

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ СССР

ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЕ СИЛЫ



**НАСТАВЛЕНИЕ
ПО ИНЖЕНЕРНО - АВИАЦИОННОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ АВИАЦИИ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ
СССР (НИАО - 90)**

Часть первая

Введено в действие приказом главнокомандующего ВВС от 4 февраля 1991г № 17

МОСКВА ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

1991г.

Настоящее Наставление определяет назначение, задачи, права и обязанности ИТС частей, соединений и объединений по инженерно - авиационному обеспечению боевых действий и боевой подготовки, устанавливает общие правила эксплуатации и ремонта авиационной техники, требования по обеспечению ее надежности, безопасности полетов, по инженерно - технической подготовке личного состава, определяет порядок размещения и содержания авиационной техники на аэродромах, учета ее наличия и состояния в частях и учреждениях авиации Вооруженных Сил СССР и ДОСААФ СССР.

Положения Наставления являются обязательными для всего личного состава авиационных, авиационно - технических частей, частей связи, авиационных ремонтных заводов, соединений и объединений, военно-учебных заведений, управлений и учреждений авиации Вооруженных Сил СССР и авиации ДОСААФ СССР.

Все другие документы, регламентирующие работу инженерно - технического состава, организацию эксплуатации, ремонта и учета авиационной техники, а также инженерно - техническую подготовку, должны разрабатываться в соответствии с требованиями настоящего Наставления.

НИАО состоит из двух частей:

- части первой - с грифом «ДСП» и приложений к ней в двух книгах, четырех частях (книга 1, часть 1 - «Обязанности должностных лиц инженерно - технического состава», часть 2 - «Руководство по оценке и единая система показателей состояния авиационной техники и средств ее эксплуатации», часть 3 - «Нормативы и инструкции»; книга 2, часть 4 - «Учетная и бланковая документация»);
- части второй - с грифом «Секретно».

В ссылках на приложение первая цифра означает номер части приложений, последующие - номер приложения в части.

Изменения и дополнения в Наставление могут вноситься только приказами главнокомандующего Военно-воздушными силами. Изменения и дополнения в приложения (книги 1, 2) могут вноситься указаниями главного инженера ВВС.

С выходом настоящего Наставления в свет НИАС - 78, а также НИАС (ч. II, М., Воениздат, 1982) считать утратившими силу.

ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

АБПЛВ	- авиационная база противолодочного вооружения
АВ	- авиационное вооружение
АГ	- авиационная группа
АНК	- авианесущий корабль
АО	- авиационное оборудование
АРЗ	- авиационный ремонтный завод
АСК	- автоматизированная система контроля
АСП	- авиационные средства поражения
АТ	- авиационная техника
АТО	- авиационный технический отряд
АТС	- авиационно - техническое снабжение
АТЧ	- авиационно - техническая часть
АЭ	- авиационная эскадрилья
БК	- бортовой комплекс
БКС	- бортовая комплексная система
БС	- бортовая система
БУ	- бортовое устройство
БУР	- бортовое устройство регистрации
БЧ	- боевая часть
ВАРМ	- войсковая авиаремонтная мастерская
ВзПУ	- воздушный пункт управления
ВПП	- взлетно-посадочная полоса
ВР	- войсковой ремонт
ВСИ	- войсковое средство измерений
ВТА	- военно-транспортная авиация
ГОСТ	- Государственный стандарт
ГСМ	- горючее и смазочные материалы
ДА	- дальняя авиация
ЖБУ	- железобетонное укрытие
ЖПС	- журнал подготовки самолета
ЖРД	- жидкостный ракетный двигатель
ЗАС	- засекречивающая аппаратура связи
ЗИП	- запасные части, инструмент, принадлежности
ИАО	- инженерно - авиационное обеспечение
ИАС	- инженерно - авиационная служба
ИТС	- инженерно - технический состав
ИСД	- испытательная станция двигателей
КБП	- курс боевой подготовки
КЗО	- комплект защитной одежды
КИС	- контрольно - испытательная станция
КПА	- контрольно - проверочная аппаратура
КПД ИТР	- комплексное противодействие иностранным техническим разведкам
КПН	- конструктивно - производственный недостаток
КУН	- карточка учета неисправностей
ЛА	- летательный аппарат
МАП	- Министерство авиационной промышленности
МТО	- материально - техническое обеспечение
НАЗ	- неприкосновенный аварийный запас
НАСК	- наземная автоматизированная система контроля
НИАО	- Наставление по инженерно - авиационному обеспечению
НИУ	- научно - исследовательское учреждение
НПП	- Наставление по производству полетов
НСК	- наземная система контроля
ОВ	- отравляющее вещество
ОКБ	- опытно - конструкторское бюро
ОМП	- оружие массового поражения
ОТК	- отдел технического контроля
ПАРМ	- подвижная авиационная ремонтная мастерская
ПВД	- приемник воздушного давления

ПВО	- противовоздушная оборона
ПДС	- парашютно-десантная служба
ПДУ	- предельно допустимый уровень
ПЛП	- предпосылка к летному происшествию
ППРО	- планово - предупредительный ремонт оборудования
ПСД	- преждевременный съём двигателя
ПУ	- пункт управления
ПУУ	- противоугонное устройство
РД	- рулежная дорожка
РЛС	- радиолокационная станция
РЛЭ	- Руководство по летной эксплуатации
РТБК	- ремонтно-техническая база корабельная
РТО	- регламент технического обслуживания
РТЭ	- руководство по технической эксплуатации
РУД	- рычаг управления двигателем
РЭБ	- радиоэлектронная борьба
РЭО	- радиоэлектронное оборудование
РЭР	- радиоэлектронная разведка
САПС	- средства аварийного покидания самолета
СИЗ	- средства индивидуальной защиты
СИС	- специальная инженерная служба
СЛИ (АРЗ)	- станция летных испытаний (АРЗ)
СНО	- средства наземного обслуживания
СНО ОП	- средства наземного обслуживания общего применения
СНО СП	- средства наземного обслуживания специального применения
СПУ	- самолетное переговорное устройство
СРМ	- сборно-разборные мастерские
СТО	- средства технического обслуживания
ТО	- техническое обслуживание
ТРЖК	- транспортный резервуар жидкого кислорода
ТП	- техническая позиция
ТЭЧ	- технико-эксплуатационная часть
ФА	- фронтовая авиация
ФО	- фотооборудование
ЭД	- эксплуатационная документация

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

1.1. Назначение и задачи инженерно - авиационного обеспечения боевых действий и боевой подготовки

1. Инженерно - авиационное обеспечение боевых действий и боевой подготовки авиации Вооруженных Сил СССР - это комплекс мероприятий, осуществляемых силами ИТС и направленных на содержание авиационной техники, средств ее эксплуатации и ремонта в постоянной исправности и готовности к ведению боевых действий, достижение безотказности и высокой эффективности их применения.

Инженерно - авиационное обеспечение составляет основу технического обеспечения. Через него на летательных аппаратах реализуются другие виды технического, оперативного и тылового обеспечения.

2. Инженерно - авиационное обеспечение включает:

- разработку и проведение мероприятий по содержанию авиационной техники, средств ее эксплуатации и ремонта в исправности и постоянной готовности к ведению боевых действий;
- техническую эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт авиационной техники;
- организацию качественной эксплуатации авиационной техники;
- поддержание заданной надежности авиационной техники и проведение мероприятий по обеспечению безопасности полетов;
- организацию и проведение всех видов подготовок авиационной техники к применению в заданные сроки;
- организацию и проведение ремонта авиационной техники, получившей боевые и эксплуатационные повреждения;
- обучение инженерно - технического и летного состава эксплуатации и ремонту авиационной техники;
- планирование и выполнение инженерных расчетов по применению авиационной техники, обоснование потребных сил и средств для ее эксплуатации и ремонта;
- учет наличия и состояния авиационной техники;
- проведение анализа результатов применения авиационной техники и разработку мероприятий по повышению эффективности ее применения;
- планирование и проведение мероприятий по поддержанию твердой технологической дисциплины ИТС.

Составной частью ИАО является ракетно-техническое обеспечение.

Ракетно-техническое обеспечение организуется и проводится в целях подготовки к боевому применению управляемых и неуправляемых ракет, корректируемых авиационных бомб и других АСП, их содержания в установленной степени готовности, обеспечения безотказности действий и безопасности при обращении с ними.

Подача ракет и других АСП в авиационные соединения и части осуществляется органами тыла авиационных объединений.

3. Инженерно - авиационное обеспечение боевых действий и боевой подготовки авиационных частей, соединений и объединений осуществляет ИТС, за которым закрепляются авиационная техника, средства ее эксплуатации и ремонта. ИТС также принимает непосредственное участие в применении авиационной техники по назначению.

Содержание авиационной техники, средств ее эксплуатации и ремонта в постоянной исправности и готовности к ведению боевых действий - комплексная задача, решаемая командующими, командирами, начальниками штабов и служб авиационных объединений, соединений и частей.

4. Командующие и начальники штабов объединений, командиры и начальники штабов соединений, частей и подразделений несут полную ответственность за состояние и сохранность авиационной техники, средств ее эксплуатации и ремонта, за их правильную эксплуатацию и ремонт в подчиненных объединениях, соединениях, частях и подразделениях. Они осуществляют руководство инженерно - авиационной службой через своих заместителей не ИАС.

Главные инженеры - заместители командующих объединениями по ИАС^{1*}, заместители командиров соединений и частей по инженерно - авиационной службе несут непосредственную ответственность за содержание авиационной техники, средств ее эксплуатации и ремонта, за организацию и осуществление ИАО боевых действий и боевой подготовки авиационных частей в объеме своих функциональных обязанностей (приложения, ч. 1).

5. Под авиационной техникой понимаются:

¹ * В авиации Ракетных войск исполнение обязанностей должностных лиц ИТС, соответствующих должностным лицам авиационного объединения, возлагается на инженерно - авиационную службу аппарата управления авиации, а соответствующих должностным лицам авиационного соединения - на ИАС авиационных отделов объединений Ракетных войск.

- пилотируемые и беспилотные летательные аппараты;
- двигатели летательных аппаратов;
- оборудование летательных аппаратов (съёмное и стационарно установленное на летательном аппарате);
- авиационные средства поражения;
- тренажеры.

6. Эксплуатация авиационной техники - стадия жизненного цикла с момента принятия ее войсковой частью от завода - изготовителя или ремонтного завода до отправки в ремонт или списания, являющаяся совокупностью этапов ввода в эксплуатацию, приведения в установленную степень готовности к использованию по назначению, поддержания в установленной степени готовности к этому использованию, использования по назначению, хранения и транспортирования.

7. Техническая эксплуатация - это часть эксплуатации авиационной техники, включающая подготовку к применению и технически правильное применение авиационной техники, выполнение регламентных работ, организацию выполнения работ по бюллетеням, войсковой ремонт, транспортирование, хранение и эвакуацию авиационной техники.

8. Техническое обслуживание - это комплекс операций или операция по поддержанию работоспособности или исправности авиационной техники при использовании по назначению.

В зависимости от организационно - штатного построения авиационных частей различают экипажно-групповую систему технического обслуживания и систему обслуживания техническими расчетами.

9. Качество эксплуатации авиационной техники - совокупность свойств процесса эксплуатации, от которых зависит соответствие этого процесса и его результатов установленным требованиям.

10. Ремонт авиационной техники - комплекс операций по восстановлению исправности или работоспособности авиационной техники и восстановлению ресурсов авиационной техники или ее составных частей.

II. К средствам ремонта авиационной техники относятся здания, сооружения, технические устройства (стенды, станки, технологическая оснастка и др.), запасные части и материалы, предназначенные для осуществления всех видов ремонта авиационной техники.

12. К средствам эксплуатации авиационной техники относятся здания, сооружения, средства технического обслуживания, запасные части и материалы, предназначенные для осуществления работ на авиационной технике на всех этапах ее эксплуатации.

13. К средствам технического обслуживания относятся:

- средства наземного обслуживания общего применения;
- средства наземного обслуживания специального применения;
- средства контроля;
- инструмент;
- средства войскового ремонта.

К СНО ОП относятся средства заправки жидкостями, газами, средства энергоснабжения, теплотехнические средства, средства наддува, тягачи - буксировщики, подъемные транспортные средства, средства очистки и специальной обработки.

К СНО СП относятся приспособления для буксировки, удержания и швартовки, подъемные средства, средства доступа, монтажно-демонтажные средства, средства обслуживания специальных систем, средства защиты летательного аппарата на стоянке, средства техники безопасности, вспомогательные средства. К средствам контроля относятся бортовые, наземно-бортовые средства контроля, наземные средства контроля.

К средствам войскового ремонта относятся подвижные средства войскового ремонта, оперативные средства войскового ремонта, аэромобильные средства войскового ремонта, бортовые средства войскового ремонта.

14. Состояние авиационной техники, средств ее эксплуатации и ремонта оценивается в соответствии с приказами министра обороны СССР и главнокомандующего ВВС.

15. Материальное и аэродромно - техническое обеспечение авиационной части осуществляется авиационно - технической частью^{2*} в соответствии с Наставлением по тылу ВВС.

Аэродромные здания и сооружения, используемые инженерно - техническим составом на период базирования авиационной части, передаются авиационно - технической частью для эксплуатации ИТС этой части по приемо-сдаточным актам и закрепляются приказом старшего авиационного начальника аэродрома за соответствующими должностными лицами, на которых возлагается ответственность за состояние закрепленных объектов. Ремонт зданий и сооружений осуществляется силами и средствами АТЧ.

16. Запасные части и материалы по заявкам ИТС авиационной части потребуются и хранятся авиационно - технической частью и по мере необходимости используются по прямому назначению только ИТС авиационной части.

² * Под авиационно - технической частью понимаются авиационно - технический полк, отдельный батальон аэродромно - технического обеспечения, авиационно - техническая база или отдельная рота аэродромно - технического обеспечения.

17. Командир авиационно - технической части несет ответственность за материальное и аэродромно - техническое обеспечение авиационных частей, простой самолетов в неисправном или не боеготовом состоянии (снижение процента исправности авиатехники ниже установленных норм), вызванный несвоевременной доставкой запасных частей, материальных средств или авиационных средств поражения; за своевременную отправку со складов зарекомендованной техники; за количество, качество, своевременность доставки и кондиционность материальных средств; за кондиционность ГСМ, спецжидкостей и газов, подаваемых на заправку самолетов, количество, техническое состояние средств наземного обслуживания общего применения, выделяемых для эксплуатации авиационной техники;

за содержание закрепленных за частью аэродромов, зданий и аэродромных сооружений, укрытий^{3*} и их специального оборудования^{4**} в постоянной готовности к эксплуатации.

18. Командир батальона (роты) связи и РТО полетов несет ответственность за содержание в постоянной готовности к эксплуатации средств связи и сигнализации, которыми оборудованы укрытия и аэродромные сооружения.

1.2. Управление инженерно - авиационным обеспечением

19. Управление инженерно - авиационным обеспечением заключается в целенаправленной деятельности руководящего ИТС^{5*}, направленной на выполнение задач ИАО. Управление ИТС проводится в общей системе управления объединения, соединения, части и включает:

- получение и уяснение задачи руководящим ИТС;
- принятие решения;
- доведение задач до подчиненных;
- планирование ИАО;
- организацию функционирования системы управления;
- руководство подчиненными в процессе подготовки и выполнения задач ИАО;
- осуществление контроля;
- оценку эффективности работы ИТС.

