

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

Циклова комісія технічного обслуговування авіаційної техніки

ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ

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

272 Авіаційний транспорт
(Технології робіт та технологічне обладнання аеропортів)

за темою № 6 – 6.2. Система технічного обслуговування авіації МВС України

Кременчук 2023

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 22.02.2024 № 2

СХВАЛЕНО

Методичною радою
Кременчуцького льотного
коледжу Харківського
національного університету
внутрішніх справ
Протокол від 17.01.2024 № 6

ПОГОДЖЕНО

Секцією науково-методичної ради
ХНУВС з технічних дисциплін
Протокол від 22.02.2024 № 2

Розглянуто на засіданні циклової комісії технічного обслуговування авіаційної
техніки, протокол від 12.12.2023 № 8

Розробник:

*Викладач циклової комісії технічного обслуговування авіаційної техніки, спеціаліст вищої
категорії, викладач - методист Сиволожська В.М.*

Рецензенти:

- 1. Завідувач кафедри технологій аеропортів Національного авіаційного
університету, доктор технічних наук, професор Тамаргазін О.А.*
- 2. Викладач циклової комісії аеронавігації Кременчуцького льотного коледжу
Харківського університету внутрішніх справ, кандидат технічних наук, старший
науковий співробітник, викладач вищої категорії, викладач-методист, Тягній В.Г.*

План лекції

1. Технічна експлуатація авіаційної техніки державної авіації.
2. Організація та виконання робіт на авіаційній техніці.
3. Підготовка до польотів.
4. Контроль за технічним станом авіаційної техніки.
5. Забезпечення вимог безпеки під час експлуатації авіаційної техніки.
6. Допуск персоналу до експлуатації авіаційної техніки.
7. Допуск авіаційної техніки до польотів.
8. Закріплення авіаційної техніки.

Рекомендована література:

Основна

1. Москаленко О.І. Теорія і практика професійної підготовки майбутніх авіаційних фахівців / Москаленко О.І.; М-во освіти і науки України, Кіровоград. льотна акад. Нац. авіац. ун-ту. - Кіровоград : Ексклюзив-Систем, 2016. - 590 с. : іл., табл. - Бібліограф.: с. 447-486.
2. Авіаційні правила України "Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів": Наказ Державної авіаційної служби України 27 грудня 2019 року № 1817. URL <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0352-20#Text> (дата звернення 10.12.2023).
3. Повітряний кодекс України від 07.08.2020 зі змінами від 13.07.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення 10.12.2023).
4. ІКАО, Annex 14. Аеродроми. Видання 7е. URL: https://zom.com.ua/files/an14_v1_cons_ru.pdf (дата звернення 10.12.2023).
- 5.

Додаткова

6. Правила інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України. затверджено наказом Міністерства оборони України від 05.07.2016 № 343.
- 7.

Інформаційні ресурси в Інтернеті

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

Текст лекції

1. Технічна експлуатація авіаційної техніки державної авіації.

Загальні принципи організації роботи інженерно-технічного складу та технічної експлуатації авіаційної техніки

Організація роботи ІТС та правила технічної експлуатації АТ встановлюються цими Правилами, керівництвами з технічної експлуатації, регламентами технічного обслуговування, вказівками головного інженера авіації Військово-Повітряних Сил, технічними розпорядженнями начальника озброєння Військово-Повітряних Сил, вказівками головного інженера авіації Повітряних Сил Збройних Сил України стосовно АТ, експлуатантом якої є Повітряні Сили Збройних Сил України.

Якщо АТ експлуатується лише в одному ОУА ЦОВВ або ЗСУ, правила технічної експлуатації АТ встановлюються вказівками старшої посадової особи ІАС цього ОУА. У решті випадків старшу посадову особу ІАС щодо встановлення правил технічної експлуатації АТ визначає Уповноважений підрозділ Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України.

Також Уповноваженим підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації видаються директиви льотної придатності, обов'язкові для виконання на ПС, для поновлення прийнятного рівня безпеки, коли є підстави вважати, що рівень безпеки цього ПС може опинитися під загрозою у разі невиконання таких дій.

Технічна експлуатація ПС, які також використовуються в цивільній авіації, може здійснюватися за експлуатаційною, ремонтною документацією, введеною в дію (схваленою) Державною авіаційною службою України.

ПС ДА, надані в оренду цивільним організаціям і внесені до Державного реєстру цивільних повітряних суден України як цивільні ПС, експлуатуються згідно з усіма вимогами Державної авіаційної служби України.

Льотна придатність ПС закладається під час проектування з урахуванням попереднього досвіду експлуатації та вимог до безпеки польотів. Після введення ПС в експлуатацію льотна придатність повинна підтримуватись шляхом дотримання правил виконання польотів, технічного обслуговування та ремонту.

Підтримання льотної придатності має комплексний, різнобічний характер і вимагає об'єднання зусиль органів управління ДА, промисловості, науково-дослідних та науково-випробувальних установ, експлуатантів ПС та підрозділів і служб забезпечення.

Кожний тип ПС проходить сертифікацію і одержує сертифікат типу.

Розробку, серійне виробництво АТ, ТО і ремонт здійснюють схвалені за правилами, затвердженими відповідними наказами Міністерства оборони України, підприємства.

З метою збереження АТ, засобів її експлуатації і ремонту під час розміщення

їх на стоянках необхідно:

- надійно укривати ПС, компоненти та обладнання справними захисними чохлами;
- щільно закривати, а де передбачено, герметизувати кабіну екіпажу, експлуатаційні люки та різні входні й вихідні пристрої, приймачі динамічного та статичного тиску;
- регулярно провітрювати ПС, просушувати запобіжні чохлаи;
- своєчасно видаляти з ПС, наземного обладнання і АЗУ сніг, лід, бруд;
- не допускати під час роботи на ПС пошкодження обшивки та лакофарбового покриття.

Електроагрегати, що працюють, електростанції, компресори, гідроустановки, моторні підігрівачі, що використовуються під час виконання робіт на АТ, повинні знаходитись під постійним контролем спеціалістів, за якими закріплені ці засоби, та/або осіб, які допущені до їх експлуатації під час виконання робіт на АТ.

Зняття, встановлення компонентів та обладнання, виконання регламентних та ремонтних робіт проводяться з дотриманням заходів, що унеможливають потрапляння інструменту, деталей (гвинтів, болтів, контрвального матеріалу), робочих рідин, пилу, дощу, снігу в газоповітряний тракт двигунів, ДСУ, на роз'єми та агрегати. З цією метою повинні застосовуватися запобіжні пристрої (сітки, чохлаи, пастки, заглушки тощо). Захисні пристрої фарбуються в червоний колір і, якщо їх декілька, з'єднуються між собою. Захисні пристрої маркуються, обліковуються та зберігаються в інструментальних коморах (контейнерах).

Перестановка компонентів та обладнання з одного ПС на інше допускається з дозволу керівника ІАС СДА з обов'язковим записом про це у відповідних розділах формулярів (паспортів) ПС, компонентів та обладнання та в журналах підготовки ПС.

Компоненти та обладнання, що надійшли зі складів і баз та зняті з інших ПС, для визначення їх справності перед встановленням на ПС обов'язково оглядаються та перевіряються на відповідність технічним вимогам основних параметрів у ТЕЧ АТ. Обсяг перевірки встановлює інженер частини зі спеціальності.

Агрегати підлягають повторній перевірці перед встановленням їх на ПС, якщо з моменту перевірки минуло більше трьох місяців.

У всіх випадках після заміни окремого компонента або комплекту апаратури в цілому на ПС проводиться повна перевірка працездатності всієї системи, до складу якої входить компонент або апаратура.

Компоненти та обладнання ПС розташовуються в приміщеннях на стелажах (шафах) з позначенням на бирках номера ПС, з якого вони зняті, дати останньої перевірки, залишками ресурсів та строків служби, дат останньої та чергової консервації. Спільне зберігання справних (відремонтованих) та несправних компонентів та обладнання забороняється. Дрібні деталі (гвинти, болти, гайки) зберігаються в спеціально передбачених для цього ящиках (сумках, сортовиках), на яких вказується належність деталей до обладнання ПС та номер ПС.

Пономерна документація зберігається в окремому приміщенні в шафах на полицях (у чарунках), відведених для кожного ПС.

