установленому порядку акта на оприбуткування отриманих від розбирання агрегатів, вузлів, приладів, деталей, матеріалів, металобрухту й іншого майна авіаційної частини, від якої ПС або АД було направлено в ремонт. ПС та АД, що надійшли в ремонт на АРП із авіації видів Збройних Сил, з інших органів виконавчої влади і організацій, установ, в яких є ДА, реєструються в книзі обліку встановленої форми на загальних підставах. Наявність на АРП зазначеної АТ відображається у відповідних звітах та формах донесень, що надаються в установленому порядку до органів виконавчої влади (органів військового управління) та організацій.

4. Списання та утилізація авіаційної техніки.

Списання (документальне оформлення встановлених документів щодо вилучення АТ з обліку у військовій частині, установі тощо) АТ здійснюється уповноваженими посадовими особами у порядку, встановленому в ЦОВВ та ЗСУ.

АТ може бути списана за інспекторським посвідченням або за актом якісного (технічного) стану.

Списання безпілотних ПС, знищених (втрачених) на стрільбах (навчаннях), проводиться на підставі акта про проведення пуску.

Списання АТ здійснюється у разі набуття непридатного стану, її втрати (знищення), за неможливості або економічної недоцільності її відновлення і подальшого використання за цільовим та функціональним призначенням. Оформлення документів щодо вилучення АТ з обліку у військовій частині (установі тощо) здійснюється в установленому порядку.

ПС та АД після вироблення встановлених ресурсів (призначених строків служби, зберігання, а також зняті в установленому порядку з озброєння) списуються на підставі затвердженого акта якісного (технічного) стану, якщо вони набули непридатного стану (за неможливості або економічної недоцільності їх відновлення та використання за цільовим та функціональним призначенням).

Закінчення встановлених строків служби або закінчення призначеного ресурсу АТ не може бути підставою для списання.

ПС та АД до закінчення встановлених ресурсів і призначених строків служби списуються на підставі інспекторського посвідчення встановленої форми.

Військове майно, яке не обліковується за обліково-номерними, якісними (технічними) показниками і набуло непридатного стану, майно, використане за встановленими нормами на регламентні роботи, ТО, витрачене на виробничі, господарські та експлуатаційні потреби, а також інше майно, яке не списується за актами якісного (технічного) стану, за інспекторськими посвідченнями і набуло непридатного стану, списується за актами списання встановленої форми.

У клопотанні на списання АТ, в доданих до клопотання на отримання інспекторського посвідчення встановленої форми документах повинна бути зазначена причина списання та викладені пропозиції щодо подальшого використання АТ після отримання затверджених відповідних актів (інспекторського посвідчення) на її списання (розбирання, розбраковка, утилізація, передача після демілітаризації цивільним організаціям, оброблення, знищення тощо).

Закінчення встановлених строків служби або закінчення призначеного ресурсу АТ не може бути підставою для складання актів на переведення її до п'ятої категорії та подальшого списання, якщо АТ за своїм технічним станом або після ремонту придатна для подальшого використання за функціональним та цільовим призначенням.

Акти на списання спеціальних установок, змонтованих на автомобільній техніці, складаються відповідно до чинних нормативно-правових актів.

Акт на списання АТ складається комісією під головуванням заступника командира частини (установи) за напрямом (головного інженера АРП) у двох примірниках у разі затвердження командиром авіаційної частини (керівником АРП) і в трьох примірниках у разі затвердження старшим начальником. В останньому випадку до акта долучається висновок командира авіаційної частини. За правильність висновку про технічний стан відповідають особи, що підписали акт, і посадова особа, що його затвердила.

До складу комісії обов'язково входять посадові особи відповідних служб та представники фінансових органів.

АТ, яка підлягає списанню, не може бути знищена, розібрана або використана як навчальний посібник до отримання затвердженого акта на переведення в останню (найнижчу) категорію або інспекторського посвідчення.