20. Система управления инженерно - авиационным обеспечением подразделяется на три уровня:

- первый уровень - аппарат главного инженера ВВС; он устанавливает правила ИАО;
- второй уровень - аппарат главного инженера - заместителя командующего авиацией вида Вооруженных Сил (ДА, ВТА, объединения) по ИАС (заместителя командира соединения по ИАС); он организует выполнение установленных правил ИАО;
- третий уровень - аппарат заместителя командира части по ИАС; он непосредственно осуществляет ИАО.

21. Управление ИАО осуществляется с использованием стационарных или подвижных пунктов управления и командных пунктов. На командном пункте объединения, соединения и части выделяется рабочее место главному инженеру объединения, заместителю командира соединения и части по ИАС соответственно.

22. Пункт управления ИАО части предназначен для руководства ИТС части, контроля за ходом подготовки авиационной техники к полетам, в процессе полетов и приведения в боеготовое состояние, своевременной информации командира (штаба) о состоянии и ходе подготовки авиационной техники, оказания помощи руководителю полетов (по его запросу) по руководству действиями летного состава в особых случаях в полете, связанных с отказами авиатехники, а также для организации четкого взаимодействия с руководящим составом АТЧ. Пункт управления ИАО части является составной частью командного пункта части.

Связь ПУ ИАО части с другими объектами (АТО, ТЭЧ части, ТП (СИС). АТЧ и др.) организуется и обеспечивается штабом авиационной части.

Оснащение ПУ ИАО средствами связи в соответствии с табелем к штату отдельного батальона связи и радиотехнического обеспечения и содержание их в исправном состоянии возлагаются на отдельный батальон связи и радиотехнического обеспечения. Средства радиосвязи ПУ ИАО части работают на частотах, предусмотренных общей схемой связи части.

23. На пункте управления ИАО части находятся: во время полетов - старший инженер полетов, в дни выполнения работ на авиационной технике - дежурный инженер.

Перечень аппаратуры и документации, которыми оснащается ПУ ИАО части, приведен в приложении 3.1.

³ * Под укрытиями понимаются защитные укрытия (железобетонные укрытия и обвалования) и хранилища (типа СРМ и др.).

⁴ ** Под специальным оборудованием укрытия понимается оборудование для закатки, энергоснабжения, заправки жидкостями и газами самолетов, открывания и закрывания ворот.

⁵ * Под руководящим ИТС понимаются должностные лица ИТС от начальника технического расчета (ТЭЧ звена, группы) и выше.

Пункт управления ТЭЧ части (ВАРМ) предназначен для обеспечения непрерывного руководства технологическими процессами регламентных и ремонтных работ. Пункт управления СИС предназначен для обеспечения непрерывного руководства технологическими процессами подготовки ракет, регламентных, ремонтных работ и работ по бюллетеням, выполняемых на них. Во время работы личного состава ТЭЧ части (СИС, ВАРМ) на ПУ ТЭЧ части (СИС, ВАРМ) находится, если он предусмотрен штатом, диспетчер. ПУ ТЭЧ части (СИС, ВАРМ) оснащается телефонной связью с ПУ ИАО части и двусторонней селекторной связью с группами регламента и ремонта.

1.3. Планирование работы инженерно - технического состава

24. Планирование и организацию работы ИТС осуществляет командующий объединением, командир соединения и части через своих заместителей по инженерно - авиационной службе. Разработку годового плана работы ИТС (приложение 4.3) организуют главный инженер объединения, заместители командиров соединений и частей по ИАС.

25. На основании годового плана и анализа работы ИТС осуществляется месячное (приложение 4.4) и ежедневное (приложение 4.5) планирование работы всеми должностными лицами ИТС. Перечень планов, разрабатываемых должностными лицами ИТС, приведен в приложении 3.2. Формы планов, разрабатываемых командиром АТО^{6*}, начальником ТЭЧ части, приведены в приложениях 4.6 и 4.7 соответственно.

26. Исходными данными для разработки планов ИТС являются:

- организационно - методические указания по подготовке ВВС^{7**} на новый учебный год;
- основные задачи боевой подготовки;
- нормативные документы, определяющие порядок планирования, требования по боевой готовности, обеспечению безопасности полетов, организации работы ИТС и правил эксплуатации авиационной техники;
- наличие и состояние авиационной техники, средств ее эксплуатации и ремонта;
- вероятность отхода авиационной техники в ремонт и возможность ее восстановления;
- планируемое поступление авиационной техники;
- наличие ИТС, его обученность, предполагаемые сроки и порядок доукомплектования;
- условия базирования и эксплуатации авиационной техники.

27. В процессе выполнения задач боевой подготовки руководящий ИТС проводит расчеты:

- на перебазирование ИТС и технического имущества (совместно со штабом части);
- потребных средств эксплуатации и ремонта авиационной техники (совместно с АТЧ);
- возможностей ИТС по подготовке управляемых ракет;
- возможностей ИТС по восстановлению авиационной техники, получившей повреждения;
- потребного времени и количества ИТС на подготовку к полетам самолетов в различных условиях и вариантах боевого снаряжения;
- возможностей выполнения регламентных работ на авиационной технике;
- возможностей ИТС по подготовке самолетов по тревоге.

Руководящий ИТС участвует в проведении инженерно - штурманских расчетов.

1.4. Документация инженерно - технического состава

28. Используемая ИТС документация делится на уставную, нормативно - техническую, эксплуатационную, ремонтную, пономерную, учетную и отчетную. К уставным документам относятся: документы, регламентирующие деятельность ИТС и содержание авиационной техники, средств эксплуатации и ремонта, общевоинские уставы, боевые уставы, наставления, руководства, инструкции.

К нормативно - техническим документам относятся: стандарты, общие технические требования, указания главного инженера ВВС» бюллетени промышленности, методические указания, технические задания, технические записки.

Номенклатура эксплуатационных и ремонтных документов приведена в приложении 3.3, учетных и отчетных документов - в приложении, ч. 4.

29. Формуляры (с формулярными схемами), паспорта и этикетки на авиационную технику относятся к пономерной документации, которая прикладывается к каждому изделию авиационной техники, и являются обязательной его принадлежностью. Порядок ведения, хранения и восстановления формуляров, паспортов и этикеток на авиационную технику указан в приложении 3.4.

30. Необходимые изменения и дополнения к эксплуатационной, пономерной и ремонтной

⁶ * Здесь и далее (для различных организационно - штатных структур) понимается: командир АТО - заместитель командира авиационной эскадрильи (отряда) по ИЛС; начальник технического расчета - начальник ТЭЧ звена; инженеры АТО по специальностям - начальники групп обслуживания по специальностям.

⁷ ** Здесь и далее сказанное относится и к авиации других видов Вооруженных Сил.

документации доводятся до частей бюллетенями и указаниями главного инженера ВВС.

31. В ДА (ВТА), объединении, соединении, каждой авиационной части и авиационном ремонтном заводе ведется эталонный экземпляр документации (кроме пономерной), в который вносятся все изменения и дополнения по эксплуатации и ремонту авиационной техники. За полноту и качество заполнения эталонных экземпляров, своевременное изучение с личным составом всех изменений и дополнений, вносимых в документацию, отвечают главные (старшие) инженеры объединения (соединения) по специальностям и инженеры части по специальностям^{8*} (главный инженер АРЗ).

Указанные должностные лица обязаны обеспечить своевременное внесение в документацию изменений (дополнений) и не реже одного раза в полугодие проверять наличие и состояние эталонных экземпляров документации с записью об этом на вклеенном специально для этого листе.

За своевременное внесение изменений и дополнений в рабочие экземпляры документации и ежеквартальную сверку их с эталонным экземпляром отвечают инженеры АТО по специальностям и начальники групп регламента и ремонта.

32. Учет и отчетность ИТС ведутся по формам и в сроки, установленные настоящим Наставлением, Руководством по учету вооружения, техники, имущества и других материальных средств в Вооруженных Силах СССР, Табелем срочных донесений.

⁸ * Здесь и далее под инженером части по специальности понимается также старший инженер части по специальности.

2. БОЕГОТОВНОСТЬ ИНЖЕНЕРНО - ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТАВА И АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ.

2.1. Общие положения.

33. Боевая готовность ИТС - это способность в любых условиях обстановки в установленные сроки начать, успешно и своевременно выполнить задачи по ИАО боевых действий. Боеготовность ИТС определяется его укомплектованностью, уровнем профессиональной подготовки, а также наличием придаваемых ИТС средств эксплуатации и ремонта авиационной техники. За укомплектованность ИТС отвечают командиры и штабы, за профессиональную подготовку - руководящий ИТС частей, соединений и объединений.

34. Боевая готовность авиационной техники - это состояние, определяющее степень готовности авиационной техники к выполнению боевых задач. Она определяется исправностью авиационной техники и временем, необходимым на ее подготовку к выполнению боевых задач,

35. Исправным считается самолет^{9*}, соответствующий всем требованиям технической Документации и имеющий запас ресурса (срока службы). На самолете должны быть выполнены установленные операции технического обслуживания и устранены все повреждения или отказы. Запас ресурса исправного самолета должен обеспечивать выполнение боевого вылета.

36. Боеготовым считается исправный самолет, подготовленный к боевому полету, снаряженный авиационными средствами поражения или другими средствами согласно поставленной задаче. Нормы содержания в боевой готовности самолетов в частях и отдельных подразделениях авиации Вооруженных Сил должны соответствовать требованиям приказа министра обороны СССР.

37. Средний остаток межремонтного (назначенного) ресурса всех боевых самолетов и авиационных двигателей части должен быть не менее 10%. Выработка ресурса должна быть ступенчатой.

38. Авиационной технике устанавливаются следующие виды ресурсов (сроков службы): назначенный, до первого ремонта, межремонтный, гарантийный.

Ресурсы (сроки службы), кроме гарантийного, авиационной технике и управляемым средствам поражения устанавливаются бюллетенями промышленности, введенными в действие главным инженером ВВС, а также указаниями главного инженера ВВС^{10*}.

Неуправляемым средствам поражения и пиротехническим средствам назначенный ресурс (срок службы) устанавливается начальником тыла ВВС.

39. Комплектующие изделия, ресурс (срок службы) которым не установлен в бюллетене (указании главного инженера ВВС) о ресурсе самолета, авиационного двигателя, эксплуатируются в пределах ресурса (срока службы) того типа самолета или двигателя, на котором они установлены.

40. В расход ресурса самолета засчитывается 100% работы в воздухе, вертолета - 100% работы в воздухе и 20% работы несущей системы на земле.

В расход ресурса двигателей и воздушных винтов засчитывается 100% их работы в воздухе и 20% работы на земле.

В расход ресурса самолета и двигателя беспилотного летательного аппарата засчитывается 100% работы в воздухе и на земле.

41. Для аппаратуры и агрегатов, ресурс которым установлен в часах, выработка учитывается по налету самолета или по показаниям счетчика наработки, если он установлен.

2.2. Подготовка инженерно - технического состава к боевым действиям

42. В процессе эксплуатации авиационной техники ИТС проводит мероприятия, направленные на поддержание заданного уровня исправности, надежности и запаса ее ресурса, оказывает помощь в организации выполнения промышленностью работ по бюллетеням в целях повышения боевых возможностей и улучшения эксплуатационных характеристик, содержит авиационную технику в состоянии, обеспечивающем ее перевод в боеготовое состояние в минимально возможные сроки.

43. В целях подготовки ИТС к боевым действиям наряду с ИАО летно - тактических учений планируются и проводятся тактико - специальные учения и тренировки, на которых ИТС приобретает и совершенствует навыки в организации и осуществлении ИАО боевых действий.

Для достижения и поддержания постоянной готовности ИТС частей к работе в условиях боевой обстановки с ними по плану командира части проводятся тренировки, на которых отрабатываются:

- подготовка самолетов к вылету по тревоге;
- подготовка самолетов к полетам со сменой вариантов вооружения и съемного оборудования;

⁹ * Под термином «самолет» здесь и далее, кроме случаев, особо оговоренных, понимаются также вертолет, планер, управляемая мишень и другие летательные аппараты с усвоенными на них авиационными двигателями и оборудованием.

¹⁰ * Здесь и далее документы по вопросам эксплуатации и ремонта авиационной техники, имеющейся только в авиации видов Вооруженных Сил. ДОСААФ, ВТА и ДА, вводятся (утверждаются) соответственно главными инженерами авиации видов Вооруженных Сил, ДОСААФ, ВТА и ДА.

- подготовка самолетов к полетам в условиях применения оружия массового поражения;
- подготовка самолетов к полетам в ночных условиях с соблюдением светомаскировки;
- подготовка самолетов к полетам со сменой вводимых в комплексы и системы данных и ключей;
- подготовка АСП второго и последующих боевых комплектов;
- организация и проведение дезактивации, дегазации авиационной техники в условиях радиоактивного, химического и биологического (бактериологического) заражения;
- организация выполнения регламентных и ремонтных работ при круглосуточной работе ИТС;
- перебазирование АТО, ТЭЧ части, ТП (СИС), ВАРМ с их развертыванием и выполнением задач в полевых условиях;
- взаимодействие ИТС с частями обеспечения;
- управление подразделениями в ходе маневра.

44. Боевые возможности авиационной техники, достигнутые сроки ее подготовки к боевым вылетам в различных вариантах вооружения (оборудования), возможности ИТС по обеспечению боевых действий систематизируются и вносятся в Справочные материалы по боеготовности авиационной техники и инженерно - технического состава (приложение 1 к НИАО, часть вторая).

2.3. Обеспечение боевого дежурства

45. Для обеспечения боевого дежурства назначаются:

- инженерно - технический состав, подготовленный и допущенный к эксплуатации самолетов данного типа;
- боеготовые самолеты, имеющие запас ресурса, обеспечивающий не менее трех (для самолетов ДА - не менее двух) вылетов с максимальной продолжительностью полета;
- авиационные средства поражения, съемное оборудование, подготовленные в соответствии с инструкцией по их эксплуатации и имеющие запас ресурса в пределах дежурства.

46. Личный состав, авиационная техника, средства технического обслуживания, назначенные на боевое дежурство, составляют силы и средства дежурного подразделения.

Состав и количество специалистов авиационной части и частей обеспечения, количество самолетов, АСП, СНО ОП, назначаемых для несения боевого дежурства, определяются приказом по авиационной части.

Использовать дежурное подразделение для решения задач, не связанных с несением боевого дежурства, запрещается.

47. Дежурное подразделение размещается на специально отведенных стоянках и укомплектовывается средствами технического обслуживания, расходными материалами и документацией, необходимыми для несения дежурства, в соответствии с перечнем, утвержденным заместителем командира части по ИАС.

48. В каждой авиационной части, привлекаемой к несению боевого дежурства, выделяются самолеты усиления. Их количество и сроки подготовки к боевому полету устанавливаются решением командующего объединением, исходя из условий базирования конкретной авиационной части.

49. На самолетах, выделенных для усиления, должны быть выполнены все предусмотренные регламентом технического обслуживания работы по подготовке к боевому полету.

50. На каждый самолет дежурного подразделения и усиления выделяются по два подготовленных к применению боекомплекта. Первый боекомплект устанавливается на самолет. Второй боекомплект содержится в месте, установленном командиром части.

Порядок получения, хранения и передачи АСП в дежурном подразделении устанавливается командиром части.

51. На самолетах, находящихся на боевом дежурстве, ежесуточно в установленное командиром части время выполняется предполетная подготовка без снятия подвешенных грузов и АСП с оформлением контрольного листа подготовки самолета к полету. При этом электроцепи (системы) управления сбросом грузов и огнем включать запрещается.