Інженери частини зі спеціальностей під керівництвом заступника командира авіаційної частини з ІАС раз на рік здійснюють комплексну перевірку ІАС ае, під час якої оцінюють додержання правил експлуатації ПС і ЗНО СЗ, їх технічний стан та законність допуску ПС до польотів. Аналогічні перевірки підрозділів ІАС авіаційної частини проводять комплексні групи ІАС посадових осіб ОУА ЦОВВ та ЗСУ. За результатами робіт складається акт.

2. Організація та виконання робіт на авіаційній техніці

Для виконання робіт на АТ виділяється не менше чотирьох днів на тиждень (з урахуванням днів виконання польотів). У ці дні проводяться паркові дні та дні робіт на АТ.

На АТ виконуються такі види підготовки, робіт і контролю за технічним станом:

- підготовка до польотів (попередня, перед польотна, до повторного польоту, після польотна);
- періодичні роботи;
- регламентні роботи;
- контрольно-відновні роботи (далі - КВР);
- контрольно-технічні огляди (далі - КТО);
- роботи з продовження (збільшення) встановлених показників АТ;
- цільові огляди та перевірки;
- сезонне обслуговування (підготовка до зимової (літньої) експлуатації);
- роботи під час зберігання;
- військовий ремонт;
- роботи за бюлетенями;
- інші роботи, передбачені регламентами технічного обслуговування ПС та розпорядженнями посадових осіб ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

Види робіт на АТ, їх обсяг і періодичність виконання визначаються керівництвами з технічної експлуатації, регламентами технічного обслуговування та технічними розпорядженнями начальника озброєння Військово-Повітряних Сил, вказівками ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

Роботи на АТ виконуються за технологічними картами. Типові технологічні карти підготовки ПС до польотів, регламентних робіт і складних демонтажно-монтажних робіт розробляються промисловістю та вводяться в дію ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ. У разі відсутності таких типових технологій технологічні карти розробляються старшими інженерами (інженерами) авіаційної частини зі спеціальності за участю спеціалістів літаючої авіаційно-технічної лабораторії (далі- ЛАТЛ) і затверджуються ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ. Визначення необхідності розробки технологічних карт усунення несправностей, демонтажно-монтажних

робіт, виконання цільових оглядів, робіт за бюлетенями і розробку цих технологічних карт здійснюють старші інженери (інженери) авіаційної частини зі спеціальності, затверджує їх заступник командира авіаційної частини з ІАС.

Копії (витяги) із затверджених (уведених в дію) технологічних карт, РТО, КЕ, якими користуються виконавці робіт на ПС (АТ), повинні бути завірені старшим інженерами (інженерами) авіаційної частини зі спеціальності і мати посилання на документацію, з якої зроблено копію (витяг).

Залежно від рівня надійності та освоєння АТ персоналом, кліматичних умов і умов базування кількість льотних змін без проведення чергової попередньої підготовки (дня роботи на АТ) у межах, які допускає РТО, у кожному конкретному випадку встановлює командир авіаційної частини на підставі доповіді заступника командира авіаційної частини з ІАС.

Зменшувати встановлений обсяг робіт, збільшувати періодичність виконання підготовки ПС до польоту та регламентних робіт, крім випадків, обумовлених цими Правилами, забороняється.

Заступник командира ае з ІАС складає та веде план-графік виконання на кожному ПС всіх видів робіт, передбачених РТО (за винятком підготовок до польотів), а також цільових оглядів і перевірок, що заплановані додатково.

Тривалість всіх видів підготовок до польотів і регламентних робіт, а також необхідні для цього сили та засоби визначаються на підставі директивних або типових норм часу з урахуванням умов базування, кваліфікації та укомплектованості персоналом, наявності матеріальних засобів, встановлюються розпорядчим документом відповідної посадової особи ЦОВВ та ЗСУ для конкретних типів АТ і за необхідності уточнюються щороку до початку періоду навчання.

Для раціонального розподілу сил і засобів, визначення потрібного часу та кількості ЗАТО ПС заступник командира авіаційної частини з ІАС організовує розробку технологічних графіків виконання:

- регламентних робіт;
- контрольно-технічних оглядів;
- робіт під час зберігання;
- періодичних робіт;
- попередньої підготовки;
- перед польотної підготовки;
- підготовки до повторного польоту;
- після польотної підготовки;
- підготовки за тривогию.

Для керівництва ІТС, контролю робіт з підготовки та перевірки стану АТ, а також для організації взаємодії з частинами забезпечення в дні виконання робіт на АТ призначається черговий інженер з числа старших інженерів (інженерів) авіаційної частини зі спеціальності. Під час виконання своїх обов'язків черговий інженер веде журнал відповідної форми (додаток 9).

Час для виконання робіт на АТ встановлюється відповідно до розпорядку дня авіаційної частини. У час, не передбачений розпорядком дня, роботи на окремих ПС виконуються:

- в ае - під керівництвом начальника обслуги обслуговування або начальника ТЕЧ ланки (загону);
- в ТЕЧ АТ - під керівництвом начальника групи.

Обсяг робіт на АТ, визначений для кожного спеціаліста на день (зміну), як правило, повинен становити технологічно завершену операцію (комплекс, операцій) та забезпечувати завершення виконання розпочатої роботи до кінця.

Доручати виконання незавершеної роботи новому виконавцю дозволяється начальнику ТЕЧ ланки (начальнику обслуги обслуговування, начальнику групи регламенту та ремонту) після особистої перевірки стану незавершеної роботи та інструктажу нового виконавця про порядок її завершення.

Під час перед польотної підготовки та підготовки до повторного польоту доручати завершення робіт, які не завершені однією особою, іншій особі забороняється. У разі крайньої потреби підготовка ПС до польоту проводиться іншим спеціалістом з повторним виконанням усіх робіт.

Перед початком робіт заступник командира ае з ІАС (начальник ТЕЧ АТ) інструктує персонал щодо заходів безпеки, уточнює порядок роботи на АТ, особливості її підготовки, черговість використання ЗАТО ПС, ЗНО СЗ.

Контроль за станом АТ керівним ІТС проводиться згідно з планом заступника командира авіаційної частини з ІАС. Кожне ПС має бути оглянуте керівним ІТС від заступника командира ае з ІАС і вище не рідше ніж один раз на три місяці. Періодичність та кількість оглядів і контролю готовності АТ до польотів керівним ІТС наведені в додатку 10 до цих Правил.

Обсяги передпольотного, стартового та контрольного (періодичного) оглядів визначаються РТО. Обсяг контрольного огляду ПС, який не визначений РТО, розробляється науково-дослідними установами і вводиться в дію ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ. Результати оглядів записуються в журнал підготовки ПС. Під час проведення контрольного (періодичного) огляду керівним ІТС від заступника командира ае з ІАС і вище результати огляду записуються в журнал підготовки ПС та у відповідні частини формуляра ПС і двигуна (двигунів).

За повноту, якість та своєчасність виконання робіт на АТ відповідають особи, які виконували ці роботи. Записи про всі виконані роботи здійснюються у відповідну документацію ПС за підписами осіб, які виконали роботу, та осіб, які проконтролювали її виконання, із зазначенням прізвищ.

Усі роботи на ПС виконуються тільки з дозволу старшого авіаційного техніка (авіаційного техніка, бортового техніка) ПС та в його присутності. Про початок та закінчення робіт на ПС спеціалісти всіх спеціальностей інформують старшого авіаційного техніка (авіаційного техніка, бортового техніка) ПС. У разі тимчасової відсутності старшого авіаційного техніка (авіаційного техніка, бортового техніка) роботи виконуються тільки з дозволу заступника командира ае з ІАС під керівництвом начальника ТЕЧ ланки (загону).

Перед початком робіт старший авіаційний технік (авіаційний технік, бортовий технік) ПС перевіряє наявність та цілість пломб (відтисків печаток), стан чохлів, проводить зовнішній огляд ПС та ставить свій підпис в журналі прийому-передачі ПС.

У разі виявлення на ПС зовнішніх пошкоджень або порушень його пломбування старший авіаційний технік (авіаційний технік, бортовий технік) ПС повинен негайно доповісти про це по команді. Розпечатування такого ПС та його підготовка до польоту проводяться тільки з дозволу заступника командира частини з ІАС. Розслідування випадків зовнішнього пошкодження АТ або порушення пломбування здійснюється комісією, яка призначається командиром авіаційної частини. Рішення за матеріалами розслідування приймає командир авіаційної частини.