АТ, на яку отримано затверджений відповідний акт (інспекторське посвідчення) та яка підлягає утилізації (розбиранню, обробленню), утилізується (розбирається, оброблюється) з оформленням відповідних документів у

встановленому порядку, якщо відсутні інші розпорядження щодо її подальшого використання.

Списання (вилучення з обліку органу ДА) АТ здійснюється після виконання наряду на її розбирання, оприбуткування агрегатів, вузлів, приладів, деталей, матеріалів, металообробки та іншого майна, отриманого від розбирання.

Складові частини списаної (вилученої з обліку) АТ, отримані від її розбирання (на які формуляр (паспорт) знищений в установленому порядку) та які використовуються як музейний експонат, пам'ятник, постамент, навчальний посібник тощо, - не належать до АТ. Їх облік здійснюється структурним підрозділом відповідно до напрямку їх належності та використання.

Визначення структурного підрозділу здійснюється командиром (керівником) частини (установи).

Утилізація, оброблення та використання продуктів утилізації авіаційної техніки

Утилізація і оброблення АТ виконується в порядку, установленому в СДА.

Підготовка зразків АТ для утилізації включає виконання таких основних робіт:

- розконсервацію;
- демілітаризацію;
- розсекречування;
- зняття вузлів і блоків, що містять дорогоцінні метали (якщо інше не обговорено в умовах контракту);
- підготовку до транспортування (якщо передбачено контрактом).

Під час утилізації АТ застосовується метод розбирання систем ПС за рівнями.

ПС поділяють на основні функціональні частини: планер ПС, АД, систему озброєння, авіаційне й радіоелектронне обладнання. Такий поділ є першим рівнем розбирання ПС.

На другому та наступному рівнях розбирання основні функціональні частини ПС поділяються на агрегати, блоки, вузли й елементи. На вироби, придатні для подальшого застосування, складаються у встановленому порядку відомості відповідно до переліків агрегатів, блоків і деталей, що підлягають подальшому використанню на АТ для кожного типу ПС.

На вироби, не придатні для подальшого застосування, складаються у встановленому порядку відомості (акти) відповідно до переліків агрегатів, блоків, деталей, що підлягають здачі на склад у вигляді металообробки.

Окремо складаються відомості встановленої форми на вироби, що підлягають використанню суб'єктами господарювання.

Агрегати, блоки, вузли та елементи відповідно до відомостей (актів) для використання суб'єктами господарювання здаються на склади для оприбуткування.

Отримані від розбирання АТ (після переведення її в останню (найнижчу) категорію, отримання інспекторського посвідчення), складові частини, на яких є запас ресурсу й строку служби, після перевірки відповідності параметрів технічним умовам з дозволу заступника командира частини з ІАС у встановленому порядку можуть бути встановлені на ПС, а несправні та ті, що не мають запасу ресурсу (строку служби), - підлягають відправленню в ремонт.

Придатні до використання інструмент, ЗНО СЗ і одиночні комплекти запасних частин зі списаної АТ підлягають оприбуткуванню на складі АТМ у встановленому порядку й використовуються в авіаційній частині за рішенням заступника командира частини по ІАС.

Завершальний етап утилізації складається з:

- розбирання планера та агрегатів (згідно з відомостями) на металобрухт із поділом на чорні, кольорові та інші метали;
- розбирання систем і агрегатів з метою вилучення деталей, елементів і вузлів, що містять дорогоцінні метали та коштовні сплави;
- здача продуктів утилізації на склад;
- знищення в установленому порядку формулярів (паспортів);
- оформлення відповідних документів;
- вилучення АТ з обліку.

Демонтажні роботи під час розбирання виконуються з дотриманням вимог безпеки в послідовності, що унеможливило ушкодження деталей і агрегатів, що демонтуються.

Перед початком розбирання ПС необхідно:

- відключити й демонтувати бортові джерела електроживлення;
- розрядити зброю;
- розрядити катапультні установки й пристрої вибуху;
- стравити тиск у системах і агрегатах;
- установити запобіжні стопори;
- розвантажити ПС, злити паливо й спеціальні рідини;
- демонтувати всі радіаційні джерела.