На период выполнения предварительной подготовки, периодических работ самолет с дежурства снимается и подменяется другим (подготовленным к несению боевого дежурства) самолетом. Работы по подготовке самолетов к боевому дежурству выполняются специалистами АТО (авиационной эскадрильи, отряда), от которого выделяются самолеты. Допуск самолетов к боевому дежурству после их подготовки всеми специалистами, выполнения контроля и оформления документации осуществляет командир АТО (заместитель командира авиационной эскадрильи, отряда по ИАС), от которого выделяются самолеты. Он отвечает за полноту, качество подготовки ИТС и самолетов к несению боевого дежурства.

За полноту, качество и своевременность выполнения работ на самолетах в ходе дежурства отвечает начальник технического расчета дежурного подразделения.

Противоугонные устройства с РУД самолетов, находящихся на боевом дежурстве, снимаются при переводе дежурных сил в готовность № 1. Ключи от противоугонных устройств хранятся в помещении дежурного подразделения в условиях, исключающих возможность их утраты или снятия с них отпечата.

52. Заместитель командира части по ИАС, инженеры части по специальностям, командиры АТО и инженеры АТО по специальностям осуществляют контроль несения боевого дежурства ИТС дежурного

подразделения в соответствии с графиком, утвержденным командиром авиационной части.

2.4. Инженерно - авиационное обеспечение учений

53. Заместитель командира части по ИАС должен иметь типовой план подготовки ИТС к учению с необходимыми расчетами, который отрабатывается совместно со штабом части и АТЧ и уточняется исходя из задач, поставленных на конкретное учение.

54. В плане подготовки к учению предусматриваются:

- мероприятия по организации работ на авиационной технике в условиях рассредоточения, маскировки и применения противником оружия массового поражения;
- целевые осмотры самолетов, участвующих в учениях;
- отработка перечня работ, которые необходимо выполнить на авиационной технике с учетом особенностей предстоящих учений;
- создание авиационно - технической частью обменного фонда агрегатов, ресурс которых не может быть продлен, на случай их оперативной замены в ходе учений;
- уточнение типовых расчетов применительно к данному учению;
- проверка подготовки к перебазированию ИТС и технического имущества авиационной части;
- проверка подготовки ТЭЧ части, ТП (СИС) к учению;
- проведение занятий и тренажей с летным и инженерно - техническим составом по особенностям подготовки авиационной техники к полетам и мерам безопасности применительно к задачам и условиям предстоящих учений;
- проведение рекогносцировки аэродромов рассредоточения;
- мероприятия по восстановлению ресурса самолетов после учений;
- отработка вопросов взаимодействия по ИАО;
- организация сбора материалов, необходимых для обобщения опыта работы ИТС на учениях.

55. О подготовке самолетов к учению и выполненных на них работах командиром АТО (начальником технического расчета) делается запись в ЖПС.

56. Продление межрегламентного (межремонтного) ресурса (срока службы) на время учений проводится в соответствии с положениями НИАО, часть вторая (ст. 20). Межрегламентный ресурс разрешается продлевать на срок, равный продолжительности учения (на 50 ч - при выполнении регламентных работ по налету). Разрешение на продление ресурса (срока службы) указывается в распоряжении по ИАО учения.

В ходе учений:

- составляются доклад - справка командиру и донесение о результатах работы ИТС в ходе учений;
- осваиваются и совершенствуются формы и методы управления ИТС в условиях скрытого управления войсками;
- уточняются силы и средства ИТС и АТЧ, необходимые для подготовки самолетов к полетам с заданной интенсивностью и в заданные сроки, для восстановления авиационной техники и выполнения работ в условиях маневра;
- отрабатываются навыки составления планов, донесений, распоряжений и указаний;
- отрабатываются вопросы взаимодействия с другими службами авиационной части и частями обеспечения;
- отрабатываются практические навыки подготовки авиационной техники к полетам в условиях, максимально приближенных к боевым (самолеты рассредоточиваются, их подготовка к полетам производится в укрытиях, отрабатываются практические навыки подготовки самолетов к полетам в условиях применения противником оружия массового поражения, проводятся тренировки по ремонту авиационной техники в полевых условиях).

В целях обобщения опыта работы ИТС и авиационной техники все полученные сведения в ходе учений накапливаются и систематизируются. Полученные материалы используются при отработке отчета о работе ИТС в ходе учений.

Отчет должен содержать следующие сведения:

- о задачах, решаемых ИТС на учениях;
- о новом в организации работы ИТС на учениях;
- о результатах выполнения поставленных задач и недостатках в процессе учений, повлиявших на выполнение задач;
- о продолжительности подготовки авиационной техники, вариантах вооружения, количестве привлекаемых сил и средств, трудозатратах на выполнение подготовок авиационной техники к полетам, регламентных и ремонтных работ;
- о перебазировании;
- об организации работ при восстановлении авиационной техники;
- об организации подготовки авиационной техники на основном и оперативном аэродромах;
- выводы о работе ИТС в ходе учений.

Утвержденные соответствующими командирами отчеты о работе ИТС в ходе учений представляются частью в соединении через 15 дней, соединением в объединение - через 20 дней, объединением в вышестоящие инстанции - через 25 дней после окончания учений.

2.5. Обеспечение перебазирования авиационной части

57. Инженерно - технический состав и техническое имущество должны быть постоянно готовы к перебазированию, необходимость которого обусловлена современными условиями ведения соединениями и частями боевых действий. Для этого техническое имущество, необходимое для работы на оперативном аэродроме, должно быть подготовлено к пакетированию и контейнеризованию. Пакеты и контейнеры должны быть приспособлены к транспортированию любым видом транспорта. Агрегаты (блоки, детали), находящиеся в технических аптечках, должны быть проверены в АТО (ТЭЧ части).

58. Перебазированию ИТС и технического имущества предшествует заблаговременная и непосредственная подготовки.

При заблаговременной подготовке, которая осуществляется в ходе боевой подготовки, проводятся:

- типовые расчеты на перебазирование различными видами транспорта;
- отработка заявок в АТЧ на крепежный и упаковочный материал и средства погрузки;
- подготовка комплекта необходимых запасных частей и расходных материалов;
- подготовка пакетов, контейнеров для размещения технического имущества;
- тренажи летного состава по самостоятельной подготовке самолетов к полету;
- тренажи ИТС по погрузке и выгрузке технического имущества.

59. Непосредственная подготовка начинается с получением распоряжения на перебазирование авиационной части. Она имеет целью подготовить ИТС, авиационную технику и техническое имущество к конкретному перебазированию. Для этих целей разрабатывается план перебазирования ИТС и технического имущества, который является составной частью плана перебазирования части и предусматривает выполнение следующих мероприятий:

- контейнеризации и пакетирования технического имущества, потребного для выполнения всех видов подготовок авиационной техники к полетам и войсковому ремонту;
- отработки перечня обязательных работ, которые необходимо выполнить на АТ до перебазирования;
- проведения занятий по изучению особенностей подготовки самолетов на оперативных аэродромах;
- участия руководящего ИТС в проведении инженерно - штурманских расчетов;
- участия руководящего ИТС в проведении рекогносцировки оперативных аэродромов, площадок, участков автострад, на которые будет осуществляться посадка самолетов,
- подготовки к сдаче в АТЧ технического имущества и учебно - тренажной базы, не подлежащих перевозке на оперативные аэродромы.

Руководство разработкой плана и подготовкой ИТС к перебазированию осуществляет заместитель командира части по ИАС.

Непосредственная ответственность за постоянную готовность сил и средств ИТС и технического имущества к перебазированию возлагается на командиров АТО, начальника ТЭЧ части (ВАРМ), ТП (СИС).

60. Контейнеризация и пакетирование технического имущества осуществляются ИТС подразделений части. Необходимый крепежный и упаковочный материал, средства погрузки заблаговременно готовятся и поставляются авиационно - технической частью по предварительным заявкам.

61. Доставку ИТС и технического имущества на оперативный аэродром организуют:

в авиационной части - начальник штаба части, в ВАРМ - начальник штаба соединения, на АРЗ (в ВАРМ объединения) - начальник штаба объединения.

За своевременное и полное обеспечение транспортными средствами согласно заявкам отвечают начальники соответствующих штабов.

62. Обязанности должностных лиц ИТС части, участвующих в перебазировании, должны быть заблаговременно отработаны заместителем командира части по ИАС. Он же проводит инструктаж старших команд и групп.

63. Старшие команд (групп) ИТС авиационной части должны иметь:

- комплект технологической документации по предназначению группы;
- выписку из плановой таблицы на перелет самолетов;
- список личного состава команды (группы);
- возможные варианты перелетов самолетов;
- схемы рассредоточения и организации охраны самолетов на оперативных аэродромах;
- выписку с данными для перестройки радиостанций и навигационных систем и данными на маршрут, заверенную штурманом и начальником связи части;
- опись технического имущества команды (группы) с указанием объема и массы имущества;
- описи груза и оформленные штабом части пропуска на провоз грузов через границу (при

необходимости).

Аттестаты на авиационные средства поражения, талоны на получение ГСМ, аттестаты (талоны) на питание должны находиться у представителя АТЧ, который включается в состав команды (группы) перебазирования.

64. Каждый специалист ИТС, участвующий в перебазировании, должен знать свои обязанности по перебазированию и уметь грамотно и быстро их выполнять. Доведение обязанностей до каждого специалиста ИТС и контроль готовности его к работе в условиях перебазирования возлагаются на непосредственного начальника.

65. Для обеспечения перебазирования создаются передовая команда и команда выпуска.

66. Передовая команда предназначена для встречи самолетов на оперативном аэродроме и подготовки их к полету в соответствии с поставленной задачей.

Команда выпуска предназначена для выпуска самолетов с базового аэродрома и наращивания сил при подготовке самолетов на оперативном аэродроме. Она убывает с основного аэродрома базирования после выпуска основной группы самолетов.

67. Ответственность за своевременное оказание помощи передовой команде в подготовке перелетающих самолетов и организацию материального и аэродромно - технического обеспечения несет старший авиационный начальник оперативного аэродрома (аэродрома маневра). При базировании на аэродроме нескольких частей он устанавливает очередность подготовки перелетающих самолетов между частями авиационного гарнизона и осуществляет контроль за оказанием помощи передовой команде. При отсутствии передовой команды подготовка самолетов осуществляется ИТС частей, базирующихся на аэродроме маневра под руководством летных экипажей перелетающих самолетов.

68. Летные экипажи самолетов должны быть обучены самостоятельному выполнению подготовки самолетов в объеме предполетной подготовки (в тех случаях, когда РТО не предусмотрено применение К.ПА), подготовки к повторному полету и быть готовыми к их проведению.

69. Подготовка самолетов на аэродромах маневра летными экипажами проводится по заранее отработанным технологическим картам, которые находятся на борту самолетов.

70. При подготовке перелетающих самолетов разрешается оформлять одну бортовую карточку (приложение 4.12) на каждый самолет для командира экипажа, а сведения о подготовке и заправке самолетов разрешается вносить в журнал подготовки перелетающих самолетов (приложение 4.13) и в журнал подготовки самолета, который находится у старшего команды. При этом каждому самолету отводится отдельный лист.

71. На оперативных аэродромах дешифрирование данных объективного контроля проводится в случаях отказов авиационной техники, если для выявления их причин требуются данные объективного контроля.

72. Порядок и особенности перебазирования воздушным, автомобильным и железнодорожным транспортом приведены в приложении 3.6.

Характеристики основных видов транспортных средств, применяемых для перевозки ИТС и технического имущества, приведены в приложении 3.7.

73. При посадке самолетов на аэродромы, на которых отсутствуют передовые команды перелетающих авиационных частей, противоугонные устройства на РУД самолетов устанавливают командиры экипажей. Ключи от ПУУ сдаются совместно с полетной документацией на хранение в секретное отделение авиационной части.

2.6. Исследовательские проверки боеготовности

74. В целях изыскания резервов повышения боевой готовности авиационных частей планируются и проводятся штабами частей, соединений и объединений исследовательские проверки. План и тематика исследовательских проверок разрабатываются ежегодно штабами с участием служб и частей обеспечения и утверждаются командирами авиационных частей, соединений и командующими объединениями.

Исследовательские проверки подразделяются на частные и комплексные.

75. Частные исследовательские проверки проводятся в целях отработки элементов, наиболее существенно влияющих на боеготовность части, и определения времени на их выполнение. Такие проверки, как правило, предшествуют комплексным.

76. Комплексные исследовательские проверки проводятся в целях отработки взаимодействия всех служб и подразделений авиационной части и частей обеспечения в условиях, максимально приближенных к боевым.

77. Результаты исследовательских проверок, проведенных по плану командующего ДА (ВТА), объединением и главнокомандующего ВВС, обобщаются и доводятся до личного состава частей объединения. Отчет об этих проверках обрабатывается в соответствии со ст. 56 настоящего Наставления.

По результатам исследовательских проверок в авиационных частях и частях обеспечения разрабатываются и проводятся мероприятия, направленные на совершенствование их взаимодействия, на рациональное распределение сил и средств и организацию выполнения работ в целях сокращения сроков подготовки авиационной техники.

3. ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ.

3.1. Общие положения.

78. Организация работы ИТС и правила эксплуатации авиационной техники устанавливаются настоящим Наставлением, РТЭ, РТО и указаниями главного инженера ВВС или главного инженера авиации вида Вооруженных Сил, если техника эксплуатируется только в данном виде Вооруженных Сил.

Техническая эксплуатация самолетов, основным заказчиком которых является МГА, определяется настоящим Наставлением, указаниями главного инженера ВВС и осуществляется по эксплуатационной и ремонтной документации (включая изменения и дополнения к ней), введенной в действие МГА, с учетом специфики авиации Вооруженных Сил СССР.

79. В целях сбережения авиационной техники и средств ее эксплуатации при размещении их на стоянках необходимо:

- надежно укрывать самолеты и агрегаты оборудования исправными предохранительными чехлами;
- плотно закрывать, а где предусмотрено, и герметизировать кабину экипажа, эксплуатационные люки и различные входные и выходные устройства, приемники динамического и статического давлений;
- регулярно проветривать самолеты, просушивать предохранительные чехлы;
- своевременно удалять с самолета, наземного оборудования снег, лед, грязь;
- не допускать при работе на самолете повреждения обшивки и лакокрасочного покрытия.

80. Работаящие электроагрегаты, электростанции, компрессоры, гидроустановки, моторные подогреватели, используемые при выполнении работ на авиационной технике, должны находиться под постоянным контролем специалистов, которые используют их при выполнении работ, или лиц, за которыми закреплены эти средства.

81. Снятие, установка агрегатов, приборов и узлов, выполнение регламентных и ремонтных работ производятся с принятием мер, исключающих попадание инструмента, деталей (винтов, болтов, контрольного материала), рабочих жидкостей, пыли, дождя, снега на разъемы и агрегаты. С этой целью должны применяться защитные устройства (сетки, чехлы, ловушки, заглушки и т.п.). Защитные устройства окрашиваются в красный цвет и, если их несколько, соединяются между собой. Защитные приспособления маркируются, учитываются и хранятся в инструментальных кладовых (контейнерах).

82. Перестановка агрегатов (блоков) с одного самолета на другой допускается в исключительных случаях (по тревоге, при обеспечении боевых действий, при передаче или перебазировании самолета) с разрешения заместителя командира части по ИАС с обязательной записью об этом в формуляре самолета.

83. Агрегаты (блоки и детали), поступившие со складов и баз, для определения их исправности перед установкой на самолет обязательно осматриваются (проверяются) в АТО (ТЭЧ части).

Агрегаты подвергаются повторной проверке перед установкой их на самолет, если с момента проверки прошло более месяца.

Во всех случаях после замены отдельного агрегата или комплекта аппаратуры в целом на самолете проводится полная проверка работоспособности всей системы (БКС), в состав которой входит агрегат или аппаратура.