Кожний спеціаліст, який виявив несправність АТ або пошкодив її під час виконання робіт, повідомляє (доповідає) про це старшому авіаційному техніку (авіаційному техніку, бортовому техніку) ПС та своєму безпосередньому начальнику. Про всі виявлені на ПС несправності (пошкодження) робиться запис у журналі підготовки ПС.

Про всі несправності, виявлені на ПС під час польоту, льотний склад повідомляє старшому авіаційному техніку (авіаційному техніку) ПС та робить запис про характер несправності в контрольному листі журналу підготовки ПС.

Старший авіаційний технік (авіаційний технік, бортовий технік) ПС та спеціалісти обслуг обслуговування доповідають по команді про всі несправності, які виявлені під час польоту та оглядів.

Начальники обслуг обслуговування і начальники ТЕЧ ланок (загонів) особисто оглядають ПС, на яких виявлені несправності, дають вказівки про порядок та методи їх усунення і доповідають заступнику командира ае з ІАС та старшому інженеру (інженеру) авіаційної частини зі спеціальності про стан АТ, необхідні запасні частини та потрібний час для приведення її в справний стан.

Старші інженери (інженери) авіаційної частини зі спеціальності зобов'язані провести аналіз несправностей, забезпечити їх якісне усунення та вжити заходів щодо попередження аналогічних несправностей на інших ПС.

Заступник командира ае з ІАС доповідає заступнику командира авіаційної частини з ІАС і старшому інженеру польотів (черговому інженеру) про виявлені несправності, які призвели до затримки вильоту та відсторонення ПС від польотів, або несправності, які не можуть бути усунені силами ІТС ае (загону).

Спеціалісти технічних постів, а також спеціалісти, які здійснюють міжпольотний контроль за матеріалами ОК, про виявлені несправності та порушення правил експлуатації АТ негайно доповідають старшому інженеру польотів.

Старший інженер польотів, який отримав інформацію про виявлені на ПС несправності та порушення правил експлуатації АТ, доповідає заступнику командира частини з ІАС, керівнику польотів та доводить цю інформацію до заступника командира ае з ІАС, старшого інженера (інженера) частини за відповідною спеціальністю та дає вказівки про порядок і заходи щодо усунення

несправностей.

Про виявлені на ПС несправності старший інженер польотів робить запис у журналі старшого інженера польотів.

Заступник командира ае з ІАС ставить завдання щодо усунення несправностей начальнику ТЕЧ ланки (загону) та начальникам послуг обслуговування за відповідними спеціальностями.

Про всі виявлені на ПС несправності начальник ТЕЧ ІАС авіаційної (вертолітної) ескадрильї ланки (загону) (далі - начальник ТЕЧ ланки (загону)) або начальник обслуги обслуговування за відповідною спеціальністю робить запис у журналі підготовки ПС.

Причини пошкоджень і відмов АТ, пов'язані з недоліками АТЗ, за дорученням командира авіаційної частини з'ясовує заступник командира авіаційної частини з ІАС разом із заступником командира авіаційної частини, відповідальним за АТЗ польотів, про результати розслідування він доповідає командирі авіаційної частини і робить запис у журналі старшого інженера польотів (чергового інженера).

Підбиття підсумків роботи, вивчення з персоналом результатів аналізу несправностей АТ, помилок персоналу, які допускаються під час її експлуатації, вказівки щодо усунення цих помилок та їх попередження здійснюються на технічних розборах.

Технічні розбори проводяться начальниками ТЕЧ ланок (загонів) та начальниками обслуг обслуговування, груп у кінці кожного робочого дня, а заступником командира ае з ІАС, начальниками ТЕЧ АТ, ТППР (СІС) - не менше одного разу на тиждень.

Старші інженери (інженери) частини зі спеціальності проводять розбори з ІТС за своєю спеціальністю не менше одного разу на місяць.

Заступник командира авіаційної частини з ІАС проводить технічні розбори та спеціальні заняття з безпеки польотів з усім ІТС частини не менше одного разу на місяць.

Керівний ІТС, який займає посади командирів частин і підрозділів, один раз на місяць підводить підсумки роботи частини (підрозділу).

За збереження контейнерів, акумуляторних батарей, агрегатів знімного озброєння, десантно-транспортного обладнання (далі - ДТО) та АЗУ, які встановлені або підвішені на ПС, а також зняті з ПС на час польоту і знаходяться на стоянці, відповідає старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС.

Техніки (механіки), що виконують заправлення ПС паливом, маслом, спеціальними рідинами та заряджання газами, відповідають за кількість заправлених рідин та газів і надійність закриття заправних пристроїв. Перед заправленням (заряджанням) бортових систем вони зобов'язані:

- перевірити наявність відмітки посадової особи ІАС про дозвіл на заправлення в контрольному талоні на паливо, мастила, спеціальні рідини;
- перевірити в контрольному талоні відповідність наданих до заправки палива, масла, рідини вимогам керівництва (інструкції) з експлуатації даного типу ПС;

- перевірити справність роздавальних пристроїв, заземлення, відповідність кольору (маркування) на балонах зі стисненим газом встановленим вимогам.

Кількість заправлених (заряджених) у ПС палива, масла, спеціальних рідин і газів записується в журнал підготовки ПС, у тому числі кількість палива, яке заправлене в кожную групу паливних баків.

Контроль за кількістю заправлених (заряджених) палива, масла, рідин і газів у всіх системах, а також надійності закриття заправних пристроїв здійснюють старші авіаційні техніки (авіаційні техніки) ПС (старші бортові техніки) і начальники ТЕЧ ланки (загону).

У підрозділах СДА, які мають балони, що працюють під тиском, ведеться журнал їх обліку встановленої форми (додаток 11). Правила застосування балонів для стиснених газів визначаються відповідними нормативними документами.

Для виведення ПС із укриття (встановлення в укриття) та його буксирування призначається старший. У кабіні ПС, що буксирується, повинен знаходитися старший авіаційний технік (авіаційний технік, бортовий технік) ПС або льотчик.

ПС буксирується зі швидкістю, яка встановлена КЕ (РТО), без ривків і крутих поворотів.

За відсутності двостороннього зв'язку між старшим авіаційним техніком (авіаційним техніком, бортовим техніком) ПС або льотчиком і водієм тягача на тягачі повинен перебувати зв'язковий, який стежить за безпекою буксирування та передає водію команди старшого авіаційного техника (авіаційного техника) ПС (льотчика).

За командою керівника буксирування "По місцях" льотчик (технік) сідає в кабіну ПС, механік (визначена особа) забирає з-під коліс ПС і тягача противідкотні колодки, займає місце в кабіні тягача для передачі команд водієві від льотчика (техніка) і спостерігає за безпекою буксирування ПС.

Одержавши дозвіл на буксирування від особи, що керує буксируванням, льотчик (технік) подає команду "Вперед". Водій, одержавши команду "Вперед", дає звуковий сигнал і плавно починає рух.

Команди та сигнали під час запуску двигуна (двигунів), завантаження і розвантаження вантажів та для управління рухом ПС наведені в додатку 12 до цих Правил.

Під час виведення (встановлення) ПС із укриття ніхто, крім старшого по виведенню (встановленню), не має права подавати будь-які команди, за винятком команди "Стоп", яку зобов'язаний подати будь-який спеціаліст, який помітив небезпеку травмування людей або пошкодження техніки.

Протиугонні пристрої, визначені технічною документацією на ПС, повинні встановлюватися відразу після виходу льотчика (екіпажу) з кабіни після польоту або після випробування двигуна на землі і зніматися безпосередньо перед польотом або випробуванням двигуна на землі.

На період охорони стоянки АТ вартою (черговим стоянок ПС частини, черговим стоянки ПС підрозділу) ключі від ПУП повинні зберігатися у спеціальних ящиках у сейфах заступника командира ае з ІАС. Другі та треті комплекти ключів від ПУП, запечатані печаткою заступника командира ае з ІАС,

зберігаються відповідно у чергового частини та в режимно-секретному органі частини.