Балони для стиснених газів, гідроаккумулятори, амортизаційні стійки, циліндри й інше обладнання ПС, що працює під тиском, здаються на склади у розрядженому стані з викрученими зарядними клапанами й відкритими вентилями кранів.

ПС, призначені для оброблення й здачі в металобрухт, після отримання інспекторського посвідчення встановленої форми або затвердженого акта на списання повинні бути приведені в стан, що унеможливило їхнє відновлення й використання для польотів.

У разі передачі ПС, на яке отримано затверджений акт на переведення в останню (найнижчу) категорію, в освітні установи або інші організації, воно приводиться в нелітний стан.

У разі передачі АД, на який отримано затверджений акт на переведення в останню (найнижчу) категорію, в цивільні й військові організації для роботи на землі у формулярах робиться запис про заборону його використання на ПС у повітрі.

Забороняється передавати в освітні установи або інші організації деталі, вузли, агрегати ПС, що містять джерела випромінювання постійної дії.

Приведення ПС у нелітний стан здійснюється в такий спосіб:

1) для літаків:

- на крилі по обидва боки на відстані 0,5 м від крайніх двигунів (для літаків з декількома двигунами) і 1 м від головних опор шасі у бік вільної консолі (для літаків з одним двигуном) знизу в тому самому перетині робиться розріз обшивання й нижніх полиць всіх лонжеронів (на біплановому крилі - тільки полиць нижнього крила); на фюзеляжі знизу в перетині на відстані 0,5 м від передньої кромки стабілізатора розрізаються обшивання й весь силовий набір на дузі 40-50°; перетини, де виконані розрізи, заклеюються перкаллю й фарбуються в червоний колір, білою фарбою по червоній смугі наноситься слово "РОЗРІЗ";

2) для вертольотів:

- на силових шпангоутах, що з'єднують із вузлами кріплення рами головного редуктора, з боку вантажної кабіни робляться розрізи на правому і лівому бортах в площині поздовжньої осі на 0,5 м їхнього перетину; на місці розрізу шпангоутів на обшиванні фюзеляжу зовні й усередині робиться напис "РОЗРІЗ ШПАНГОУТА"; на двох діаметрально протилежних стрижнях рами головного редуктора робиться розріз стрижнів на 0,5 їхнього перетину на відстані 100 мм від нижніх вузлів кріплення; на місці розрізу стрижнів наноситься червона смуга завширшки 20 мм;

робиться напис білою фарбою "РОЗРІЗ" на стрижнях, а на капотах редуктора - "РОЗРІЗАНІ ДВА СТРИЖНІ РАМИ".

АД приводяться в нельотний стан шляхом розрізу корпусу камери згоряння в трьох місцях у тому самому перетині, довжина кожного розрізу не менше 100 мм.

Розрізи виконуються механічними засобами або із застосуванням зварювальних апаратів у режимі різання. В останньому випадку перед зварювальними роботами знімаються паливні баки й вживають заходів щодо пожежної безпеки.

Продукти утилізації АТ (планер ПС, фюзеляж, інші блоки, вузли та агрегати) можуть використовуватися як навчальні посібники, постаменти, експозиції тощо.

У такому випадку проводиться переоцінка зазначеного майна з оприбуткуванням його у відповідній службі залежно від напрямку використання.

Під час переоцінки враховується, що вартість майна має бути не меншою від вартості вмісту в ньому кольорових, чорних та дорогоцінних металів залежно від наявності.