84. Агрегаты, приборы и детали самолета размещаются в помещениях на стеллажах, в шкафах с обозначением на бирках номера самолета и агрегата (блока), с которого они сняты. Совместное хранение исправных (отремонтированных) и неисправных агрегатов (приборов) запрещается. Эксплуатационная документация хранится в шкафах на полках (в ячейках), отведенных для каждого самолета.

Снятые мелкие детали (винты, болты, гайки) складываются сразу в специально предусмотренные для этого ящики (сумки, сортовики), на которых указываются принадлежность деталей к оборудованию самолета и его номер,

3.2. Работы, выполняемые на авиационной технике

85. На авиационной технике могут выполняться следующие виды работ:

- подготовка к полетам (предварительная, предполетная, к повторному полету и послеполетная);
- периодические работы;
- регламентные работы;
- целевые осмотры и проверки;
- подготовка к зимней (летней) эксплуатации;
- работы при хранении;
- войсковой ремонт;
- работы по бюллетеням.

86. Для выполнения работ на авиационной технике выделяется не менее двух дней в неделю. В эти дни проводятся дни предварительной подготовки, дни работы на авиационной технике и парковые дни.

87. Виды работ на авиационной технике, их объем и периодичность выполнения определяются РТЭ, РТО и указаниями главного инженера ВВС, главных инженеров авиации видов Вооруженных Сил.

Работы на авиационной технике выполняются по технологическим картам. Технологические карты подготовки самолета к полетам, сложных демонтажно - монтажных работ и регламентных работ разрабатываются промышленностью. Определение необходимости разработки технологических карт устранения неисправностей, целевых осмотров и разработку этих технологических карт осуществляют инженеры части по специальности.

88. В зависимости от уровня надежности и освоения авиационной техники личным составом, климатических условий и условий базирования количество летных смен без проведения очередной предварительной подготовки (дня работы на авиационной технике) в пределах, допустимых РТО, в каждом конкретном случае устанавливает заместитель командира части по ИАС.

89. Уменьшать установленный объем работ, увеличивать периодичность выполнения подготовки самолета к полету и регламентных работ, кроме случаев, оговоренных данным Наставлением, запрещается.

90. Продолжительность всех видов подготовок к полетам и регламентных работ, а также необходимые для этого силы и средства определяются на основании директивных или типовых норм времени с учетом условий базирования, квалификации и укомплектованности личного состава, наличия материальных средств и устанавливаются приказом по объединению для конкретных типов авиационной техники ежегодно к началу учебного года.

91. Для рационального распределения сил и средств, определения потребного времени и количества средств технического обслуживания авиационной техники заместитель командира части по ИАС организует разработку технологических графиков:

- регламентных работ;
- предварительной подготовки;
- предполетной подготовки;
- подготовки к повторному полету;
- послеполетной подготовки;
- подготовки по тревоге.

92. Для руководства ИТС, контроля работ по подготовке и проверке авиационной техники, а также для организации взаимодействия с частями обеспечения в дни выполнения на ней работ назначается дежурный инженер из числа инженеров части по специальности, а от АТЧ - дежурный по АТО.

93. Время для выполнения работ на авиационной технике устанавливается распорядком дня части. В часы, не предусмотренные распорядком дня, работы на отдельных самолетах выполняются под руководством инженера АТО по специальности или начальника технического расчета (командира экипажа) с разрешения заместителя командира части по ИАС (командира АТО).

Объем работ на авиационной технике, устанавливаемый для каждого специалиста на день (смену), должен составлять технологически завершенную операцию (комплекс операций) и обеспечивать выполнение начатой работы до конца.

94. Поручать выполнение неоконченной работы новому исполнителю разрешается начальнику технического расчета (начальнику группы обслуживания, начальнику группы регламента и ремонта) после личной проверки состояния неоконченной работы и инструктажа нового исполнителя о порядке ее окончания.

При предполетной подготовке и подготовке к повторному полету поручать выполнение работ, не оконченных одним лицом, другому лицу запрещается. В случае крайней необходимости подготовка самолета к полету проводится другим специалистом с повторным выполнением всех работ.

Перед началом работ командир АТО инструктирует личный состав по мерам безопасности, уточняет порядок работы на авиационной технике, особенности ее подготовки, очередность применения средств технического обслуживания.

95. Контроль состояния авиационной техники руководящим ИТС проводится по плану заместителя командира части по ИАС в соответствии с установленными нормами (приложение 3.8).

Объемы предполетного, стартового и контрольного (периодического) осмотров определяются РТО. Объем контрольного осмотра самолетов, для которых он не определен, разрабатывается НИУ ВВС и вводится в действие указаниями главного инженера ВВС, главных инженеров авиации видов Вооруженных Сил. Результаты осмотров записываются в ЖПС. При проведении контрольного (периодического) осмотра руководящим ИТС от командира АТО и выше результаты осмотра записываются в ЖПС и формуляр самолета.

96. За качество и своевременность выполнения работ на АТ отвечают лица, проводившие эти работы. Обо всех работах должны быть внесены записи в соответствующую документацию (приложения 4.8 - 4.10) с подписью лиц, выполнивших работу и проконтролировавших ее выполнение.

97. Все работы на самолете выполняются только с разрешения техника самолета и в его присутствии. О начале и окончании работ на самолете специалисты докладывают технику самолета. При временном отсутствии техника самолета необходимо руководствоваться ст. 175 настоящего Наставления.

98. Перед началом работ техник самолета проверяет наличие и исправность пломб (оттисков печатей), состояние чехлов, проводит внешний осмотр самолета и расписывается в журнале приема - передачи самолета (приложение 4.14).

99. При обнаружении на самолете внешних повреждений или нарушений его пломбировки техник самолета должен немедленно доложить об этом по команде. Вскрытие такого самолета и его подготовка к полету проводятся только с разрешения заместителя командира части по ИЛС, который о случившемся докладывает командиру части. Расследование по случаю внешнего повреждения авиатехники или нарушения пломбировки осуществляется штабом авиационной части совместно со штабом АТЧ. Решение по материалам расследования принимает командир авиационной части.

100. Каждый специалист, обнаруживший неисправность авиационной техники или повредивший ее в процессе выполнения работ, обязан немедленно доложить технику самолета и своему непосредственному начальнику и сделать запись в ЖПС о характере неисправности.

Начальник технического расчета (старший техник расчета по специальности), кроме того, сообщает (докладывает) об этом инженеру АТО по соответствующей специальности.

Обо всех неисправностях, выявленных на самолете во время полета, летный состав сообщает технику самолета и делает запись о характере неисправности в ЖПС после каждого полета. В случае отказа авиатехники с последствиями выполняется проверка работоспособности авиатехники экипажем и ИТС совместно.

101. Начальник технического расчета (инженеры АТО по специальностям) докладывает командиру АТО (старшим инженерам части по специальностям) об обнаруженной неисправности, организует ее устранение и контроль качества работ при устранении.

102. Командир АТО докладывает заместителю командира части по ИАС и старшему инженеру полетов (дежурному инженеру) об обнаруженных неисправностях, приведших задержке вылета и отстранению самолета от полетов, или неисправностях, которые не могут быть устранены силами ИТС АТО.

103. Специалисты технических постов, а также специалисты, осуществляющие межполетный анализ материалов объективного контроля, о выявленных неисправностях и нарушениях правил эксплуатации авиационной техники немедленно докладывают старшему инженеру полетов.

104. Старший инженер полетов, получивший информацию от руководителя полетов, специалистов технических постов, а также от специалистов, осуществляющих межполетный анализ материалов объективного контроля, о выявленных на самолете неисправностях и нарушениях правил эксплуатации авиационной техники докладывает заместителю командира части по ИАС или лицу, его замещающему, доводит эту информацию до командира АТО (инженера части по специальности) и дает указания о порядке и мерах по устранению неисправностей. Командир АТО доводит информацию до начальника технического расчета и инженера АТО по соответствующей специальности. О неисправностях производится запись в ЖПС и журнале старшего инженера полетов.

105. Причины повреждений и отказов авиационной техники, связанные с недостатками авиационно - технического обеспечения, выясняет заместитель командира части по ИАС совместно с командиром АТЧ, о чем делается запись в журнале старшего инженера полетов (дежурного инженера) по форме, приведенной в приложении 4.15.

106. Подведение итогов работы, изучение с личным составом результатов анализа неисправностей авиационной техники, ошибок личного состава, допускаемых при ее эксплуатации, указаний по устранению и предупреждению этих ошибок осуществляется на технических разборах.

Технические разборы проводят начальники технических расчетов в конце каждого рабочего дня, а командиры АТО, начальники ТЭЧ части, ТП (СИС) - не реже одного раза в неделю.

Инженеры части (АТО) по специальностям проводят разборы с техническим составом по своей специальности не реже одного раза в месяц.

Заместитель командира части по ИАС проводит технические разборы (специальные занятия по безопасности полетов) со всем ИТС части не реже одного раза в месяц.

Руководящий ИТС, занимающий должности командиров частей и подразделений, один раз в месяц подводит итоги работы личного состава части, подразделения.

107. Ответственность за сохранность контейнеров, агрегатов съемного вооружения и АСП, подвешенных на самолет (десантно - транспортного оборудования, установленного на самолет), а также снятых с самолета на время полета и находящихся на стоянке, возлагается на техника самолета.

108. Техники (механики), производящие заправку самолета топливом, маслом, специальными жидкостями и зарядку газами, несут ответственность за количество заправляемых жидкостей и газов и надежность закрытия заправочных устройств. Перед заправкой (зарядкой) бортовых систем они обязаны убедиться в том, что заправляемые компоненты (топливо, масло, специальные жидкости, газы и т. п.) соответствуют применяемым на данном типе самолета и в журнале учета работы СНО ОП имеются подписи должностных лиц АТЧ и ИТС о допуске данного средства к применению.

Количество заправленных в самолет топлива, масла, специальных жидкостей и газов записывается в ЖПС, в том числе количество топлива, заправленного в каждую группу топливных баков (для самолетов ДА и ВТА).

Контроль за количеством заправленных топлива, масла, жидкостей и газов во всех системах, а также за надежностью закрытия заправочных устройств осуществляют техник самолета (старший бортовой техник) и начальник технического расчета.

Сведения по применению баллонов для сжатых газов приведены в приложении 3.9.

В подразделениях авиационной части, имеющих стационарно установленные или транспортируемые баллоны, работающие под давлением, ведется журнал их учета (приложение 4.16).

109. Для вывода самолета из укрытия (установки в укрытие) и его буксировки назначается старший. В кабине буксируемого самолета должен находиться техник самолета или летчик.

Самолет буксируется со скоростью, определенной РТО, без рывков и крутых поворотов.

При отсутствии двусторонней связи между техником и водителем буксировщика на буксировщике должен находиться связной, который обязан передавать водителю команды техника и следить за безопасностью буксировки.

Команды и сигналы для управления движением самолетов на земле приведены в приложении 3 - 10.

При выводе (установке) самолета из укрытия никто, кроме старшего по выводу (установке), не имеет права подавать какие - либо команды, за исключением команды «Стоп», которую обязан подавать любой авиационный специалист, заметивший опасность травмирования людей или повреждения техники.

110. Противоугонные устройства, определенные технической документацией самолетов, должны устанавливаться на РУД сразу после выхода летчика (экипажа) из кабины или после опробования двигателя на земле сниматься непосредственно перед полетом или опробованием двигателей на земле.

На период охраны стоянок самолетов караулом ключи от ПУУ должны храниться в специальных ящиках в сейфах командиров АТО, Вторые и третьи комплекты ключей от ПУУ, опечатанные печатью командира АТО, хранятся соответственно у дежурного по части и в секретном отделении части. Хранение ключей от ПУУ на ЛРЗ осуществляется в специальных ящиках или в сейфах у заместителя начальника станции летных испытаний (один ключ) и дежурного по части.

3.3. Подготовка к полетам

Организация подготовки авиационной техники и ИТС к полетам

111. В соответствии с решением командира авиационной части на проведение полетов заместитель командира части по НАС выполняет расчет необходимых сил и средств для подготовки авиационной техники к полетам и проводит инструктаж руководящего ИТС, участвующего в подготовке и обеспечении полетов, на котором доводит до них задачи и определяет:

- особенности подготовки авиационной техники к полетам;
- руководителей, исполнителей и наряд ИТС на полеты;
- наряд специалистов на технические посты, в команду технической помощи;
- организацию и порядок использования по назначению средств наземного обслуживания.

Накануне летного дня (ночи) осуществляется контроль готовности авиатехники и ИТС, привлекаемого на полеты. Контроль осуществляют инженеры части по специальностям и командиры АТО.

112. На инструктаж привлекается дежурный по аэродромно - техническому обеспечению, в обязанности которого входит непосредственное руководство (в соответствии с указаниями руководителя полетов и старшего инженера полетов) силами и средствами, выделяемыми для обеспечения полетов от АТЧ.

113. Для руководства работой ИТС в летную смену не позже, чем накануне дня полетов, назначаются старший инженер полетов и старший (начальник) позиции подготовки самолетов.

114. Старшим инженером полетов может быть заместитель командира части по ИАС или инженер части по специальности.

При проведении полетов одной эскадрильи старшим инженером может быть командир АТО или инженер АТО по специальности.

115. Допуск к выполнению обязанностей старшего инженера полетов осуществляется приказом командира части на основании результатов проверки знаний обязанностей старшего инженера полетов и инструкции по действиям летного состава при возникновении особых случаев в полете, вызванных отказами авиационной техники.

116. Старшим (начальником) позиции подготовки самолетов может быть командир АТО, а при полетах самолетов одного АТО - инженер АТО по специальности или начальник технического расчета.

117. Старший инженер полетов управляет ходом выполнения подготовки авиационной техники, контролирует своевременную подготовку самолетов к полетам в соответствии с плановой таблицей, докладывает руководителю полетов и заместителю командира части по ИАС о состоянии авиационной техники и принимает меры к устранению возникающих задержек и недостатков.

118. Старший инженер полетов (дежурный инженер) проверяет наличие СНО ОП согласно заявке штаба. При их несоответствии докладывает заместителю командира части по ИАС и руководителю полетов для принятия мер и решения на дальнейшее проведение полетов (работ на авиационной технике).

119. Старший (начальник) позиции подготовки самолетов проверяет наличие записи руководящего состава АТЧ о допуске им позиции к обслуживанию самолетов (состояние средств заправки топливом, зарядки сжатым воздухом, снабжения электроэнергией), обеспечение средствами пожаротушения и другим оборудованием. При наличии записей руководства АТЧ о допуске средств к заправке он проверяет и допускает их к применению, о допуске средств и устройств позиции к обслуживанию записывает в

формуляры средств и устройств позиции и докладывает старшему инженеру полетов о готовности позиции подготовки самолетов к обслуживанию самолетов. При неготовности позиции или отдельных средств старший инженер полетов докладывает об этом руководителю полетов.

120. Из личного состава АТО и АТЧ на время полетов назначается команда технической помощи. Количество специалистов в составе команды и выделяемые от авиационной части и АТЧ средства определяются приказом командира авиационной части.

Старший инженер полетов проводит инструктаж команды технической помощи.