Ключі від ПУП на АРП зберігаються в спеціальних ящиках або сейфах у заступника начальника станції льотних випробувань по ІАС (один ключ) та головного інженера АРП. Ключі від ПУП видаються старшому авіаційному техніку (авіаційному техніку) ПС під підпис заступником командира ае з ІАС.

3. Підготовка до польотів

Відповідно до рішення командира авіаційної частини на проведення польотів заступник командира авіаційної частини з ІАС виконує розрахунок необхідних сил, матеріальних засобів, засобів перевезення персоналу, ЗАТО ПС для підготовки ПС до польотів, складає заявку та надає її в установленому порядку до штабу та підрозділу забезпечення авіаційної частини для проведення подальшого планування забезпечення польотів. У розрахунках також визначається ІТС, який наказом командира частини призначається до забезпечення польотів.

Заступник командира авіаційної частини з ІАС проводить інструктаж керівного ІТС, що бере участь у підготовці та забезпеченні польотів, на якому доводить до нього завдання та визначає:

- розпорядок льотного дня (ночі) та особливості підготовки ПС до польотів;
- кількість ПС, задіяних до польотів;
- керівників, виконавців та наряд ІТС на польоти;
- наряд спеціалістів на технічні пости, до команди технічної допомоги, на пост огляду озброєння, підбирання гальмівних парашутів;
- організацію та порядок використання за призначенням ЗАТО ПС.

До інструктажу залучається черговий АТЗ, до обов'язків якого входить керівництво (відповідно до вказівок керівника польотів і старшого інженера польотів) силами та засобами, які виділяються для забезпечення польотів від підрозділів та служб забезпечення.

Напередодні льотного дня (ночі) проводиться контроль готовності ПС та ІТС, що залучаються до польотів, який здійснює заступник командира авіаційної частини з ІАС за участю старших інженерів (інженерів) частини зі спеціальності і заступників командирів ае з ІАС. Про готовність ПС та ІТС до польотів заступник командира авіаційної частини з ІАС доповідає командирі авіаційної частини.

Контроль готовності проводиться шляхом отримання доповідей, опитування спеціалістів, особистої перевірки стану ПС і знань ІТС, а також перевірки правильності розрахунків на забезпечення польотів тощо.

Для керівництва роботою ІТС у льотну зміну не пізніше, ніж напередодні дня польотів, призначаються старший інженер польотів та старший (начальник) технічної позиції підготовки ПС.

Старшим інженером польотів можуть призначатись заступник командира авіаційної частини з ІАС, заступник начальника ІАС або старші інженери (інженери) ІАС авіаційної частини зі спеціальності.

Під час проведення польотів ПС однієї ає старшим інженером польотів може бути заступник командира ає з ІАС.

Допуск до виконання обов'язків старшого інженера польотів здійснюється наказом командира авіаційної частини на підставі результатів перевірки знання обов'язків старшого інженера польотів та інструкції щодо дій льотного складу в разі виникнення особливих випадків у польоті, спричинених відмовами АТ.

Старшим (начальником) технічної позиції підготовки ПС призначається заступник командира ає з ІАС, а в разі виконання польотів ПС однієї ає - начальник ТЕЧ ланки (загону).

Старший інженер польотів керує роботами з підготовки АТ, контролює своєчасність підготовки ПС до польотів відповідно до планової таблиці польотів, доповідає керівнику польотів і заступнику командира авіаційної частини з ІАС про стан ПС та вживає заходів щодо усунення затримок і недоліків, які виникають.

Старший інженер польотів (черговий інженер) перевіряє наявність ЗАТО ПС відповідно до розпорядження з АТЗ польотів. У разі їх невідповідності доповідає заступнику командира авіаційної частини з ІАС і керівнику польотів для вжиття заходів і прийняття рішення на подальше проведення польотів (робіт на АТ).

Старший (начальник) технічної позиції підготовки ПС перевіряє готовність позиції до забезпечення польотів, оснащеність її засобами пожежогасіння, стан штучного покриття. Особисто перевіряє стан засобів заправлення паливом, мастилами, гідросумішами, заряджання стисненим повітрям, азотом та організовує приймання централізованої системи електрозабезпечення та допуск їх до застосування. Решту ЗАТО ПС допускають начальники обслуг обслуговування (груп) за відповідними спеціальностями. Про допуск ЗАТО ПС, засобів та пристроїв позиції до підготовки ПС посадовими особами ІАС робиться запис у журналах обліку роботи ЗАТО ПС (формулярах).

Про готовність технічної позиції підготовки ПС до обслуговування АТ старший (начальник) технічної позиції підготовки ПС доповідає старшому інженеру польотів.

На час польотів із числа ІТС призначається команда технічної допомоги. Склад сил та засобів команди технічної допомоги визначається наказом командира авіаційної частини.

Старший інженер польотів проводить інструктаж команди технічної допомоги.

Команда технічної допомоги призначається для вивільнення ЗПС та руліжних доріжок (далі - РД) від несправних ПС, надання допомоги екіпажу (пасажирам) під час аварійного покидання ПС на землі та приступає до виконання цих операцій за командою керівника польотів. Порядок і місце збору команди визначається інструкцією з виконання польотів (використання повітряного простору) у районі даного аеродрому.

На час проведення польотів із числа ІТС призначається наряд на технічні пости. Інструктаж наряду проводить старший інженер польотів. Технічні пости на аеродромі виставляються:

- у місцях перед вирулюванням ПС на ЗПС або перед вирулюванням із зони розосередження для зовнішнього огляду відповідно до інструкції та технології для даного типу ПС;
- на спеціальних майданчиках для огляду зброї після польотів на бойове застосування;
- у місцях скидання гальмівних парашутів.

Гальмівні парашути прибирають і доставляють до місця укладання спеціалісти групи гальмівних парашутних систем або спеціально підготовлений для цього персонал.

Підготовка АТ до польотів проводиться в укриттях, на стоянках і технічних позиціях підготовки ПС та організовується в ае.

ПС ае готуються до польотів технічними наземними екіпажами та технологічними обслугами спеціалістів обслуг обслуговування. Роботи на ПС виконуються паралельно-послідовним методом згідно з технологічними графіками та картами, що розробляються для кожної спеціальності.

Технічні екіпажі готують всі ПС ае паралельно, а технологічні обслуги спеціалістів обслуг обслуговування за своїми спеціальностями - послідовно.

Допускається залучення найбільш підготовлених, спеціально навчених спеціалістів обслуг обслуговування для перевірки всього обладнання під струмом у кабіні (кабінах) ПС за всіма спеціальностями за спеціально розробленими технологічними картами (для ПС, у КЕ(РТО) яких передбачена така перевірка).

Склад технічних екіпажів і технологічних обслуг спеціалістів обслуг обслуговування для забезпечення польотів призначається не пізніше як напередодні дня польотів.

Кількість технологічних обслуг визначається кількістю ПС, які готуються до польотів, наявністю спеціалістів в обслугах обслуговування, варіантом спорядження ПС, а також наявністю ЗАТО ПС та засобів контролю.

Склад спеціалістів у технологічній обслужі повинен бути таким, щоб забезпечити виконання повного обсягу робіт у встановлені строки з високою якістю та, як правило, залишатись постійним. Для цього призначається відповідна кількість виконавців та контролюючих.

Спеціалістів до складу технологічної обслуги призначають начальники обслуг обслуговування. Склад технологічних обслуг уточнюється в кінці кожного робочого дня.

Розпорядчим документом відповідних посадових осіб ЦОВВ та ЗСУ визначається мінімальна кількість спеціалістів обслуг обслуговування, ЗАТО ПС, засобів наземного контролю та час, необхідний для підготовки ПС до польотів, залежно від кількості ПС, що залучаються до польотів.

Виконувати підготовку АТ до польотів неукомплектованими технологічними обслугами забороняється.

Після виконання робіт начальники обслуг обслуговування зі спеціальності доповідають заступнику командира ае з ІАС (інженерам зі спеціальності) про закінчення підготовки та виявлені несправності, організовують їх усунення та контроль якості робіт. Заступник командира ае з ІАС про результати підготовки

доповідає старшому інженеру польотів.

За рішенням заступника командира авіаційної частини з ІАС дозволяється залучати на польоти до ае в даний льотний день (ніч) однотипні ПС з іншої ае. У такому випадку ПС залучається разом зі старшим авіаційним техніком (авіаційним техніком) ПС і механіком.