Розміщення авіаційної техніки на аеродромах

Аеродроми постійного базування обладнуються:

- захисними укриттями для АТ і АЗУ;
- укриттями для захисту персоналу від звичайних засобів ураження та вражаючої дії ЗМУ;
- укриттями для ЗНО СЗ ТЕЧ АТ авіаційної частини, ТППР (СІС) та інших підрозділів;
- технічна позиція підготовки ПС;
- технічними будинками підрозділів;
- приміщеннями для зберігання в підрозділах не встановленого на ПС знімного обладнання;
- ангаром-лабораторією ТЕЧ АТ авіаційної частини та майданчиком для стоянки ПС під час виконання ремонтних і регламентних робіт;
- пунктом управління ІАС авіаційної частини;
- стоянкою для ПС, що прилітають (перелітають);
- системою централізованої заправки паливом (далі - ЦЗП), заряджання стисненими газами та постачання електроенергії;
- приміщеннями для ТППР (СІС), базами ПЧОз, сховищами для ракет, авіаційних мін і торпед;

- приміщеннями для приймання їжі, відпочинку та для миття персоналу, який бере участь у підготовці АТ і забезпеченні польотів;
- приміщеннями для перевдягання, зберігання та сушіння висотного, льотного і технічного обмундирування;
- приміщеннями для зберігання, укладання і сушіння рятувальних та гальмівних парашутів;
- тиром для гарячого пристрілювання зброї;
- майданчиками для спеціальної обробки АТ;
- майданчиками для виконання юстирування, калібрування, перевірки працездатності прицільних станцій, а також для списання девіації магнітних компасів та радіокомпасів;
- майданчиками для підготовки АЗУ;
- майданчиками для перевірки стану зброї після польотів на бойове застосування;
- майданчиками для опробування двигунів;
- засобами зв'язку;
- пристроями, що запобігають несанкціонованому зльоту ПС.

Кількість споруд для забезпечення експлуатації АТ залежить від умов базування, завдань, які вирішуються, типів та кількості ПС, що перебувають на озброєнні авіаційної частини.

Стоянка ПС авіаційного підрозділу повинна бути обладнана необхідними спорудами та засобами, що забезпечують зберігання та збереження АТ, виконання робіт з підготовки її до польотів і бойового застосування.

На стоянці авіаційного підрозділу повинні бути передбачені місця для розміщення ЗНО СЗ, зберігання майна групового використання, ємності для збирання відстою палива та відпрацьованого масла, ящики для зберігання використаного ганчір'я, місця для куріння. Для перевірки роботи АД на максимальних і форсажних режимах на стоянках ПС підрозділів і ТЕЧ АТ авіаційної частини обладнуються майданчики зі штучним покриттям з розрахунку не менше одного на кожний підрозділ.

Майданчики для опробування АД обладнуються:

- пристроями для додаткового кріплення ПС (якщо це передбачено ЕД ПС);
- підпірними колодками;
- майданчиком зі штучним покриттям перед вхідним пристроєм АД;
- пристроями для спрямування потоку вихідних газів;

- засобами пожежогасіння;
- стендом із зображенням плану майданчика для опробування АД і схемою розташування персоналу і засобів пожежогасіння.

У ТЕЧ АТ авіаційної частини майданчик для опробування двигунів повинен бути обладнаний стаціонарним будинком для лабораторії інструментального контролю, джерелом живлення, що забезпечує запуск двигуна та перевірку обладнання ПС під струмом.

До стоянок ПС прокладаються РД та під'їзні шляхи, які забезпечують безпечне руління та буксирування ПС, а також під'їзд ЗАТО ПС.

Відстані між кінцевими обтікачами площин крила ПС, які розташовані поруч на відкритих майданчиках, повинні бути:

- для ПС з одним АД - не менше 2 м;
- для ПС із двома АД - не менше 3 м;
- для ПС із чотирма й більше двигунами - не менше 5 м.

Для ПС із стріловидністю крила, що змінюється, відстань устанавлюється при мінімальному куті стріловидності.

Відстані між осями несучих гвинтів вертольотів повинні бути не менше двох діаметрів несучого гвинта.

Єдиний для авіаційної частини порядок розміщення обладнання в укриттях і в місцях стоянок ПС встановлює заступник командира авіаційної частини з ІАС з урахуванням вимог високої готовності до виконання завдань за призначенням та забезпеченням заходів безпеки.

Порядок розміщення та зберігання комплектів АЗУ, ПТЗ та пристроїв, засобів РЕБ, що витрачаються, визначає командир авіаційної частини.