Команда технической помощи - предназначается для уборки неисправных самолетов с ВПП и РД, оказания помощи экипажу (пассажирам) при аварийном покидании самолета на земле и приступает к выполнению этих операций по команде руководителя полетов. Порядок и место сбора команды определяются инструкцией по производству полетов на данном аэродроме. Команда технической помощи подчиняется старшему инженеру полетов,

121. Из ИТС на время полетов назначается наряд на технические посты. Инструктаж наряда проводит старший инженер полетов. Технические посты на аэродроме выставляются:

- в местах перед выруливанием самолетов на ВПП или перед выруливанием из зоны рассредоточения самолетов для внешнего осмотра в соответствии с отработанной технологией для данного типа самолета;
- на специально предусмотренных площадках для осмотра оружия после полетов на боевое применение;
- в местах сброса тормозных парашютов; тормозные парашюты убирают и доставляют к месту укладки специалисты группы парашютно-тормозных систем или специально подготовленные для этого специалисты ИТС.

122. Подготовка авиационной техники к полетам проводится в укрытиях, на стоянках и позиции подготовки самолетов и организуется по отрядам.

Подготовку и обеспечение полетов осуществляет личный состав технических расчетов (групп обслуживания), за которыми закреплены выделенные на полеты самолеты.

По решению заместителя командира части по ИАС (а внутри отряда - по решению командира АТО) допускается передавать в технический расчет на полеты в данный летный день не более одного самолета с техником и механиком из другого отряда или любое число самолетов с техниками и механиками из других технических расчетов своего отряда, при этом число самолетов, обслуживаемых техническим расчетом, но должно превышать штатного числа самолетов расчета более чем на один.

123. Из личного состава технического расчета в зависимости от наличия специалистов и СНО формируется один или несколько технологических расчетов, которые по маршрутам готовят самолеты расчета к полетам. Количество специалистов технологического расчета должно быть не меньше количества маршрутов данного вида подготовки к полетам. Перестановка специалистов из расчета в расчет запрещается.

124. Выполнение подготовок самолетов к полетам неукomплектованными технологическими расчетами, в которых количество

специалистов меньше числа маршрутов данного вида подготовки к полету, запрещается.

При подготовке самолета к полету по тревоге в технические расчеты могут дополнительно привлекаться специалисты других подразделений части, имеющие допуск на выполнение работ по определенным маршрутам. Для этого они проходят тренажи в составе технических расчетов не реже одного раза в месяц.

125. Подготовка АСП, съемных средств РЭО и ФО, снаряжение ими самолетов и смена вариантов вооружения выполняются специалистами из числа личного состава технического расчета, прошедшего обучение и соответствующий инструктаж. При необходимости могут привлекаться также специалисты ТЭЧ части и полковых групп, прошедших обучение, инструктаж и тренировки.

Контроль за работой таких специалистов и наиболее сложные операции выполняют специалисты, за которыми закреплено данное оборудование. Состав расчетов и допуск их к работе отдаются приказом по части.

Предполетная подготовка

126. Предполетная подготовка самолета проводится непосредственно перед полетами в соответствии с задачами летного дня и включает:

- предполетный осмотр самолета и устранение выявленных неисправностей;
- проверку соответствия заправки и зарядки систем самолета заданию на полет;
- установку на самолет съемного оборудования;
- дозаправку (дозарядку) систем самолета согласно заданию;
- ввод исходных данных (программ) в навигационные, прицельные и другие системы;
- подготовку АСП к применению;
- снаряжение самолета АСП (сбрасываемыми средствами поиска подводных лодок);
- проверку готовности самолета к полету согласно заданию.

Временем подготовки самолета к полету считается непрерывное время от начала работ по подготовке

до готовности самолета к вырубиванию для взлета.

127. После выполнения предполетной подготовки самолета техник самолета и специалисты технического расчета заполняют ЖПС и докладывают начальнику технического расчета о готовности самолета к полету.

Начальник технического расчета после контроля предполетной подготовка самолетов докладывает командиру АТО о ее выполнении. Командир АТО после окончания предполетной подготовки на всех самолетах АТО, выделенных на полеты, докладывает старшему инженеру полетов о готовности самолетов АТО к полетам.

После выполнения предполетной подготовки проведение тренажей на подготовленных самолетах запрещается.

128. По прибытии летного состава техник самолета докладывает командиру экипажа о выполнении предполетной ПОДГОТОВКИ самолета, о количестве заправленного топлива и снаряжении самолета согласно заданию на полет. Летный состав проверяет готовность самолета к полету в объеме требования РЛЭ согласно заданию на полет и проводит прием самолета.

Подготовка к повторному полету

129. Подготовка самолетов к повторному полету проводится перед каждым новым полетом в период стартового времени в соответствии с заданием на предстоящий полет и включает:

- анализ работоспособности систем и оборудования самолета и соблюдения правил его эксплуатации в предыдущем полете по данным средств объективного контроля (на самолетах, где предусмотрен межполетный контроль) и докладов летного экипажа; стартовый осмотр самолета;
- устранение неисправностей, выявленных а предыдущем полете и при осмотре;
- заправку самолета топливом, маслом, специальными жидкостями и зарядку газами;
- ввод исходных данных (программ) в навигационные, прицельные и другие системы;
- снаряжение самолета АСП (сбрасываемыми средствами поиска подводных лодок);
- установку на самолет съемного оборудования.

Временем подготовки самолета к повторному полету считается непрерывное время с момента выключения двигателя летчиком после полета до готовности к вырубиванию самолета для взлета. Время подготовки самолета к повторному полету состоит из технологического времени подготовки самолета ИТС в соответствии с РТО и временем подготовки и проверки летным экипажем систем и оборудования в соответствии с РЛЭ. Время подготовки к повторному полету устанавливается приказом командующего объединением, исходя из общих трудозатрат на выполнение работ инженерно - техническим и летным составом.

Начальник технического расчета после выполнения подготовки к повторному полету и устранения обнаруженных неисправностей проводит контроль подготовки и докладывает о готовности самолета командиру АТО или старшему инженеру полетов.

По прибытии летного состава техник самолета докладывает командиру экипажа, выполняющему полет на данном самолете, о выполнении подготовки самолета к повторному полету, количестве заправленного топлива и о снаряжении самолета согласно заданию на полет.

Летный состав проверяет готовность самолета к полету в объеме требований РЛЭ согласно заданию на полет и проводит приемку самолета.

Послеполетная подготовка

130. Послеполетная подготовка авиационной техники проводится в конце каждого летного дня и после окончания дежурства независимо от того, состоялись полеты или нет, и включает:

- послеполетный осмотр самолета;
- устранение неисправностей, выявленных в полете и обнаруженных при осмотре;
- заправку и снаряжение самолета в соответствии с указаниями командира части.

131. Техник самолета и специалисты технического расчета по окончании послеполетной подготовки записывают в ЖПС о выполненных работах на самолете и докладывают о его состоянии по команде.

После выполнения полетов и послеполетной подготовки ИТС, участвующему в их обеспечении, должно быть предоставлено не менее 8 ч для отдыха.

Проведение посменных полетов

132. При необходимости в авиационных частях могут проводиться посменные полеты. При посменных полетах на протяжении двух смен летного дня полеты проводятся на одних и тех же самолетах, меняется только ИТС. Необходимое количество самолетов на летный день выделяется от одного или нескольких АТО.

Для посменных полетов за каждым техником самолета разрешается закреплять пару самолетов - свой самолет и самолет техника - напарника или за двумя техниками самолета закрепляется один самолет. Пары самолетов (техников самолетов) назначаются в начале учебного года приказом командира части. В случае крайней необходимости состав пар самолетов (техников самолетов) разрешается временно изменять приказом командира части. Основанием для временного изменения состава пар самолетов (техников самолетов) является рапорт командира АТО.

133. При составлении пар самолетов, а также при временном изменении состава пар техникам

самолетов и специалистам расчета (если самолеты обслуживаются различными расчетами) предоставляется не менее одного рабочего дня для осмотра самолета напарника (перекрестного осмотра), изучения его особенностей и документации. Перекрестные осмотры самолетов парными техниками проводятся в объеме контрольного осмотра, о чем делается запись в ЖПС с указанием выявленных недостатков.

Контроль полноты и качества проведения перекрестного осмотра самолетов пары, а также организацию устранения выявленных при этом недостатков осуществляет начальник того расчета, в состав которого входит этот самолет.

134. В дни предварительной подготовки, дни работы на авиационной технике и парковые дни техники самолетов, за которыми закреплены два самолета (свой самолет и самолет техника - напарника), выполняют работы только на своих самолетах. При закреплении за двумя техниками одного самолета эти работы могут выполняться обоими техниками (один из них должен быть определен старшим); при этом работы должны быть четко распределены в целях исключения возможности их невыполнения.

135. В дни посменных полетов каждая смена ИТС перед началом полетов в свою смену изучает состояние выделенных на полеты самолетов по записям в журналах подготовки самолетов к полетам, по журналу старшего инженера полетов предыдущей смены и выполняет на самолетах предполетную подготовку.

Контроль за качеством выполнения подготовок самолетов к полетам, в том числе и самолетов других АТО, осуществляет руководящий ИТС смены в объеме своих функциональных обязанностей.

136. После окончания полетов каждой смены на самолетах выполняется послеполетная подготовка ИТС этой смены. При перерывах между сменами полетов меньше 3 ч разрешается проводить передачу смен в процессе совместной подготовки летавших в первую смену самолетов к повторному полету специалистами обеих смен. В этом случае послеполетная (после первой смены) и предполетная (перед второй сменой) подготовки на этих самолетах не выполняются. Прием самолетов оформляется подписью специалистов технических расчетов второй смены в контрольных листах журналов подготовки за подготовку самолетов к повторному полету (первому полету второй смены) с последующим докладом по команде старшему инженеру полетов.

Техники самолетов второй смены, кроме того, делают запись в ЖПС о приемке самолетов в целом.

137. Отказавшие в ходе летной смены самолеты вводятся в строй личным составом технического расчета этой смены при техническом руководстве инженера АТО по соответствующей специальности. Неисправности, обнаруженные при передаче самолетов, устраняют специалисты первой смены,

Предварительная подготовка

138. Предварительная подготовка самолета к полету (если она предусмотрена РТО) выполняется в день предварительной подготовки и включает:

- контрольный осмотр самолета;
- устранение выявленных неисправностей;
- периодические работы в соответствии с РТО;
- подготовку АСП и съемных агрегатов вооружения;
- замену агрегатов, выработавших ресурс. В день предварительной подготовки, кроме подготовки самолетов, выполняются;
- работы по содержанию в исправном состоянии инструмента и закрепленных за подразделением (самолетом) СНО СП и средств контроля;
- работы по уходу за АСП первого боекомплекта и съемными агрегатами;
- целевые осмотры и проверки;
- работы по уходу за специальными автомобилями подразделений, защитными укрытиями и сооружениями;
- тренажи с летным составом;
- контроль готовности авиационной техники и ИТС к полетам.

139. Предварительная подготовка к полетам проводится в течение полного рабочего дня.

140. Сокращение объема предварительной подготовки самолета к полету запрещается.

После выполнения предварительной подготовки ИТС предоставляется не менее 8 ч для отдыха.

Подготовку самолетов и тренажной аппаратуры для проведения тренажа летного состава осуществляет ИТС части. Тренаж летных экипажей организует и проводит руководящий, летный состав.

День работы на авиационной технике

141. Дни работы на авиационной технике проводятся на самолетах, РТО которых не предусмотрена предварительная подготовка. День работы на авиационной технике проводится не менее двух раз в неделю (не менее одного раза в те недели, в которые проводятся парковые дни).

В день работы на авиационной технике выполняются:

- периодические работы на самолетах в соответствии с РТО;
- целевые осмотры и проверки;
- контрольные осмотры самолетов руководящим ИТС;
- устранение выявленных неисправностей;
- работы по содержанию в исправном состоянии инструмента и закрепленных за подразделением

(самолетом) средств наземного обслуживания и контроля;

- работы по уходу за специальными автомобилями подразделений, защитными укрытиями и сооружениями;
- тренажи с летным и техническим составом;
- работы по уходу за АСП первого боекомплекта, съемными агрегатами вооружения, входящими в комплект самолета;
- замена агрегатов, выработавших ресурс;
- оформление документации.

Работы планируются и проводятся в течение полного рабочего дня. После их выполнения ИТС предоставляется не менее 8 ч для отдыха.

3.4. Периодические работы

142. Периодические работы проводятся в целях технического обслуживания (по наработке или по календарным срокам) отдельных систем, агрегатов самолетов и двигателей в межрегламентный период.

143. Периодические работы выполняются личным составом технических расчетов с привлечением при необходимости специалистов ТЭЧ части в объеме и сроки, установленные РТО.

3.5. Целевые осмотры и проверки

144. Целевые осмотры и проверки проводятся для детальной проверки отдельных агрегатов, систем, механизмов и элементов конструкции авиационной техники.

Объем, порядок и сроки проведения целевых осмотров определяют заместитель командира части по ИАС и старшие начальники. Лица, отдавшие распоряжение на проведение целевого осмотра или проверки, обязаны указать цель и порядок проведения. Для учета и контроля исполнения распоряжения по эксплуатации авиационной техники в соединении, объединении ведется журнал (приложение 4.17), в части - журнал (приложение 4.18).

Заместитель командира части по ИАС и инженеры части по специальностям разрабатывают лист контроля (приложение 4.19) и организуют инструктаж личного состава, привлекаемого для целевого осмотра, с показом технологии выполнения работ непосредственно на авиационной технике.

145. О выполнении целевого осмотра (проверки) и его результатах исполнители производят запись в журнале подготовки самолета к полетам, в листе контроля, а также в формуляре при выполнении целевого осмотра (проверки) по указаниям должностных лиц ИТС от заместителя командующего объединением по ИАС и выше.

Контроль качества работ при выполнении целевых осмотров (проверок) возлагается на старшего техника расчета по специальности, начальника расчета или инженера АТО по специальности. Командир АТО и инженеры части по специальностям контролируют качество работ по личным планам.

3.6. Регламентные работы

146. Регламентные работы проводятся для проверки технического состояния авиационной техники и приведения ее технических характеристик в соответствие с требованиями действующей эксплуатационной документации.

147. Регламентные работы выполняются личным составом ТЭЧ части в специальных помещениях или на специальных площадках.

По распоряжению главного инженера объединения (заместителя командира соединения по ИАС) регламентные работы могут также выполняться специалистами ВАРМ, зональных баз объединения, а на самолетах, выполняющих задания в отрыве от постоянного места базирования, специальными группами ИТС с привлечением экипажа.

148. Регламентные работы по плану, силовым установкам, оборудованию самолета выполняются в единые сроки, определяемые РТО, по технологическим картам. Отсчет срока выполнения регламентных работ ведется от итоговой записи в формуляре самолета начальником ТЭЧ части о выполнении регламентных работ.

149. Годовой план отхода авиационной техники в ремонт, на регламентные работы и на выполнение работ по бюллетеням (приложение 4.3) составляет заместитель командира части по ИАС и утверждает командир части.

Годовой и месячный производственные планы ТЭЧ части (приложение 4.7) составляются начальником ТЭЧ части и утверждаются заместителем командира части по ИАС.

Трудозатраты на выполнение регламентных и ремонтных работ на АТ должны составлять не менее 70% годового фонда рабочего времени личного состава ТЭЧ части.

За своевременную подачу самолетов в ТЭЧ части для выполнения регламентных работ в установленные планом сроки отвечает командир АТО авиационной эскадрильи.

Подача самолетов в ТЭЧ части с неснятыми боекомплектами АСП и ИК - помех запрещается.

Пушки, блоки неуправляемых авиационных ракет, пиромеханизмы балочных держателей, пусковых устройств и другие пиромеханизмы должны быть разряжены.

150. Самолеты, поступившие в ТЭЧ части, подвергаются осмотру и дефектации в целях выявления неисправностей, определения трудоемкости и характера ремонтных работ, которые должны быть проведены одновременно с выполнением регламентных работ.