Поєднувати виконання періодичних робіт (попередньої підготовки) і передпольотної підготовки, а також виконувати їх послідовно протягом доби, за винятком підготовки ПС за тривогою (сигналом), забороняється.

Під час підготовки ПС до польоту за тривогою (сигналом) до технологічних обслуг можуть додатково залучатись спеціалісти інших підрозділів частини, які мають допуск до виконання робіт. Для цього вони проходять тренажі в складі технічних розрахунків не менше одного разу на квартал.

Підготовка спорядження та зміна варіантів озброєння, засобів радіоелектронної боротьби (далі - РЕБ), радіоелектронного обладнання (далі - РЕО), радіоелектронної розвідки (далі - РЕР), фотообладнання (далі - ФО) можуть виконуватись позаштатними, спеціально навченими обслугами, що складаються з ІТС різних спеціальностей та льотних екіпажів та допущені до виконання цих робіт відповідним наказом командира авіаційної частини.

Контроль за роботою таких спеціалістів та найбільш складні операції виконують спеціалісти, за якими закріплене дане обладнання. Склад обслуг і допуск їх до роботи визначаються наказом командира авіаційної частини.

Передпольотна підготовка ПС проводиться безпосередньо перед польотами відповідно до завдань льотного дня (ночі) і включає:

- передпольотний огляд ПС та усунення виявлених несправностей;
- перевірку відповідності заправлення (заряджання) систем ПС завданню на політ;
- встановлення на ПС знімного обладнання;
- дозаправлення (дозаряджання) систем ПС відповідно до завдання на політ;
- введення вихідних даних (програм) у навігаційні, прицільні та інші системи;
- підготовку АЗУ до застосування;
- спорядження ПС АЗУ;
- приймання ПС льотним складом і перевірку готовності його до виконання завдання в обсязі вимог КЛЕ.

Часом підготовки ПС до польотів є безперервний час від початку робіт з підготовки ПС до його готовності до запуску двигунів для виконання польоту.

Після виконання передпольотної підготовки ПС старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС і спеціалісти технічного розрахунку заповнюють журнал підготовки ПС і доповідають по команді про виконання передпольотної підготовки.

Допуск ПС до польоту оформляється після контролю готовності ПС.

Після виконання передпольотної підготовки проведення тренажів на підготовлених ПС забороняється.

Після прибуття командира екіпажу старший авіаційний технік (бортовий технік, авіаційний технік) ПС доповідає йому про виконання передпольотної

підготовки, кількість заправленого палива та про спорядження ПС згідно із завданням на політ. Льотний склад приймає ПС і перевіряє готовність його до польоту в обсязі вимог КЛЕ, перевіряє відповідність спорядження літака та введення (встановлення) вихідних даних (під час польотів на бойове застосування) завданню на політ. Про приймання ПС командир екіпажу робить запис у журналі підготовки ПС.

Підготовка ПС до повторного польоту проводиться перед кожним новим польотом у період стартового часу відповідно до завдання на майбутній політ і включає:

- контроль працездатності систем і обладнання ПС та дотримання правил його експлуатації в попередньому польоті за даними засобів об'єктивного контролю (далі - ЗОК) (на ПС, де передбачений міжпольотний контроль) та доповідей льотного екіпажу;
- стартовий огляд ПС;
- усунення виявлених несправностей;
- заправлення ПС паливом, маслом, спеціальними рідинами і заряджання газами;
- введення вихідних даних (програм) у навігаційні, прицільні та інші системи;
- спорядження ПС АЗУ;
- встановлення на ПС знімного обладнання;
- прийом ПС льотним складом (у разі зміни екіпажу) і перевірку готовності його до польоту в обсязі вимог КЛЕ.

Після виконання підготовки до повторного польоту старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС і спеціалісти обслуговування за відповідними спеціальностями заповнюють журнал підготовки ПС і доповідають по команді про виконання підготовки ПС до повторного польоту.

Допуск ПС до польоту оформлюється після контролю готовності ПС.

Після прибуття льотного складу старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС доповідає командир екіпажу про виконання підготовки ПС до повторного польоту, кількість заправленого палива та про спорядження ПС згідно із завданням на політ.

Льотний склад приймає ПС і перевіряє його готовність до польоту в обсязі вимог КЛЕ, перевіряє відповідність спорядження ПС та введення (встановлення) вихідних даних (під час польотів на бойове застосування) завданню на політ. Про приймання ПС командир екіпажу робить запис у журналі підготовки ПС.

Часом підготовки ПС до повторного польоту вважається безперервний час із моменту вимикання двигуна (двигунів) льотчиком після польоту до готовності ПС до запуску двигуна (двигунів) для виконання польоту. Час підготовки ПС до повторного польоту складається з технологічного часу підготовки ПС ІТС згідно з РТО та часу підготовки і перевірки льотним екіпажем систем і обладнання згідно з КЛЕ.

Післяпольотна підготовка АТ проводиться наприкінці кожного льотного дня, а також після закінчення чергування незалежно від того, відбулися польоти чи ні, та включає:

- аналіз працездатності систем і обладнання ПС за доповіддю льотного екіпажу, а також дотримання правил експлуатації ПС у попередньому польоті (якщо польоти відбулись) за даними бортових ЗОК (на ПС, де передбачений такий контроль);

- післяпольотний огляд ПС;
- усунення несправностей, виявлених у польоті та під час огляду;
- заправлення та спорядження ПС згідно з варіантом, встановленим командиром авіаційної частини.

Старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС та спеціалісти обслуговування (груп підготовки) після закінчення післяпольотної підготовки роблять запис у журнал підготовки ПС про виконані роботи на ПС та доповідають про його стан по команді.

Після виконання польотів і завершення післяпольотної підготовки ІТС, який бере участь у їх забезпеченні, повинно надаватися не менш 8 годин для відпочинку (сну).

За потреби дозволяється виконувати позмінні польоти. Під час позмінних польотів протягом двох змін льотного дня польоти можуть виконуватись на тих самих ПС, змінюється тільки ІТС. Необхідна кількість ПС на льотний день виділяється від однієї чи декількох ае.

Для здійснення позмінних польотів за кожним старшим авіаційним техніком (авіаційним техніком) ПС дозволяється закріплювати два ПС - своє та техника-напарника або за двома техніками ПС закріплюється одне ПС. Пари ПС (техніків ПС) призначаються на початку навчального року наказом командира авіаційної частини. У разі крайньої необхідності склад пар ПС (техніків ПС) дозволяється тимчасово змінювати наказом командира авіаційної частини. Підставою для тимчасової зміни складу пар ПС (техніків ПС) є рапорт заступника командира ае з ІАС.

Під час складання пар ПС, а також у разі тимчасової зміни складу пар технікам ПС та спеціалістам обслуг обслуговування (якщо ПС обслуговуються різними обслугами обслуговування) надається не менше одного робочого дня для огляду ПС напарника (перехресного огляду), вивчення його особливостей та документації. Перехресні огляди ПС парними техніками проводяться в обсязі контрольного огляду, про що робиться запис у журналі підготовки ПС із зазначенням виявлених недоліків.

Контроль за повнотою та якістю проведення перехресного огляду кожного ПС пари, а також організацію усунення виявлених під час цього недоліків здійснює начальник ТЕЧ ланки (загону), до складу якої (якого) входить дане ПС.

У дні попередньої підготовки, дні роботи на АТ і паркові дні техніки ПС, за якими закріплені два ПС (своє ПС та ПС техника-напарника), виконують роботи тільки на своїх ПС. У разі закріплення за двома техніками одного ПС ці роботи можуть виконуватися обома техніками (один з них повинен бути призначений старшим), при цьому роботи повинні бути чітко розподілені з метою унеможливлення їх невиконання.

У дні позмінних польотів кожна зміна ІТС перед початком польотів у свою зміну вивчає стан виділених на польоти ПС за записами в журналах підготовки ПС, в журналі старшого інженера польотів (результати попередньої зміни) та виконує на ПС передпольотну підготовку.

Контроль за якістю виконання підготовок АТ до польотів здійснює керівний ІТС зміни в обсязі своїх функціональних обов'язків.