Знімне обладнання зберігається в спеціальних контейнерах або в приміщеннях обслуг обслуговування.

На випадок стихійного лиха на аеродромах визначаються зони безпеки для розміщення персоналу, АТ і ЗАТО ПС.

Відкриті стоянки легких ПС обладнуються необхідними пристроями для швартування, які забезпечують безпеку АТ під час виникнення небезпечних стихійних явищ природи. Швартування легких ПС проводяться після закінчення робіт на АТ незалежно від погодних умов.

Підтримання в готовності до використання та ремонт стоянок ПС і споруд на аеродромі здійснюють служби (підрозділи) забезпечення.

Підготовку до використання, роботи з ТО та ремонту ЦЗП, централізованої системи електрозабезпечення на аеродромі здійснює персонал підрозділів

забезпечення, які є відповідальними за підтримання їх у постійній готовності до роботи.

За правильність використання за призначенням укриттів, споруд та здачу їх під охорону, збереження спеціального обладнання, яке в них знаходиться, за дотримання заходів безпеки, підтримання встановленого порядку в укриттях, спорудах і на прилеглих до них територіях, а також заходів пожежної безпеки є відповідальними посадові особи, за якими закріплені укриття (споруди).

5. Експлуатація захисних укриттів.

Наказом командира авіаційної частини кожне захисне укриття закріплюється за старшим авіаційним техніком (авіаційним техніком) ПС, зона укриттів ПС авіаційної ланки - за начальником ТЕЧ АТ ланки, зона укриттів ПС підрозділів - за заступником командира авіаційного підрозділу з ІАС.

На зовнішній поверхні воріт укриття наносяться номер укриття, бортовий номер ПС та прикріплюється табличка із зазначенням прізвища відповідального.

На правій внутрішній стінці укриття в місці, яке визначає заступник командира авіаційної частини з ІАС, наносяться магнітний курс, стоянковий курс, курсові кути на дальню та ближню приводні радіостанції.

Технічне обслуговування захисних укриттів і їх обладнання виконується відповідно до інструкції (норм) з експлуатації захисних укриттів.

Заступник командира авіаційної частини з ІАС не рідше одного разу на півріччя контролює стан захисних укриттів та їх обладнання. При необхідності до перевірки залучаються спеціалісти інженерно-аеродромної служби авіаційної частини.

Результати перевірки та вжиті заходи записуються у формуляр укриття.

У захисних укриттях закритого типу дозволяється виконувати всі види робіт з підготовки ПС до польотів, у тому числі спорядження ПС АЗУ. Під час виконання робіт на ПС у захисних укриттях дозволяється застосовувати переносні електролампи (фари) з напругою живлення не більше 36 В.

Запуск АД в захисних укриттях дозволяється робити тільки для вирулювання ПС по тривозі з обмеженням часу та режимів їх роботи.

У захисних укриттях закритого типу забороняється:

- використовувати несправне спеціальне обладнання ЦЗП і централізовану систему електрозабезпечення для підготовки ПС;
- заправляти ПС від ЦЗП за відсутності засобів пожежогасіння та несправного головного контуру заземлення;

- відкупорювати герметичну упаковку підривників бомб та інших АЗУ;
- запускати двигуни ЗАТО ПС, якщо в укритті пролилося паливо або інші легкозаймисті рідини;
- виконувати підготовку бортового обладнання ПС із використанням ЗАТО ПС при закритих воротах у випадку відсутності спеціальної системи відводу за межі ангара укриття газів від працюючих двигунів спеціальних установок та ЗАТО ПС.

Після закінчення робочого дня технік (механік) ПС робить огляд ангара укриття, переконується в тому, що електроперетворювачі централізованої системи електрозабезпечення вимкнено, зачиняє основні ворота та ворота газовідвідних каналів, печатує їх, перевіряє чи зачинені двері патерн, знеструмлює укриття.

Виявлені недоліки усуваються, після чого захисне укриття здається під охорону.