Объем осмотра при приемке самолета устанавливается начальником ТЭЧ части в зависимости от состояния самолета, но не менее контрольного осмотра. Осмотр проводится специалистами групп регламента и ремонта под руководством начальников групп.

Результаты дефектации записываются в журналы начальников групп регламента и ремонта (приложение 4.20) и ЖПС. О выявленных на поступившем в ТЭЧ части самолете грубых нарушениях правил технической эксплуатации, об отказах, угрожающих безопасности полетов, начальник ТЭЧ части докладывает заместителю командира части по ИАС для принятия мер по устранению причин их возникновения.

Вместе с самолетом в ТЭЧ части передаются пономерная документация на него, а также перечень агрегатов, блоков и деталей, подлежащих замене по выработке ресурса.

Кроме того, на регламентные работы в ТЭЧ части вместе с самолетом подаются закрепленные за самолетом СНО СП, агрегаты съемного оборудования и вооружения.

Техник (бортовой техник) самолета в течение всего периода выполнения регламентных и ремонтных работ на самолете находится в ТЭЧ части (ВАРМ) и в вопросах внутреннего распорядка и режима работы подчиняется начальнику ТЭЧ части (ВАРМ).

Техник (бортовой техник) самолета проверяет согласно отработанному перечню полноту выполнения регламентных работ и устранения неисправностей, а также проверяет, не оставлены ли на самолете посторонние предметы и нет ли повреждений оборудования.

151. Все неисправности, выявленные при приемке самолета в ТЭЧ части, в процессе выполнения регламентных работ, при передаче самолета в АТО, а также при облете самолета после выполнения регламентных работ, устраняются личным составом групп регламента и ремонта и учитываются в журнале подготовки самолета и в журналах начальников групп ТЭЧ части (ВАРМ).

О выполнении регламентных работ начальники групп регламента и ремонта делают запись в разделе соответствующей части формуляра.

Начальник ТЭЧ части на основании личной проверки и докладов начальников групп делает итоговую запись о выполнении регламентных работ в формуляре самолета.

Прием авиационной техники из ТЭЧ части производится инженерами АТО под руководством командира АТО в объеме контрольного осмотра.

Агрегаты группового назначения подаются в ТЭЧ части для регламентных работ по графику, составленному инженером части по специальности и утвержденному заместителем командира части по ИАС.

Инженеры части по специальностям ежемесячно проводят выборочный контроль качества выполнения регламентных работ. При этом должны проверяться знания личного состава, качество выполнения регламентных работ на рабочих местах, состояние инструмента, средств контроля, спецмашин с таким расчетом, чтобы в течение года контролю были подвергнуты все стороны деятельности и полный объем работ, выполняемых группами регламента и ремонта. Результаты контроля записываются в журналы начальников групп регламента и ремонта.

3.7. Парковые дни

152. Парковые дни проводятся два раза в месяц, но не реже чем через 15 ± 3 дней. При проведении учений и мероприятий по плану вышестоящих штабов разрешается проводить сдвоенные парковые дни (два дня подряд).

К работе на авиационной технике в парковый день привлекается весь летный и инженерно - технический состав части в течение полного рабочего дня. Работа личного состава части на авиационной технике в парковый день организуется командиром части.

153. План работы инженерно - технического и летного состава в парковый день разрабатывается под руководством заместителя командира части по ИАС заблаговременно на полный рабочий день и утверждается командиром части.

154. В парковый день выполняются наиболее сложные и трудоемкие работы на авиационной технике, целевые осмотры, работы по уходу за боевыми комплектами, осмотры авиационной техники летным составом, тренажи летного и инженерно - технического состава, работы по уходу за КПА, СНО и укрытиями, проверки состояния подвижных средств войскового ремонта, регламентные работы на стендах, установках и оборудовании, ремонт наземного оборудования и приспособлений.

После выполнения работ по плану паркового дня авиационная техника должна быть приведена в исправное состояние.

Планировать и проводить полеты, предварительную подготовку авиационной техники, хозяйственные работы и другие мероприятия, не связанные с работой на авиационной технике, в парковый день запрещается.

После паркового дня ИТС предоставляется не менее 8 ч для отдыха,

На самолетах, которые находятся на регламентных работах в ТЭЧ части, целевые осмотры и

проверки по перечню паркового дня выполняются личным составом ТЭЧ части.

3.8. Обеспечение требований мер безопасности при работе на авиационной технике

155. При выполнении работ на авиационной технике и средствах технического обслуживания личный состав обязан знать и строго соблюдать меры безопасности. Виновные в нарушении мер безопасности несут ответственность в установленном порядке.

156. Организация обеспечения требований мер безопасности при выполнении работ на авиационной технике и средствах технического обслуживания в войсковых частях регламентируется уставами Вооруженных Сил СССР, приказами министра обороны, главнокомандующего ВВС, указаниями главного инженера ВВС, указаниями главных инженеров авиации видов ВС, РТО, технологическими картами, сборниками мер безопасности при эксплуатации и войсковом ремонте авиационной техники и другими действующими нормативными документами. Предельно допустимые нормы воздействия шума, вибрации, СВЧ - излучения, загазованности при эксплуатации авиационной техники приведены в приложении 3.11.

157. Ответственность за состояние дел по обеспечению мер безопасности и норм производственной санитарии в войсковой части несут начальники, в подчинении которых постоянно или временно находится личный состав, выполняющий работы по эксплуатации, ремонту авиационной техники и средств технического обслуживания.

158. Рабочие места в зависимости от характера выполняемых работ и опасные зоны должны быть оснащены общими или индивидуальными, постоянными или временными инструкциями, знаками и ограждениями безопасности. Ответственность за своевременное предупреждение всех лиц, находящихся в опасных зонах (около или внутри самолета, помещения), выставление и снятие временных ограждений и знаков безопасности несет руководитель работ.

Команды предупреждения об опасных действиях должны гарантировать получение их всеми специалистами, находящимися внутри и вне самолета (помещения).

159. Выполнять работы на авиационной технике разрешается лицам, допущенным приказом командира части на основании акта

комиссии по результатам проверки знания мер безопасности.

160. Обучение безопасным приемам и методам работы должно проводиться во всех частях и предприятиях независимо от характера и степени опасности технологического процесса, а также квалификации и стажа лиц, работающих в данной должности.

161. Проверка знаний личным составом мер безопасности проводится в случаях, предусмотренных ст. 164 данного Наставления.

Результаты проверки знаний оформляются записью в контрольном листе проведения инструктажа по мерам безопасности (приложение 4.21).

162. Перед началом работ личный состав должен быть ознакомлен с характером и условиями выполнения работ и с мерами безопасности. Инструктаж проводит начальник (старший группы), непосредственно руководящий выполнением данных работ.

3.9. Допуск личного состава к эксплуатации авиационной техники

163. К эксплуатации авиационной техники допускается летный и инженерно - технический состав, прошедший теоретическое изучение (переучивание) и стажировку, после проверки знания им конструкции авиационной техники, правил ее эксплуатации, мер безопасности и проверки практических навыков работы в объеме функциональных обязанностей.

Проверка знаний авиационной техники летного и инженерно - технического состава во всех случаях осуществляется только руководящим ИТС части (соединения, объединения).

164. Проверка знаний летного и инженерно - технического состава авиационной техники, правил ее эксплуатации и мер безопасности проводится:

- при допуске к самостоятельной эксплуатации авиационной техники;
- на зачетной сессии;
- при инспекторских проверках (проверках производственно - хозяйственной деятельности АРЗ);
- в случае грубых нарушений правил эксплуатации авиационной техники;
- при присвоении и подтверждении классной квалификации;
- при контрольных осмотрах авиационной техники (только для ИТС).

Проверка знаний может осуществляться и в других случаях согласно указаниям, директивам, распоряжениям.

165. Проверку знаний авиационной техники летного и инженерно-технического состава проводят комиссии, назначенные:

- главным инженером ВВС (главными инженерами ДА, ВТА, авиации вида Вооруженных Сил) при проверке знаний командующих (командиров частей центрального подчинения), их заместителей, главных инженеров объединений по специальностям, старших инженеров отделов управлений главного инженера ВВС;
- командующим объединением - при проверке знаний командиров соединений (отдельных частей),

их заместителей, летного состава управления объединения, инженеров объединения и соединений по специальностям;

- командиром соединения - при проверке знаний летного состава частей от командира авиационной эскадрильи и выше, летного состава управления соединения, заместителей командиров частей по ИАС, инженеров частей по специальностям, начальников ТЭЧ и командиров АТО частей;
- командиром части - при проверке знаний летного состава части от заместителя командира авиационной эскадрильи и ниже;
- заместителем командира части по ИАС - при проверке знаний ИТС части от заместителя начальника ТЭЧ (АТО) части и ниже.

Результаты проверки знаний летного и инженерно - технического состава заносятся в летные книжки и книжки авиационных специалистов.

166. Навыки практической работы в полете бортовых инженеров (старших техников, техников) проверяются не реже одного раза в год лицами, допущенными к инструкторской работе.

Результаты проверки и выводы о соответствии уровня подготовки бортовых инженеров (старших техников, техников) заносятся в летные книжки.

167. Допуск летного и инженерно - технического состава к эксплуатации авиатехники оформляется приказом командира части (соединения, объединения, начальника авиационной организации ДОСААФ) на основании акта комиссии по результатам проверки знаний (приложение 4.22).

168. Летный и инженерно - технический состав, показавший неудовлетворительные знания авиационной техники и слабые практические навыки в работе или неготовность к выполнению полетного задания, от эксплуатации авиатехники отстраняется. Отстранять от эксплуатации авиационной техники имеют право:

- главный инженер объединения, его заместители и главные инженеры по специальности - летный и инженерно - технический состав частей, соединений и управления объединения;
- заместитель командира соединения по ИАС - летный и инженерно - технический состав частей соединения;
- заместитель командира части по ИАС - летный и инженерно - технический состав авиационной части;
- начальник ТЭЧ (командир АТО, ТП, СИС) - подчиненный ему ИТС.

Допуск к эксплуатации авиационной техники летного и инженерно-технического состава осуществляется при положительных результатах повторной проверки знаний и практических навыков лицами, ранее отстранившими их от эксплуатации авиационной техники, или комиссией заместителя командира части по ИАС по поручению этих лиц.

3.10. Допуск авиационной техники к полетам

169. К полету допускаются исправные и подготовленные в соответствии с заданием самолеты с оформленной установленной документацией.

170. Разрешение на допуск самолета к полетам дает командир АТО (начальник технического расчета).

Допуск оформляется подписью в журнале подготовки самолета к полетам (бортовой карточке). Разрешение на пуск беспилотного самолета дает командир стартового подразделения.

Право допуска самолета к полету при маневре части (несении боевого дежурства) предоставляется старшему лицу ИТС передовой команды (дежурного подразделения), а также командиру экипажа, самостоятельно выполняющему полетные задания в отрыве от аэродрома постоянного базирования.

171. Техническое состояние самолета, полноту и качество его подготовки к выполнению полетного задания определяют должностные лица ИТС и несут за это ответственность.

Право отстранить самолет от полета в случае нарушения правил его подготовки предоставляется командиру АТО (самолетов своего отряда), заместителю командира части по ИАС (старшему инженеру полетов) и вышестоящим должностным лицам ИАС, которым он подчинен по службе.

После устранения выявленных недостатков самолет допускается к полету с разрешения лица, отстранявшего самолет от полета, или заместителем командира части по ИАС по его поручению.

3.11. Закрепление авиационной техники

172. Авиационная техника, средства ее технического обслуживания, находящиеся в авиационной части, закрепляются за летным и инженерно - техническим составом, который отвечает за сохранение, исправность и постоянную готовность их к применению.

173. Каждый самолет приказом по части закрепляется за командиром экипажа (летчиком) и техническим (наземным) экипажем ^{11*}.

¹¹ * Под техническим (наземным) экипажем понимаются лица ИТС, которые осуществляют эксплуатацию самолета на земле в соответствии со штатным расписанием.

Беспилотные самолеты закрепляются за начальником подразделения хранения, транспортирования и эвакуация.

174. Объявление приказа и вручение авиационной техники личному составу, вновь прибывшему в часть, а также авиационной техники, впервые поступившей на вооружение части, проводится перед строем части в торжественной обстановке.

175. За одним авиационным техником закрепляется только один самолет.

Самолет при отсутствии техника, за которым он закреплен, выпускать в полет запрещается, за исключением случаев, указанных в ст. 176, 177.

На период временного отсутствия техника (отпуск, болезнь и т. д.) самолет для выполнения на нем работ по хранению и содержанию в исправном состоянии закрепляется приказом командира части за авиационным механиком, допущенным к самостоятельной эксплуатации самолета данного типа.

176. В случае боевой тревоги самолет может быть выпущен в полет начальником (помощником начальника) технического расчета, а также механиком, за которым закреплен самолет для временного выполнения на нем работ при отсутствии техника.

177. На оперативных аэродромах при перебазировании (перелете) разрешается готовить и выпускать в полет самолеты техникам (механикам) самолетов, назначенным приказанием старшего передовой команды. При отсутствии передовой команды эти самолеты могут готовить к вылету как техники самолетов той части, которая базируется на аэродроме посадки, так и летные экипажи, допущенные к данному виду подготовки приказом по части.

178. При посадке экипажей на промежуточных аэродромах и аэродромах маневра противоугонные устройства на РУД самолетов устанавливает летчик (командир экипажа); ключи от ПУУ сдаются совместно с летной документацией на хранение в секретное отделение авиационной части.

179. В целях обеспечения ИНТСНСВРОГО использования отдельных самолетов разрешается закреплять один самолет за двумя техниками.

При закреплении за двумя техниками (бортовыми техниками, инженерами) одного самолета один из техников назначается старшим. Он несет ответственность за организацию работ на самолете, другой техник является напарником. За качество подготовки самолета к полетам оба техника несут равнозначную ответственность, каждый в свою смену.

3.12. Облет самолетов

180. Перед допуском к эксплуатации на каждом самолете должен быть проведен облет, контрольный или ознакомительный полет в целях проверки в полете работоспособности систем и оборудования.

Облет проводится после:

- выполнения регламентных работ;
- хранения более 6 месяцев^{12*};
- сборки самолета в войсковой части;
- замены двигателей, а также в случаях, предусмотренных действующей эксплуатационной документацией.

Контрольный полет проводится после:

- замены узлов, агрегатов управления, пилотажных приборов или устранения неисправностей, влияющих на устойчивость или управляемость самолета;
- выполнения работ по бюллетеням и установки оборудования, изменяющих летно - технические характеристики самолета;
- хранения более месяца (но не более 6 месяцев) при необходимости привлечения самолета на полеты, а также для проверки характеристик прицельно - навигационных или разведывательных комплексов.

Ознакомительный полет проводится при приемке самолета от промышленности, АРЗ, МГА и других авиационных частей.

Облет, контрольный или ознакомительный полет самолетов организуется и проводится по программам в строгом соответствии с НПП авиации Вооруженных Сил СССР, НИАО и РЛЭ.

181. Типовые программы облета и ознакомительного полета разрабатываются в НИУ ВВС, согласовываются с начальником боевой подготовки ВВС и главным инженером ВВС и утверждаются начальником вооружения ВВС.

Одновременно с программами облета и ознакомительного полета должны быть отработаны схемы примерных профилей полета и инженерно - штурманские расчеты этих полетов. Программа контрольного полета обрабатывается заместителями командира части по ИАС и по летной подготовке и утверждается командиром части.

182. Решение о необходимости контрольного полета принимает заместитель командира части по ИАС.

¹² * Данное положение не распространяется на самолеты, находящиеся в ремонте, на базах хранения и заводах промышленности.