Після закінчення польотів кожної зміни на ПС виконується післяпольотна підготовка ІТС цієї зміни. У разі перерв між змінами польотів три години і менше дозволяється проводити передачу змін у процесі спільної підготовки до повторного польоту спеціалістами обох змін ПС. У такому випадку післяпольотна (після першої зміни) підготовка та передпольотна (перед другою зміною) підготовка на цих ПС не виконуються. Приймання ПС оформлюється спеціалістами другої зміни в контрольних аркушах журналів підготовки ПС за підготовку ПС до повторного польоту (першого польоту другої зміни) з наступною доповіддю по команді старшому інженеру польотів.

Старші авіаційні техніки (техніки) ПС другої зміни ставлять свої підписи в журналі підготовки ПС про приймання ПС у цілому.

ПС, які відмовили під час льотної зміни, вводяться до ладу ІТС цієї ж зміни під технічним керівництвом начальника ТЕЧ ланки (начальника обслуги обслуговування відповідної спеціальності).

Несправності, виявлені під час передачі ПС, усувають спеціалісти першої зміни.

Попередня підготовка ПС до польоту (якщо вона передбачена РТО) виконується в день роботи на АТ і включає:

- контрольний огляд;
- усунення виявлених під час огляду несправностей.

У день проведення попередньої підготовки, крім підготовки ПС, можуть виконуватися:

- періодичні роботи відповідно до РТО;
- цільові огляди та перевірки;
- підготовка АЗУ та знімних агрегатів озброєння;
- заміна агрегатів, в яких закінчився ресурс (строк служби);
- роботи з утримання в справному стані інструменту та закріплених за підрозділом (ПС) ЗНО СЗ і засобів контролю;
- перехресні огляди ПС для проведення позмінних польотів;
- усунення несправностей;
- роботи з догляду за АЗУ першого боєкомплекту та знімними агрегатами озброєння;
- контрольні огляди АТ керівним ІТС;
- роботи з догляду за захисними укриттями та спорудами;
- тренажі з льотним складом та ІТС;
- оформлення пономерної та експлуатаційної документації;
- контроль готовності АТ та ІТС до польотів;
- інші роботи на АТ.

Попередня підготовка до польотів проводиться протягом повного робочого дня.

Після виконання попередньої підготовки та перед виконанням польотів ІТС надається не менше 8 годин для відпочинку.

Підготовку ПС та апаратури для проведення тренажів льотного складу здійснює ІТС авіаційної частини. Тренажі льотних екіпажів організовує та проводить керівний льотний склад. Для проведення тренажів може залучатися і ІТС.

Скорочення обсягу попередньої підготовки ПС до польоту забороняється.

4. Контроль за технічним станом авіаційної техніки

Контроль за технічним станом АТ полягає в перевірці відповідності значень параметрів зразка АТ вимогам експлуатаційної (ремонтної) документації та визначення на цій основі технічного стану в даний момент часу.

2. Контроль за технічним станом є основним джерелом інформації для ІТС під час визначення конкретного характеру та обсягу робіт, що підлягають виконанню на АТ.

3. Види контролю технічного стану АТ, порядок їх виконання встановлюються РТО, КЕ, нормативною та методичною документацією.

4. Контроль за матеріалами наземних та бортових засобів контролю (об'єктивний контроль).

Об'єктивний контроль поділяється на міжпольотний, повний та спеціальний.

5. Міжпольотний контроль проводиться під час льотної зміни безпосередньо на аеродромі після кожного польоту за матеріалами бортових ЗОК під час підготовки до повторного польоту.

6. Міжпольотний контроль виконують спеціалісти ІТС, які пройшли навчання, здали заліки та допущені наказом командира авіаційної частини до проведення аналізу матеріалів ЗОК. Результати міжпольотного контролю доповідаються старшому інженеру польотів і записуються в журнал міжпольотного контролю.

7. Під час льотної зміни керівним складом ІАС авіаційної частини вибірково проводиться контроль за технічним станом окремих ПС в обсязі спеціального контролю.

Заступник командира авіаційної частини з ІАС визначає ПС, що підлягають контролю керівним ІТС, і посадову особу, відповідальну за контроль.

8. У разі виявлення за матеріалами наземних та бортових ЗОК несправностей АТ або порушень правил експлуатації старший інженер польотів інформує про це заступника командира ае з ІАС (старшого інженера частини зі спеціальності) і доповідає керівнику польотів.

Заступник командира ае з ІАС (старший інженер частини зі спеціальності) проводить спеціальний контроль за інформацією БПР загального призначення, робить запис про несправність у журналі підготовки і дає вказівки про порядок і

методи її усунення.

Після усунення несправностей заступник командира ае з ІАС (старший інженер частини зі спеціальності) ставить свій підпис в журналі підготовки і журналі обліку результатів контролю інформації БПР, доповідає про усунення старшому інженеру польотів.

9. Повний контроль здійснюється після завершення льотної зміни з метою: аналізу та оцінки безпосередніми керівниками (начальниками) ескадрилій (загонів) виконання польотних завдань, виявлення інцидентів і розроблення заходів щодо їх усунення;

оцінки керівним ІТС стану АТ, дотримання правил її експлуатації, а також прогнозування її працездатності;

виявлення та аналізу недоліків у керівництві польотами та вжиття заходів щодо їх усунення;

підготовки матеріалів об'єктивного контролю (далі - МОК), які висвітлюють характерні недоліки та повчальні приклади для використання під час розбору польотів.

10. Спеціальний контроль здійснюється:

за потреби поглибленого аналізу роботи АТ або виконання польотного завдання;

під час підготовки та проведення дослідницьких, спеціальних польотів і дослідно-конструкторських робіт;

після ремонту АТ на АРП (виконання випробувальних та ознайомлювальних польотів);

у разі виявлення відхилень у роботі АТ;

у разі надходження ПС у ТЕЧ АТ за даними попереднього польоту;

для оцінки повноти та якості підготовки АТ до польотів;

після опробування АД ІТС (у строки, установлені РТО ПС, після заміни двигунів, систем (агрегатів), виконання регламентних робіт, періодичних робіт);

після обльоту (ознайомлювального, контрольного польоту) ПС;

під час розслідування авіаційних подій та інцидентів.

11. Під час розслідування авіаційної події (серйозного інциденту) порядок проведення та обсяг спеціального контролю визначає голова комісії із розслідування авіаційної події (серйозного інциденту), а під час розслідування інциденту - командир авіаційної частини.

12. Спеціальний контроль здійснюється також під час проведення льотної перевірки (обльоту) радіотехнічних систем з метою перевірки справності та якості роботи бортових і наземних засобів, документування мовної та відеоінформації, встановлених на ПС, ПУ, на окремих засобах зв'язку та РТЗ.

Перелік параметрів, що контролюються під час спеціального контролю, визначає заступник керівника (начальника) СДА з ІАС разом з інженерами ІАС.

У разі відмови АТ, інциденту та за наявності зауважень льотних екіпажів щодо роботи АТ і якщо для виявлення їх причин необхідні матеріали ОК, також проводиться спеціальний контроль.

13. Посадові особи ІАС проводять контрольні (періодичні) огляди ПС в

обсязі, передбаченому РТО або вказівками ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ з обов'язковим аналізом повноти та якості виконання міжпольотного контролю за матеріалами крайнього польоту.

ІТС зобов'язаний знати принцип дії та правила експлуатації наземних та бортових засобів контролю, вміти дешифрувати і аналізувати зареєстровану інформацію в обсязі своїх посадових обов'язків.

14. Дефектоскопічний контроль виконується з метою своєчасного виявлення тріщин, корозійних пошкоджень, неприпустимих змін механічних властивостей та інших дефектів матеріалу високонавантажених деталей АТ за допомогою радіографічного, ультразвукового, акустико-емісійного, вихрострумowego, магнітопорошкового, візуально-оптичного, капілярного та інших методів неруйнівного контролю.

15. Організація дефектоскопічного контролю в ОУА ЦОВВ, ЗСУ покладається на старшого інженера (інженера) структурного підрозділу ОУА ЦОВВ та ЗСУ, з'єднання та авіаційної частини з експлуатації планера (літака, вертольота) та двигуна (далі - ПД).

Відповідальним за стан дефектоскопічного контролю в ТЕЧ АТ є заступник начальника ТЕЧ АТ.