Порядок печатування ПС, ЗНО СЗ і укриттів визначається наказом командира авіаційної частини.

6. Охорона авіаційної техніки ДА на аеродромах.

Охорона ПС, об'єктів, які розташовані на аеродромах державної авіації, може здійснюватись вартами, воєнізованими охоронами, підрозділами авіаційних частин або охоронними організаціями згідно з вимогами статутів Збройних Сил України, наказів Міністерства оборони України та нормативно-правових актів ЦОВВ.

Охорона ПС чергового підрозділу і ЗАТО ПС здійснюється персоналом чергової зміни відповідно до Інструкції з організації бойового чергування, затвердженої командиром авіаційної частини, ураховуючи умови базування.

За підтримання внутрішнього порядку, збереження ПС та об'єктів на аеродромі в робочий час є відповідальними чергові стоянок частин і підрозділів.

Охорона вертолітних підрозділів і одиничних вертольотів, які виконують завдання в інтересах інших видів Збройних Сил, під час базування їх на окремих майданчиках, здійснюється вартами від частин, у розпорядження яких вони виділені, згідно із Статутом гарнізонної та вартової служб Збройних Сил України.

Під час роботи на стоянках за збереження ПС, обладнання та майна, що знаходяться на стоянці (у підрозділі), відповідає ІТС, за яким вони закріплені. Приймання-передавання ПС та об'єктів ІАС відображається у відповідному журналі.

Допускати сторонніх осіб до ПС і об'єктів без дозволу командира авіаційного підрозділу, заступника командира авіаційного підрозділу по ІАС та їх прямих начальників забороняється.

Для несення внутрішньої служби на стоянках ПС після їх розпечатування і до здачі під охорону варті щодня наказом командира авіаційної частини призначаються:

- черговий стоянок ПС частини (далі - ЧСЧ);
- помічник чергового стоянок ПС частини (далі - ПЧСЧ);
- черговий стоянки ПС підрозділу (далі - ЧСП).

У разі недостатньої укомплектованості штатного підрозділу охорони персоналом для несення внутрішньої служби на стоянках ПС у нічний час дозволяється призначати помічника чергового стоянки ПС підрозділу (далі - ПЧСП).

Чергові стоянок ПС та їх помічники виконують свої обов'язки відповідно до Статуту внутрішньої служби Збройних Сил України, Інструкції з організації охорони АТ і військових об'єктів на аеродромах, цих Правил, а також інструкцій черговим стоянок ПС та їх помічникам, що розробляються у авіаційних частинах з урахуванням місцевих умов базування.

ЧСЧ призначається з числа офіцерів ІТС авіаційної частини. ПЧСЧ, ЧСП та ПЧСП - із числа офіцерів ІТС за військовим званням не вище за військове звання ЧСЧ або прапорщиків ІТС (військовослужбовців служби за контрактом) авіаційної частини.

ЧСЧ підпорядкований черговому авіаційної частини, а з питань внутрішньої служби на стоянках - заступнику командира авіаційної частини з ІАС.

ПЧСЧ підпорядковується ЧСЧ.

ЧСП підпорядковується безпосередньо ЧСЧ, а з питань внутрішньої служби на стоянках - заступнику командира авіаційного підрозділу по ІАС.

ПЧСП підпорядковується ЧСП.

Охорона об'єктів, авіаційної та іншої техніки на аеродромах організується посадовими особами у встановленому порядку.

7. Протипожежний захист АТ

Протипожежна охорона в авіаційних частинах, у тому числі на стоянках ПС, в аеродромних спорудах, у зонах укриттів підрозділів, ТЕЧ АТ частини, ТППР (СІС) організується відповідно до Статуту внутрішньої служби Збройних Сил України, наказів Міністерства оборони України, Керівництва щодо заходів

пожежної безпеки у військових частинах авіації Збройних Сил та нормативно-правових актів ЦОВВ.