Задание на облет, контрольный или ознакомительный полет отрабатывается заместителем командира части по ИАС совместно со штурманом части на основе типовых программ и утверждается командиром части. Командир авиационной части совместно со своим заместителем по ИАС накануне облета (контрольного полета) проводит контроль готовности летного состава к облету (контрольному полету).

Перед облетом, контрольным или ознакомительным полетом самолет должен быть осмотрен руководящим ИТС от командира АТО и выше в объеме не менее контрольного.

Совмещать облет, контрольный или ознакомительный полет с выполнением других полетных заданий запрещается.

Разрешается совмещать контрольный полет по проверке тактико - технических характеристик прицельно - навигационных и разведывательных комплексов с выполнением упражнений по курсу боевой подготовки, связанных с применением указанных комплексов.

183. Облет (контрольный полет) самолетов, находящихся на хранении, проводится в сроки, определенные действующей эксплуатационной документацией.

При хранении самолетов сроком до 6 месяцев необходимость проведения контрольного полета и его программа устанавливаются командующим объединением в зависимости от типа хранения в частях объединения, а также согласно требованиям действующей эксплуатационной документации.

184. После облета, ознакомительного или контрольного полета самолет допускается к дальнейшей эксплуатации (в том числе и в день облета) только после выполнения на нем работ в объеме предполетной подготовки, проверки герметичности топливных, гидравлических и масляных систем, а также после выполнения работ, предусмотренных действующей документацией, и получения положительных результатов при анализе материалов объективного контроля и их оформлении.

185. Если в процессе проведения облета, контрольного (ознакомительного) полета или подготовки самолета к облету выявлены неисправности, решение о порядке их устранения принимает заместитель командира части по ИАС.

Работы по устранению неисправностей выполняются специалистами технического расчета (ТЭЧ части) с участием инженеров АТО по специальностям под контролем командира АТО и инженера части по соответствующей специальности.

Решение о необходимости проведения повторного облета принимает командир части на основании доклада заместителя командира части по ИАС.

186. Анализ результатов облета, контрольного или ознакомительного полета и заключение командира экипажа об исправности самолета записываются в его формуляр и карточку облета.

Самолет к дальнейшей эксплуатации допускает заместитель командира части по ИАС.

187. Материалы объективного контроля, подтверждающие проведение облета, контрольного или ознакомительного полета (карточки, пленки, ленты) после их анализа руководящим ИТС хранятся посамолетно в АТО (ТЭЧ части) в специальных секционированных шкафах до проведения очередного однотипного облета, а материалы контрольного и ознакомительного полетов - до очередного облета после выполнения регламентных работ.

По решению командира части указанные материалы могут храниться аналогичным образом в лаборатории объективного контроля. При приемке самолета из другой части вместе с ним принимаются материалы облета. При их отсутствии самолет подлежит облету.

3.13. Подготовка авиационной техники и средств ее эксплуатации к работе в зимний (летний) период

188. При переходе к зимней (летней) эксплуатации проводится подготовка личного состава, авиационной техники к соответствующему периоду эксплуатации.

Подготовка включает:

- занятия (конференции) с личным составом по особенностям эксплуатации авиационной техники в зимний (летний) период;
- работы и тренажи на авиационной технике;
- подготовку учебно - производственной базы и СНО;
- проверку обеспеченности ИТС зимним (летним) техническим обмундированием;
- проведение дня метрологии.

189. Сроки проведения подготовки всех частей объединения определяет командующий объединением. При этом на одно подразделение должно быть выделено не менее 7 рабочих дней. Самолеты на полеты от данного подразделения в период подготовки планировать запрещается. План перевода частей к эксплуатации в зимний (летний) период разрабатывает главный инженер объединения. Перечень работ на авиационной технике и СНО разрабатывается заместителем командира части по ИАС совместно с инженерами части по специальности и утверждается командиром части.

190. По окончании выполнения работ по переводу авиационной техники и СНО к эксплуатации в зимний (летний) период выделяется полный рабочий день, в течение которого проводится смотр готовности авиационной техники и личного состава и подводятся итоги подготовки.

3.14. Войсковые и лидерные испытания

191. Войсковые и лидерные испытания авиационной техники проводятся в соответствии с приказом главнокомандующего соответствующим видом Вооруженных Сил и положениями, введенными в действие приказами главнокомандующего ВВС.

192. Войсковые и лидерные испытания проводятся на серийной авиационной технике, полностью укомплектованной и доработанной в объеме согласованных мероприятий по результатам государственных испытаний.

193. Войсковые испытания проводятся в целях:

- оценки летно - тактических, эксплуатационно-технических и боевых характеристик (боевой готовности, трудоемкости технической эксплуатации, эксплуатационной технологичности и ремонтнопригодности одиночных самолетов и их групп);
- выявления особенностей эксплуатации, определения боевых и эксплуатационных нормативов и характеристик по результатам применения и эксплуатации в условиях строевой части, а также определения уровня надежности авиационной техники в течение установленного ресурса (срока службы);
- разработки рекомендаций по методам боевого применения авиационной техники при одиночном и групповом ее использовании;
- проверки и уточнения эксплуатационной документации;
- уточнения штатной численности ИТС и его обязанностей;
- уточнения перечня средств технического обслуживания и контроля;
- оценки и уточнения норм расхода запасных частей и материалов на 100 ч налета, состава эксплуатационных комплектов, комплектования ЗИП и материалов для войскового ремонта авиационной техники в военное время.

194. Лидерные испытания проводятся в целях:

- получения опережающей информации о влиянии условий эксплуатации на долговечность авиационной техники и безопасность полетов;
- своевременного установления для всего парка авиационной техники межремонтного и назначенного ресурсов (срока службы);
- проверки стабильности летных и боевых характеристик авиационной техники, оценки изменения ее технического состояния и надежности в зависимости от сроков и условий эксплуатации и хранения;
- оценки проведенных мероприятий по повышению боевой эффективности, надежности, улучшению эксплуатационных характеристик авиационной техники.

195. Ответственность за выполнение программ войсковых и лидерных испытаний в установленные сроки возлагается на командующего объединением, в котором проводятся испытания.

Непосредственное руководство войсковыми и лидерными испытаниями осуществляет комиссия, назначенная приказом главнокомандующего соответствующим видом Вооруженных Сил.

196. Разработка программы испытаний, методических указаний по их выполнению, а также методическое руководство испытаниями возлагается на соответствующие НИУ Министерства обороны. Сбор и обработку материалов испытаний проводит личный состав авиационных частей, проводящих испытания.

197. Работы по введенным в действие бюллетеням на лидерной технике выполняются в первую очередь.

198. Перед началом испытаний приказом командира части определяются основные и запасные объекты испытаний, экипажи, а также назначаются лица, ответственные за сбор, подготовку и оформление результатов испытаний.

199. По результатам испытаний составляется акт. По материалам акта отрабатываются и проводятся мероприятия, направленные на повышение боеготовности авиационной техники, эффективности ее боевого применения и повышения эксплуатационных качеств в процессе дальнейшей ее эксплуатации.

3.15. Хранение авиационной техники резерва

200. Хранение авиационной техники - этап эксплуатации, при котором неиспользуемая по назначению авиационная техника содержится в отведенном для ее размещения месте в заданном состоянии и обеспечивается

ее сохранность в течение установленного срока. Хранение осуществляется в соответствии с эксплуатационной документацией на указанный тип самолета.

201. В зависимости от продолжительности хранения различают кратковременное и длительное хранение. Кратковременным является хранение авиационной техники до одного года, длительным - более одного года.

202. Авиационная техника, выводимая на хранение и временно не используемая по назначению, является авиационной техникой мобилизационного резерва.

203. Мобилизационный резерв самолетов создается согласно приказу министра обороны СССР,

Численный состав, типы, модификации и степени готовности к использованию по назначению самолетов мобилизационного резерва устанавливаются приказами главнокомандующего ВВС (командующими ДА, ВТА). Сроки приведения в готовность к использованию по назначению самолетов с учетом варианта их применения устанавливаются приказами командующего объединением.

204. Авиационная техника мобилизационного резерва находится, как правило, на длительном хранении на базах резерва самолетов, а также при авиационных частях. Работы по техническому обслуживанию самолетов мобилизационного резерва производятся:

на базах резерва - личным составом баз, при авиационных частях - личным составом штатных команд хранения.

205. Основная задача ИТС баз резерва состоит в своевременном приведении заданного количества самолетов в готовность к использованию по назначению с учетом варианта их применения. Организация работы ИТС при хранении мобилизационного резерва осуществляется согласно существующим положениям.

206. На хранение передаются исправные и полностью укомплектованные съемным оборудованием самолеты. После передачи авиационной техники в резерв выполнение доработок производится АРЗ при очередных ремонтах. Комплектация СНО СП и остаток ресурса (срока службы) самолетов, выводимых в мобилизационный резерв, их двигателей и комплектующих узлов определяются приказами главнокомандующего ВВС (командующих ДА, ВТА).

207. Перегонку самолетов на аэродром дислокации базы резерва осуществляют летные экипажи (летчики) авиационных частей, сдающих авиационную технику. Прием и передача авиационной техники в мобилизационный резерв осуществляются в соответствии с данным Наставлением и действующими положениями.

208. Съемное оборудование, СНО СП хранятся отдельно от самолетов согласно требованиям действующей эксплуатационной документации. Место и порядок их хранения определяются начальником базы резерва (заместителем командира части по ИАС), при этом должно обеспечиваться нормативное время комплектации самолета.

209. При постановке авиационной техники на хранение проводятся ее осмотр и консервация. Под консервацией понимается проведение комплекса работ, обеспечивающих предохранение деталей, узлов, механизмов и аппаратуры от коррозии, старения и порчи в течение срока хранения. Объем и технология работ по консервации и при хранении устанавливаются руководствами (инструкциями) по эксплуатации авиационной техники.

210. Самолеты, находящиеся на хранении, размещаются рассредоточенно в укрытиях, капонирах, обвалованиях в отдельной зоне или зоне одного из подразделений части. Перед каждым самолетом устанавливается табличка, в которой указываются сроки консервации, переконсервации и выполнения очередных работ по хранению. Если самолет временно неисправен, в табличке указывается характер неисправности.

3.16. Техническая эксплуатация авиационной техники по состоянию

211. Техническая эксплуатация авиационной техники по состоянию - эксплуатация, при которой объем и периодичность контроля технического состояния устанавливаются эксплуатационной документацией, а начало и объем технического обслуживания определяются в зависимости от технического состояния авиационной техники.

Техническое состояние авиационной техники при этом определяется либо методом контроля уровня надежности, при котором бортовые устройства эксплуатируются до безопасного отказа с выполнением плановых работ по обнаружению и устранению отказов, либо методом контроля параметров, при котором бортовые устройства эксплуатируются до предотказного состояния с выполнением плановых работ по контролю параметров, характеризующих техническое состояние этих устройств.

212. В зависимости от уровня контроля пригодности, эксплуатационной технологичности, ремонтпригодности техническая эксплуатация по состоянию может осуществляться как самолета в целом, так и его отдельных составных частей. При этом составные части самолета, не эксплуатирующиеся по состоянию, эксплуатируются по ресурсу с выполнением технического обслуживания, периодичность и объем которого определяются эксплуатационной документацией независимо от технического состояния.

213. Перевод авиационной техники на эксплуатацию по техническому состоянию осуществляется бюллетенями промышленности, введенными в действие главным инженером ВВС, или указаниями главного инженера ВВС. Порядок эксплуатации по техническому состоянию новой авиационной техники определяется эксплуатационной документацией.

3.17. Контроль технического состояния авиационной техники

Контроль по материалам наземно-бортовых средств контроля (объективный контроль)

214. Объективный контроль состояния авиационной техники в авиационных частях проводится в целях установления технического состояния ее составных частей с помощью наземно-бортовых средств контроля.

Объективный контроль подразделяется на межполетный, специальный и полный.

Межполетный контроль проводится в процессе летной смены - непосредственно на аэродроме после каждого полета по материалам бортовых устройств регистрации общего назначения.

215. Межполетный контроль в дальней и военно-транспортной авиации проводится периодически в соответствии с графиком, утвержденным командиром части. В частях, эксплуатирующих самолеты, оборудованные легкосъёмными эксплуатационными бортовыми накопителями кассетного типа (время съема накопителя которых составляет не более двух минут), межполетный контроль проводится после каждого полета.

216. Межполетный контроль проводят специалисты групп объективного контроля, сдавшие зачеты и допущенные приказом командира части к проведению анализа материалов средств объективного контроля. Результаты межполетного контроля докладываются старшему инженеру полетов и записываются в журнал межполетного контроля работоспособности авиационной техники.

217. При обнаружении по материалам средств объективного контроля неисправности авиационной техники или нарушений правил эксплуатации старший инженер полетов информирует об этом командира АТО (инженера части по специальности) и докладывает руководителю полетов.

Командир АТО (инженер части по специальности) анализирует материалы средств объективного контроля, делает запись о неисправности в журнале подготовки самолета и дает указания о порядке и методах ее устранения.

После устранения неисправностей, обнаруженных по материалам средств объективного контроля, командир АТО (инженер части по специальности) расписывается в журнале подготовки самолета и в журнале межполетного контроля работоспособности авиационной техники и докладывает об устранении неисправности старшему инженеру полетов.

218. Специальный контроль проводится по материалам бортовых устройств регистрации общего и специального назначения для углубленного анализа работы авиационной техники.

Полный контроль проводится выборочно после окончания летной смены руководящим ИТС (старшим инженером полетов) по материалам бортовых устройств регистрации общего и специального назначения для оценки технического состояния авиационной техники и проверки соблюдения правил ее эксплуатации в объеме, установленном заместителем командира части по ИАС. Инженеры части полный контроль проводят по специальному графику (не реже одного раза в год на каждом самолете) в полном объеме параметров, записываемых бортовыми устройствами регистрации.

219. Должностные лица ИТС контрольные (периодические) осмотры самолетов в объеме, предусмотренном РТО или указаниями главного инженера ВВС, проводят с обязательным анализом материалов средств объективного контроля последнего полета.

220. ИТС обязан знать принцип действия средств объективного контроля, уметь дешифровать и анализировать материалы средств объективного контроля.

Образное функциональное диагностирование

221. Образное функциональное диагностирование осуществляется в целях выявления ранних признаков неисправностей, проявляющихся в записях регистрируемых параметров систем и оборудования самолета, для своевременного проведения технического обслуживания и предотвращения отказов.

Диагностирование проводится путем анализа диагностических бланков, получаемых с помощью наземно-бортовых средств контроля авиационной техники, и сравнения их с эталонными диагностическими бланками.

222. Получение диагностических бланков, их предварительный анализ и документирование проводит начальник группы контрольно - записывающей аппаратуры и обработки информации.

Комплексный анализ диагностических бланков и принятие решения по результатам анализа осуществляют специалисты, отвечающие за техническую эксплуатацию данного типа авиационной техники.

223. Порядок проведения образного функционального диагностирования определяется эксплуатационной документацией и указаниям главного инженера ВВС.

Дефектоскопический контроль

224. Дефектоскопический контроль выполняется в целях своевременного обнаружения трещин, коррозионных поражений, недопустимых изменений технических свойств и других дефектов материала высоконагруженных деталей авиационной техники и осуществляется с помощью средств неразрушающего (дефектоскопического) контроля (магнитопорошковыми, ультразвуковыми, вихретоковыми, капиллярными дефектоскопами и оптическими приборами).

225. Организация дефектоскопического контроля в объединении, соединении, части возлагается на старшего инженера (инженера) объединения, соединения, части по двигателю (самолету и двигателю).