16. У ТЕЧ АТ в групах регламенту та ремонту ПД створюються лабораторії дефектоскопічного контролю, в яких зосереджуються всі засоби, необхідні для дефектоскопічного контролю ПС або двигунів, переліки деталей АТ, які підлягають дефектоскопічному контролю, технологічні карти на кожну деталь, що контролюється, методичні посібники, навчальні плакати та фільми.

У лабораторіях дефектоскопічного контролю обладнуються робочі місця для настроювання дефектоскопів, контролю деталей та тренажу спеціалістів.

17. Групи регламенту та ремонту проводять відповідно до ЕД дефектоскопічний контроль під час виконання регламентних робіт, ремонту та цільових оглядів АТ. Для цього в кожній групі регламенту та ремонту в ТЕЧ АТ повинні бути підготовлені 2-4 спеціалісти - виконавці робіт з дефектоскопії.

Допуск спеціалістів до контролю деталей АТ оформлюється наказом командира авіаційної частини.

18 Після прибуття представників промисловості для дефектоскопічного контролю за бюлетенями (вказівками) інженер авіаційної частини з ПД перевіряє наявність документа на право проведення контролю, технічної документації (бюлетеня, вказівки, інструкції, методики контролю тощо), вказаних у документації приладів, перетворювачів (датчиків), контрольних зразків, пристроїв, дефектоскопічних матеріалів, переконується в умінні представників проводити контроль, доповідає заступнику командира частини з ІАС результати перевірки для прийняття рішення про допуск їх до перевірки та заповнює журнал обліку представників промисловості (додаток 19).

19. За виділення АТ для виконання робіт з дефектоскопічного контролю за бюлетенями, вказівками ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ відповідає командир авіаційної частини. За якість і повноту виконання дефектоскопічного контролю за бюлетенями відповідають спеціалісти, які проводять цей контроль.

20. Начальник групи регламенту та ремонту ПД та старший інженер

(інженер) авіаційної частини з експлуатації ПД оцінюють якість дефектоскопічного контролю за кожним бюлетенем, що виконується, у тому числі шляхом вибіркової повторної перевірки. Про результати оцінки вони доповідають заступнику командира авіаційної частини з ІАС.

21. Перевірки організації дефектоскопічного контролю та стану засобів дефектоскопії, знання ІТС апаратури і технології контролю проводяться у кожній авіаційній частині не менше одного разу на рік.

22. ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ організовують підготовку інженерів, відповідальних за організацію та стан дефектоскопічного контролю в СДА, а також осіб, які проводять дефектоскопічний контроль АТ.

5. Забезпечення вимог безпеки під час експлуатації авіаційної техніки

Під час виконання робіт на АТ і ЗТО персонал повинен знати та суворо дотримуватись вимог безпеки. Винні в порушенні вимог безпеки несуть відповідальність згідно з вимогами чинного законодавства.

Організація заходів безпеки під час виконання робіт на АТ та ЗТО в авіаційних частинах регламентується статутами Збройних Сил, наказами Міністерства оборони України, вказівками посадових осіб ОУА ЦОВВ та ЗСУ, регламентами технічного обслуговування, технологічними картами, збірниками заходів безпеки під час експлуатації та військового ремонту АТ та іншими чинними нормативно-правовими актами.

Відповідальними за забезпечення безпеки та норм виробничої санітарії в авіаційній частині є начальники, у підпорядкуванні яких постійно або тимчасово перебуває персонал, що виконує роботи з експлуатації, ремонту АТ і ЗТО. Усі роботи на ПС, пов'язані з підготовкою та перевіркою системи керування зброєю до бойового застосування, заряджанням (розряджанням) і підвіскою (зняттям) АЗУ проводяться з дозволу та в присутності старшого авіаційного техніка (авіаційного техніка) ПС. Старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС не повинен допускати виконання робіт, не переконавшись особисто в належній організації заходів безпеки на ПС.

За дотримання заходів безпеки під час виконання робіт на АТ є відповідальним особисто кожен виконавець.

Робочі місця залежно від характеру робіт, що виконуються, і небезпечні зони повинні бути обладнані загальними або індивідуальними, постійними або тимчасовими інструкціями, знаками та загородженнями безпеки.

За своєчасне попередження всіх осіб, які знаходяться в небезпечних зонах (біля або усередині ПС, приміщення), виставлення та зняття тимчасових загороджень і знаків безпеки є відповідальним керівник робіт. Команди попередження про небезпечні дії повинні подаватися у спосіб, що гарантує їх отримання всіма спеціалістами, які знаходяться в небезпечних зонах, як усередині, так і поза ПС (приміщенням).

Навчання безпечним прийомам і методам роботи повинно проводитись у всіх авіаційних частинах та установах (організаціях) незалежно від характеру і ступеня

небезпеки технологічного процесу, а також кваліфікації та стажу осіб, які працюють на такій посаді.

Перевірка знань персоналом вимог безпеки проводиться у випадках, передбачених пунктом 2 глави 14 Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України.

Інструктажі щодо заходів безпеки залежно від характеру, мети, місця і часу проведення поділяються на первинний, повторний та позаплановий. Про проведення зазначених інструктажів здійснюються записи в контрольному аркуші проведення інструктажу з техніки безпеки (додаток 20).

Перед початком робіт персонал повинен бути ознайомлений з характером та умовами виконання робіт і заходами безпеки. Інструктаж проводить начальник (старший групи), який безпосередньо керує виконанням робіт.

Самостійно виконувати роботи на АТ дозволяється особам, які допущені наказом командира авіаційної частини до експлуатації АТ. Допуск спеціалістів до виконання допоміжних операцій під час виконання робіт на АТ, а також до стажування на АТ здійснюється після перевірки знань ними правил безпеки.

Спеціаліст, що перевіряє працездатність систем озброєння, повинен особисто переконатись у тому, що бомби, ракети з пускових пристроїв зняті, а блоки та гармати розряджені.

6. Допуск персоналу до експлуатації авіаційної техніки

До експлуатації АТ допускається льотний та ІТС, який пройшов теоретичне навчання (перенавчання) і стажування, після перевірки засвоєння ним конструкції АТ, правил її експлуатації, вимог безпеки та практичних навичок роботи в обсязі посадових обов'язків та отримання відповідного сертифіката (допуску). ІТС у складі льотних екіпажів допускається до експлуатації ПС у польоті тільки після проходження вивізної програми і отримання допуску до самостійної експлуатації ПС.

Допуск персоналу до експлуатації АТ проводиться:

- після призначення спеціалістів на посади з обслуговування АТ, за якою вони раніше в цій частині не спеціалізувались;
- під час освоєння нових видів робіт на АТ за своєю та суміжними спеціальностями.

Допуск до експлуатації АТ є одним з елементів допуску до самостійного виконання обов'язків за посадою, порядок допуску до виконання обов'язків за посадою визначається окремим Положенням, введеним в дію відповідним наказом Міністерства оборони України.

Перевірка знань конструкції АТ та вимог безпеки під час роботи на АТ, умінь і навичок в її експлуатації льотного та ІТС у всіх випадках здійснюється керівним ІТС авіаційної частини (з'єднання, посадовими особами ОУА ЦОВВ та ЗСУ) і проводиться не менше ніж один раз на рік (під час контрольних занять), а також:

- під час допуску до самостійної експлуатації кожного типу (модифікації) АТ;
- під час інспекторських перевірок;

- у разі грубих порушень правил експлуатації АТ;
- під час проведення іспитів на підтвердження (підвищення) класної кваліфікації;
- під час контрольних оглядів АТ (тільки для ІТС);
- після прибуття до нового місця служби.

Перевірка може здійснюватись і в інших випадках згідно з вказівками і розпорядженнями.

Крім того, раз на півріччя керівний склад ІАС проводить заліковий тренаж з льотним складом у кабінах ПС з правил експлуатації АТ. Підсумки залікових тренажів записуються в льотні книжки.