У кожній авіаційній частині розробляється план протипожежної охорони, який затверджується командиром авіаційної частини та доводиться до всього персоналу. Інструкція щодо заходів пожежної безпеки в авіаційній частині, розрахунок сил і засобів, які залучаються для гасіння пожежі, а також виписки з порядку евакуації ПС, іншої техніки та майна повинні знаходитися у чергового частини.

Весь персонал зобов'язаний знати і виконувати правила пожежної безпеки, уміти користуватися засобами пожежогасіння.

Правила пожежної безпеки на авіаційній техніці та об'єктах ІАС

1) правила пожежної безпеки на місцях стоянки ПС та в захисних укриттях:

- майданчики зі штучним покриттям на всіх місцях стоянки ПС обладнуються пристроями для забезпечення заземлення ПС і паливозаправників;

- у разі розміщення ПС в укритті відстані між його елементами і конструкціями укриття повинні бути не менше:

- за розмахом крил - 1 м;

- за довжиною літака - 1,5 м від хвостового оперення до тильної стінки і 1 м від носа до воріт;

- за висотою - 0,6 м;

- перед заочуванням ПС в укриття всі системи живлення ПС повинні бути оглянуті на відсутність підтікання палива і мастил. Після заочування ПС в укриття під дренажні системи ПС встановлюють сухі дека, а ПС надійно заземлюють. Перед запуском АД дека з укриття видаляють;

- під час зберігання ПС акумуляторні батареї з них повинні бути зняті. Зняті акумуляторні батареї повинні зберігатися в спеціальних приміщеннях чи на зарядних акумуляторних станціях. Дозволяється зберігання акумуляторних батарей у спеціальних контейнерах поблизу ПС. Спільне зберігання кислотних та лужних акумуляторних батарей забороняється;

- запуск і опробування двигунів в укриттях здійснюються відповідно до нормативних документів з технічного забезпечення авіації;

- під час проведення в укриттях і на стоянках робіт з підготовки ПС до польотів контроль за дотриманням персоналом правил пожежної безпеки здійснюють посадові особи ІАС, які організовують ці роботи;

- для освітлення заправної горловини ПС дозволяється застосовувати переносні світильники у вибухозахищеному виконанні із живленням від мережі напругою не більше 36 В;

- приміщення електроагрегатної та заправної повинні бути ізольовані від укриття для ПС і мати самостійний вихід назовні;

- у місцях стоянок ПС та в розташуванні аеродромних споруд забороняється:
 - запускати АД у разі відсутності засобів пожежогасіння на стоянці;
 - залишати без нагляду працюючі засоби підігріву;
 - заправляти паливом ПС і паливозаправники, які незаземлені;
 - проливати паливо і мастильні матеріали;
 - розпалювати паяльні лампи і засоби підігріву АД на відстані менше ніж 25 м від ПС і аеродромних споруд;

- курити поза місцями, спеціально відведеними для цього;
- у захисних укриттях забороняється:
 - залишати після робочого дня на ніч у деці паливо і мастильні матеріали;
 - під час заправлення ПС паливом проводити роботи, пов'язані з утворенням іскор;

- курити і застосовувати відкритий вогонь;
- розпалювати пальники, паяльники;
- розливати паливо і спеціальні рідини із дренажних систем на підлогу;
- зберігати промаслене ганчір'я, паливо, мастильні матеріали і зняті з ПС акумуляторні батареї;

- здійснювати будь-які роботи з обслуговування ПС без засобів пожежогасіння;

- запас АЗУ, засобів утворення пасивних перешкод і ПТЗ для забезпечення польотів не повинен перевищувати потреби на виконання завдань одного льотного дня (ночі). Зберігання АЗУ та комплектуючих елементів до них на майданчиках підготовки АЗУ після закінчення польотів категорично забороняється;

2) правила пожежної безпеки під час експлуатації ЗАТО ПС:

- паливозаправники, призначені для заправки ПС, повинні бути обладнані пристроями для заземлення. Глушники цих паливозаправників повинні бути справні і виведені під передній бампер, а вихлопна труба обладнана іскрогасником;