Перевірку знань АТ льотним складом та ІТС проводять комісії, призначені:

- начальником Генерального штабу - Головнокомандувачем Збройних Сил України (керівниками інших СДА) - під час перевірки знань керівного льотного та інженерного складу авіації Збройних Сил від командувань видів Збройних Сил України (прирівняних до них структурних підрозділів інших СДА і вище);
- командувачем виду Збройних Сил України - під час перевірки знань керівного льотного складу та ІТС авіації Збройних Сил від з'єднання і вище (прирівняних до з'єднання структурних підрозділів інших СДА і вище);
- командиром з'єднання - під час перевірки знань керівного льотного та ІТС підпорядкованих частин;
- командиром авіаційної частини - під час перевірки знань льотного та ІТС частини від заступника командира ае та нижче.

Результати перевірки знань льотного складу записуються в льотні книжки.

Крім перерахованих комісій, перевірку знань конструкції АТ, правил її експлуатації та вимог безпеки можуть проводити прямі начальники у підлеглого льотного складу та ІТС.

Навички експлуатації АТ на землі та в польоті у бортових інженерів (старших бортових техніків, бортових техніків, бортових механіків) перевіряються не рідше одного разу на рік особами, допущеними до інструкторської роботи.

Результати перевірки та висновки про відповідність рівня підготовки бортових інженерів (старших бортових техніків, бортових техніків, бортових механіків) записуються в льотні книжки.

Допуск льотного складу та ІТС до експлуатації АТ оформлюється наказом командира авіаційної частини на підставі акта перевірки знань авіаційної техніки (додаток 21).

Щорічним наказом по авіаційній частині уточнюється обсяг робіт на АТ, до яких допущений ІТС та льотний склад частини (у разі допуску останнього до самостійного виконання видів підготовок до польотів у відриві від місць постійного базування).

Льотний склад та ІТС, який показав незадовільні знання АТ і слабкі практичні навички в роботі або неготовність до виконання польотного завдання, від експлуатації АТ відстороняється. Відстороняти від експлуатації АТ мають право:

- ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ, їх заступники та головні інженери зі спеціальності

(начальники відділів експлуатації зі спеціальності) - льотний склад авіації (крім начальника авіації та його заступників) та ІТС у межах функціональних повноважень;

- начальник ІАС з'єднання, його заступник та старші інженери зі спеціальності - льотний склад та ІТС з'єднання та частин (крім командира з'єднання та його заступників);

- заступник командира авіаційної частини з ІАС - льотний склад та ІТС управління та підрозділів частини (крім командира частини та його заступників);

- заступник командира ае з ІАС - льотний склад та ІТС ае (крім командира ае та його заступників);

- начальник ТЕЧ АТ, ТППР(СІС) - підлеглий йому ІТС.

Допуск до експлуатації АТ відстороненого льотного складу та ІТС здійснюється в разі позитивних результатів повторної перевірки знань і практичних навичок особами, які відсторонили їх від експлуатації АТ, або комісією заступника командира частини з ІАС за дорученням цих осіб.

7. Допуск авіаційної техніки до польотів

До польотів допускаються справні ПС з оформленою встановленою документацією, які підготовлені відповідно до завдання, зареєстровані у реєстрі державних повітряних суден та мають сертифікат льотної придатності (спеціальний сертифікат), що підтверджує відповідність екземпляра ПС вимогам льотної придатності.

Допускається випуск ПС у політ з несправностями окремих систем та агрегатів, перелік яких наведений у технічній документації. Рішення на випуск таких ПС у політ приймає заступник командира ае з ІАС, про що робить запис у журналі підготовки ПС за своїм підписом і підписом командира льотного екіпажу. ПС із вичерпаними встановленими показниками та простроченими строками виконання регламентних робіт для перельоту до іншого місця базування допускаються відповідно до чинних нормативно-правових актів Міністерства оборони України.

У разі роботи екіпажу у відриві від базового аеродрому рішення приймається командиром екіпажу із обов'язковим записом до бортового журналу (бортової картки) ПС.

Переліки відмов, з якими дозволяється допуск ПС до польоту, вводяться в дію ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ, а для типів ПС, які експлуатуються тільки в окремих підрозділах СДА, - старшими посадовими особами ІАС.

ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ має право допускати до виконання польоту ПС та його комплектувальні вироби із закінченими ресурсами та строками служби за процедурою, визначеною відповідним нормативно-правовим актом Міністерства оборони України.

Дозвіл на допуск ПС до польотів надає заступник командира ае з ІАС (начальник ТЕЧ ланки (загону)).

Допуск підтверджується підписом у журналі підготовки ПС або бортовій картці. Дозвіл на пуск безпілотного ПС дає командир стартового підрозділу.

Право допуску ПС до польоту під час маневру авіаційної частини (несення бойового чергування) надається старшій посадовій особі ІТС передової команди (чергового підрозділу), а також командирі екіпажу, який самостійно виконує польотні завдання у відриві від аеродрому постійного базування.

Право відсторонити ПС від польоту в разі порушення правил його підготовки або через незадовільний технічний стан надається заступнику командира ае з ІАС (ПС своєї ае), старшому інженеру польотів, заступнику командира авіаційної частини з ІАС та посадовими особами ІАС вищих рівнів.

Право відсторонити безпілотне ПС від пуску в разі порушення правил технічної експлуатації в процесі проведення його передпольотної підготовки надається командирі стартового підрозділу, заступнику командира авіаційної частини з ІАС і посадовим особам ІАС вищих рівнів.

Після усунення виявлених недоліків ПС допускається до польоту з дозволу особи, яка відстронила його від польоту, або заступником командира авіаційної частини з ІАС за дорученням вищої посадової особи, яка відстронила ПС від польоту.

8. Закріплення авіаційної техніки

АТ, засоби її технічного обслуговування, що знаходяться в авіаційній частині, закріплюються за льотним складом та ІТС, який відповідає за зберігання, справність та постійну готовність їх до застосування.

Кожне ПС наказом командира авіаційної частини закріплюється за командиром екіпажу (льотчиком) і технічним (наземним) екіпажем відповідно до бойового розрахунку.

Крім того, спеціальне обладнання повітряних суден-лабораторій, що мають науково-дослідне обладнання і призначені для проведення досліджень аварійної АТ та тієї, що відмовила, проведення льотного контролю засобів зв'язку та РТЗ польотів і виконання спеціальних завдань, закріплюється наказом командира авіаційної частини за персоналом, відповідальним за його використання.

Безпілотні ПС закріплюються за начальником підрозділу зберігання та транспортування. Передача безпілотних ПС між підрозділами авіаційної частини в процесі підготовки їх до застосування оформляється в журналі прийому-передачі ПС та журналі підготовки до пуску безпілотного ПС.

Надлишкові ПС, оперативний облік яких передано до відповідної структури, на яку покладено функції розпорядника надлишковим майном, закріплюються за підрозділами зберігання або в разі їх відсутності за ІТС авіаційних підрозділів.

Оголошення наказу та вручення АТ, що вперше надійшла на озброєння до авіаційної частини, проводиться перед строєм авіаційної частини в урочистій обстановці.

За одним авіаційним техніком закріплюється одне ПС. Крім цього, за техніком дозволяється додатково закріплювати не більше трьох ПС, які перебувають на зберіганні в авіаційній частині.

ПС за відсутності техніка, за яким воно закріплено, випускати в політ

забороняється, за винятком випадків, зазначених у пунктах 4, 5 цієї глави.

На час тимчасової відсутності техніка (відпустка, хвороба тощо) ПС для виконання на ньому робіт зі зберігання та утримання у справному стані закріплюється наказом командира авіаційної частини за авіаційним механіком, допущеним до самостійної експлуатації ПС даного типу.

Під час бойової тривоги ПС може бути випущене в політ начальником ТЕЧ ланки (загону), а також техніком або авіаційним механіком, за яким закріплено ПС, для тимчасового виконання на ньому робіт за відсутності старшого авіаційного техніка (авіаційного техніка).

На оперативних аеродромах під час перебазування (перельоту) дозволяється готувати та випускати в політ ПС технікам (механікам) ПС, за якими вони не закріплені, за розпорядженням старшого передової команди. У разі відсутності передової команди ці ПС готує до польоту під керівництвом командира екіпажу ПС ІТС тієї авіаційної частини, яка базується на аеродромі посадки, або льотні екіпажі, допущені до самостійного виконання даного виду підготовки наказом командира авіаційної частини.

З метою забезпечення інтенсивного використання окремих ПС дозволяється закріплювати ПС за техніками відповідно до пункту 23 глави 3 розділу IV Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України.