- під час заправлення ПС паливом необхідно:

- вимкнути запалювання двигунів ПС і перекрити до них паливопровод;

- установлювати паливозаправник, призначений для заправлення ПС, не ближче ніж за 3-5 м від них;

- заземлити ПС, паливозаправник, призначений для заправлення ПС, роздавальний кран ("пістолет") паливозаправника. У разі відсутності гнізда в заправній горловині перед початком заправлення необхідно доторкнутися на відстані не менше ніж 1 м від заправної горловини роздавальним краном ("пістолетом") до ПС;

- перед заземленням необхідно перевірити справність і надійність з'єднань і контактів шлангових струмопровідних провідників з патрубком, роздавальним краном й іншою з'єднувальною арматурою. Заземлювачі піддаються інструментальній перевірці не менше одного разу на три місяці;

- у разі якщо ПС буде частково обрито паливом, запуск двигунів здійснюється не раніше ніж за 10-15 хвилин після повного видалення пролитого палива з поверхні літака і ґрунту (штучного покриття);

- під час роботи на паливозаправнику забороняється:

- користуватися паливозаправником зі знятими противибуховими сітками, з несправною дихальною арматурою цистерн, за відсутності або несправності пристроїв заземлення, за відсутності засобів пожежогасіння, а також при несправних шлангах і підтіканні пального в місцях з'єднань;

- застосовувати відкритий вогонь для обігріву вузлів і деталей паливозаправника;

- курити під час роботи паливозаправника;

- загороджувати в'їзди і виїзди для паливозаправників;

- під час заряджання ПС стисненим медичним киснем із транспортних ємностей слід дотримуватись таких вимог:

- заряджання здійснювати за допомогою сифона і спеціального знежиреного зарядного рукава;

- зарядний рукав має зберігатися у відведеному для нього на ЗАТО ПС місці, при цьому штуцери закриваються заглушками і чистими брезентовими (дермантинowymi) чохлами;

3) правила пожежної безпеки під час виконання робіт на ПС:

- підключати ПС до джерел електричного струму для перевірки обладнання дозволяється тільки після повного монтажу всіх систем. При цьому необхідно суворо стежити, щоб не проводились роботи з промивання ПС;

- запуск і опробування АД після виконання регламентних робіт чи усунення несправностей здійснюються на спеціальних майданчиках, обладнаних засобами пожежогасіння;

- з метою унеможливлення випадків виникнення пожежі під час опробування двигунів необхідно переконатися в герметичності всіх систем у режимі малого газу, після чого робити випробування у підвищеному режимі;

- перевірку двигунів у максимальному та форсажному режимах особами ІТС дозволяється проводити тільки на майданчиках, обладнаних кріпленнями, які передбачені КЕ літаків цього типу. Перед запуском двигунів перевіряються наявність і стан засобів пожежогасіння;

- під час підготовки ПС до фарбування з протиранням фюзеляжу бензином (змивкою) ПС і посуд з бензином (змивкою) слід надійно заземлювати. Під час промивання планера і видалення старого лакофарбового покриття дозволяється користуватися шпателем тільки з кольорового металу;

- у приміщеннях, де проводяться роботи із застосуванням електропаяльників, дерев'яні робочі столи обладнують негорючими теплоізоляційними підставками.

Командири авіаційних частин відповідають за організацію та стан протипожежної охорони.

Командири підрозділів, начальники служб і інших об'єктів на аеродромі відповідають за виконання правил пожежної безпеки в підпорядкованих їм підрозділах, службах і на об'єктах, за зберігання і використання засобів пожежогасіння. Засоби пожежогасіння закріплюються за посадовими особами, які є відповідальними за зберігання і використання цих засобів за призначенням.

Об'єкти на аеродромі обладнуються засобами пожежогасіння згідно з нормами, визначеними відповідними документами Міністерства оборони України та ЦОВВ, яким підпорядковані СДА.

За технічний стан засобів пожежогасіння та укомплектованість ними об'єктів аеродрому відповідає командир підрозділу забезпечення.