Ответственность за состояние дефектоскопии в ТЭЧ части (ВАРМ) возлагается на заместителя начальника ТЭЧ части (начальника производства ВАРМ).

Ответственность за состояние методической работы по дефектоскопическому контролю авиационной техники в частях объединения (соединения) возлагается на старшего инженера по самолету и двигателю летающей авиационно - технической лаборатории (соединения).

226. В ТЭЧ части в группах регламента и ремонта по самолетам и по двигателям (в группе регламента

и ремонта по самолету и двигателю), а в ВАРМ в группе ремонта и регламента по самолету и двигателю создаются лаборатории дефектоскопии, в которых сосредотачивается вся аппаратура, необходимая для контроля деталей самолетов или двигателей (самолета и двигателя), соответственно перечни деталей авиационной техники, подлежащих дефектоскопическому контролю, технологические карты на каждую контролируемую деталь, методические пособия, учебные плакаты и диафильмы. Контроль проводится в объеме, предусмотренном ЭТД.

В лабораториях дефектоскопии оборудуются рабочие места для настройки дефектоскопов, контроля деталей и тренажа специалистов.

227. Группы (группа) регламента и ремонта (ремонта и регламента) проводят в соответствии с ЭТД дефектоскопический контроль с использованием инструментальных средств при выполнении регламентных работ, ремонта и целевых осмотров авиационной техники. Для этого в каждой группе регламента и ремонта ТЭЧ части (ВАРМ) должны быть подготовлены 2 - 4 специалиста - исполнителя работ по дефектоскопии.

Допуск специалистов к контролю деталей оформляется приказом командира части.

228. По прибытии представителей промышленности для дефектоскопического контроля по бюллетеням (техническим запискам) инженер части по двигателям (самолету и двигателю) проверяет наличие документа на право проведения контроля, технической документации (бюллетеня, технической записки, инструкции, методики контроля и др.), указанных в документации приборов, преобразователей (датчиков), контрольных образцов, приспособлений, дефектоскопических материалов, убеждается в умении представителей производить контроль, докладывает заместителю командира части по ИАС о результатах проверки для принятия решения о допуске их к проверке и оформляет журнал учета представителей промышленности (приложение 4.23).

229. За качество и полноту выполнения дефектоскопического контроля по бюллетеням, проводимого бригадами заводов - поставщиков, отвечают представители промышленности. За своевременное выделение авиационной техники для выполнения работ по дефектоскопическому контролю отвечает командир авиационной части.

230. Начальник группы регламента и ремонта по самолетам или по двигателям (самолету и двигателю), а также инженер части по двигателям (самолету и двигателю) оценивают качество выполняемого контроля по каждому бюллетеню, в том числе выборочно путем повторной проверки силами ТЭЧ. О результатах контроля они докладывают заместителю командира части по ИАС.

231. Проверка организации, состояния средств дефектоскопии, знания инженерно - техническим составом аппаратуры и технологии контроля в частях проводится старшими инженерами соединения или объединения в каждой части не реже одного раза в год.

232. Главный инженер объединения ежегодно организует сборы по подготовке инженеров, ответственных за организацию и состояние дефектоскопического контроля в части, соединении, объединении, и лиц, проводящих дефектоскопический контроль авиационной техники.

4. ОСОБЕННОСТИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПЛАНЕРА, ДВИГАТЕЛЯ И ОБОРУДОВАНИЯ САМОЛЕТОВ.

4.1. Общие положения.

233. В состав самолета входят планер и его системы, двигатель и его системы, бортовое оборудование.

234. В состав бортового оборудования самолета входят авиационное вооружение, авиационное оборудование, радиоэлектронное оборудование, бортовые комплексы, бортовые комплексные системы.

235. Бортовое оборудование состоит из бортовых систем и бортовых устройств.

Бортовая система - совокупность функционально связанных устройств, блоков, агрегатов, предназначенных для решения одной или нескольких частных задач.

Бортовое устройство - функционально законченная сборочная единица, включающая блоки, приборы, агрегаты и реализующая какую - либо частную техническую задачу.

236. Ответственность за состояние элементов, агрегатов и деталей планера и его систем, двигателя и его систем, БС и БУ оборудования несут специалисты, осуществляющие техническую эксплуатацию соответствующих агрегатов и деталей, бортовых систем и устройств.

237. За исправность электрических цепей от распределительных устройств (включая предохранители) бортовых систем и устройств оборудования (в том числе средств спасения экипажа) отвечают специалисты, осуществляющие техническую эксплуатацию этого оборудования. Все работы, связанные с войсковым ремонтом бортовой электрической сети, заменой проводов, выполняются под контролем специалистов по авиационному оборудованию.

238. Проверку электрических параметров агрегатов и систем управления двигателями, рассоединение и соединение штепсельных разъемов и их контровку выполняют специалисты по авиационному оборудованию.

239. Бортовые аккумуляторные батареи разрешается использовать только для кратковременной проверки маломощных потребителей, создающих нагрузку, не превышающую ток 5 - часового разрядного режима, а также для запуска двигателей согласно РТЭ.

240. Специалисты по самолету и двигателю выполняют:

- демонтаж и монтаж электрических, электропневматических, электрогидравлических агрегатов, датчиков, приемников и сигнализаторов, встроенных в системы управления самолетом, двигателями, взлетно-посадочными устройствами, топливными, масляными, гидравлическими и пневматическими системами, системой пожаротушения;
- демонтаж и монтаж агрегатов электрических систем управления двигателями, связанных с рассоединением и подсоединением коммуникаций топливной, масляной, гидравлической, воздушной систем и системы кислородной подпитки, а также с рассоединением и подсоединением элементов системы управления двигателями;
- демонтаж и монтаж электрических агрегатов, расположенных на топливных, масляных и гидравлических баках.

Отсоединение и подсоединение электрических жгутов и отдельных проводов к этим агрегатам выполняют специалисты по авиационному оборудованию.

Регулировку и проверку агрегатов выполняют специалисты по авиационному оборудованию совместно со специалистами по самолету и двигателю.

241. Демонтаж и монтаж датчиков, встроенных в бортовые системы и устройства оборудования самолета, выполняют специалисты, осуществляющие техническую эксплуатацию этих систем и устройств.

За техническое состояние и исправность датчиков и цепей их подключения отвечают специалисты по принадлежности датчиков.

242. Регулировку тяг и нажимных устройств, воздействующих на концевые выключатели положения взлетно-посадочных устройств, органов управления самолетом и двигателями, выполняют специалисты по самолету и двигателю.

Работоспособность концевых выключателей и инерционных датчиков растормаживания после их регулировки проверяют специалисты по самолету и двигателю совместно со специалистами по авиационному оборудованию.

243. За техническое состояние и герметичность бортовых систем и устройств планера, двигателей и бортового оборудования, в которые подаются полное и статическое давления от ПВД, отвечают специалисты, осуществляющие техническую эксплуатацию бортовых систем и устройств.

244. О демонтаже и монтаже бортовых систем и устройств, подключенных к ПВД и не относящихся к авиационному оборудованию, соответствующие специалисты докладывают начальнику группы регламента и ремонта авиационного оборудования или специалисту по авиационному оборудованию технического расчета, которые проводят проверку герметичности систем. Демонтаж и монтаж трубопроводов и шлангов полного и статического давлений к этим бортовым системам и устройствам выполняют специалисты по авиационному оборудованию.

245. Регламентные работы на аварийных кислородных системах, приборах, парашютных полуавтоматах и автоматах, устанавливаемых в системах катапультирования, рассоединение и соединение

колодок объединенных разъемов коммуникаций, отключение и подключение систем САПС к системе ПВД выполняют специалисты по авиационному оборудованию.

246. Демонтаж и монтаж систем и агрегатов авиационного оборудования, устанавливаемых в системах катапультирования, подготовку парашютных полуавтоматов и автоматов к работе (взведение, установку значений времени и высоты срабатывания), а также их перенастройку (при необходимости) выполняют специалисты ПДС и САПС.

247. Демонтаж и монтаж парашютных приборов, полуавтоматов и автоматов, устанавливаемых на парашютах, не являющихся принадлежностью систем катапультирования, учет сроков и объема выполняемых на них работ, подготовку их к работе и перенастройку выполняют специалисты ПДС.

248. Регламентные работы на парашютных полуавтоматах и автоматах, устанавливаемых на спасательных парашютах экипажей самолета, не являющихся принадлежностью систем катапультирования, выполняют специалисты по авиационному оборудованию в соответствии с эксплуатационной документацией на самолет. Регламентные работы на парашютных полуавтоматах и автоматах, являющихся принадлежностью ПДС, на десантных, запасных, тренировочных и спортивных парашютах выполняют специалисты ПДС в соответствии с эксплуатационной документацией на эти парашюты, полуавтоматы и автоматы.

249. Ответственность за хранение, исправность, своевременность выполнения регламентных работ, получение со склада (сдача на склад) парашютных полуавтоматов и автоматов несут должностные лица ПДС.

250. За кондиционность хранителей информации (аэрофотопленок, магнитных лент, теплочувствительной бумаги и т. п.), их получение, зарядку и разрядку кассет (пеналов) блоков регистрации систем воздушной разведки и блоков авиационного вооружения, оборудования и РЭО, а также за правильность и качество обработки хранителей информации отвечают специалисты службы обработки данных воздушной разведки (аэрофотослужбы, группы объективного контроля, контрольно - записывающей аппаратуры).

251. Установку и снятие кассет (пеналов) блоков регистрации систем воздушной разведки, авиационного вооружения, оборудования и РЭО, а также проверку работоспособности этих блоков проводит личный состав технических расчетов (групп обслуживания).

252. Передача кассет фоторегистраторов и катушек с лентами записи информации средств РЭР и аэрофоторазведки осуществляется специалистами технических расчетов (групп обслуживания) лицам, доставляющим их на пункты обработки, под расписку в ЖПС или в специальной книге учета.

253. Доставку кассет фоторегистраторов и катушек с лентами записи информации средств РЭР, фотооборудования, РЭО, авиационного вооружения и бортовых комплексов (БКС) от самолета на наземные пункты обработки и обратно выполняют специалисты, назначенные приказом командира части.

254. Все виды регламентных, ремонтных и регулировочных работ на устройствах авиационного вооружения, РЭО и бортовых комплексов (БКС), демонтированных с самолета, должны выполняться в специальных помещениях с соблюдением мер безопасности, исключающих поражение личного состава высоким напряжением и электромагнитным излучением, и мер по КПД ИТР.

255. По завершении работ за приборными досками их закрывают и пломбируют специалисты по авиационному оборудованию, после чего они проверяют работоспособность аэрометрических приборов и герметичность систем ПВД.

256. Чехлы и заглушки ПВД должны быть заблокированы с другими чехлами и заглушками самолета. Для каждого типа самолета заместителем командира части по ИАС устанавливается единый порядок блокировки чехлов и заглушек, а также порядок и место их хранения после снятия с самолета.

257. Регламентные и ремонтные работы на фоторегистраторах, электрических преобразователях, датчиках высоты и скорости, указателях курса, координат и т. п., входящих в состав авиационного вооружения, РЭО, бортовых комплексов (БКС) в виде отдельных агрегатов и блоков, выполняют специалисты группы регламента и ремонта по авиационному оборудованию.

258. Регламентные и ремонтные работы на агрегатах гидравлических и пневматических систем, систем жидкостного охлаждения, кондиционирования и наддува, входящих в состав авиационного вооружения, оборудования, РЭО, бортовых комплексов (БКС), выполняют специалисты по принадлежности систем, а демонтаж и монтаж агрегатов и трубопроводов (до распределительных устройств включительно), подключенных к общим системам самолета, выполняют специалисты группы регламента и ремонта по самолету и двигателю.

259. Проверку работоспособности и герметичности бортовых систем и устройств оборудования самолета после выполнения регламентных работ и монтажа, а также учет их выполнения проводят специалисты по авиационному вооружению, оборудованию, РЭО и бортовых комплексов (БКС) соответственно.

260. Подготовку к применению наземных радиолокационных маяков - ответчиков проводит личный состав комендатур десантного обеспечения ПДС.

Снаряжение и подготовка к применению автоматических контейнерных радиомаяков - ответчиков выполняются специалистами по РЭО и авиационному вооружению по принадлежности оборудования.

Подвеску контейнерных радиомаяков - ответчиков на самолет проводит личный состав технического

расчета.

При выполнении предполетной подготовки, подготовки к повторному полету запрещается снятие аккумуляторных батарей с самолета, на котором введена информация в систему опознавания. Снятие и установка аккумуляторов записываются в ЖПС. После окончания всех работ на самолете перед закрытием кабины техник самолета контролирует выключение всех потребителей и аккумуляторных батарей.

261. Для оценки разрешающей способности средств (аппаратуры) воздушной разведки используется спецполигон мерительных полей. За оборудование спецполигона мерительных полей ответственность несет начальник полигонной службы. Место его размещения определяет начальник разведки объединения. За сохранность спецполигона отвечает командир АТЧ.

4.2. Планер и двигатель

262. Планер и его системы включают фюзеляж (лодку), гондолы двигателей (пилоны), оперение; фонарь, окна; крыло, двери, люки, створки, систему кондиционирования;

систему управления самолетом; топливную систему; гидравлическую систему; противообледенительную систему; бытовое оборудование; противопожарное оборудование; шасси; пневматическую систему; систему "водоснабжения и удаления отходов"; бортовую вспомогательную силовую установку; воздушные винты; винты вертолетов; масляную систему; тормозную посадочную парашютную систему; систему катапультирования.

263. Двигатель и его системы включают двигатель (газотурбинный, поршневой); топливную систему двигателя; систему отбора воздуха; систему управления двигателем; систему выхлопа; систему запуска; трансмиссию (у вертолета).

264. Производить запуск двигателей и проверять их работу разрешается летчику или технику (старшему бортовому технику) данного самолета и лицам, допущенным к опробованию двигателя самолета приказом по части. Рулить на самолете разрешается только летчику.

265. Запуск и опробование двигателя техник самолета проводит под контролем начальника технического расчета.

На вертолете с поршневыми двигателями включать трансмиссию, а на вертолете с турбовинтовыми двигателями запускать двигатели разрешается только летчику.

Запуск и опробование двигателей проводятся на стоянках самолетов или на специально оборудованных площадках.

266. Проверку работы двигателей на максимальном и форсажном режимах лицам ИТС разрешается проводить только на площадках, оборудованных креплениями, предусмотренными РТЭ самолетов данного типа.

267. Перед запуском двигателей проверяется наличие и состояние средств пожаротушения, состояние упорных колодок, их установка под колеса и выполняются другие требования, определяемые РТО самолета.

Перед запуском двигателей на вертолете упорные колодки убираются.

268. Для передачи и приема команд во время запуска и работы двигателей между летчиком (техником), производящим запуск двигателя, и техником (механиком), обеспечивающим запуск на земле, устанавливается связь по СПУ или визуальная связь.

269. Техник (механик), обеспечивающий запуск на земле, должен находиться на безопасном расстоянии в поле зрения летчика (техника), производящего запуск и опробование двигателей, и иметь средства сигнализации.

Оставлять кабину самолета и пульты управления двигателями во время работы двигателей запрещается.

270. При обледенении самолета на земле его выпуск в полет до полного удаления льда запрещается.

271. После выполнения полета на самолет? Устанавливаются чеки, заглушки, защитные экраны, чехлы и т. п. в соответствии с требованиями РТЭ.

Чехлы, заглушки, предохранительные чеки, защитные экраны, подлежащие снятию перед запуском двигателей (выруливанием самолета со стоянки) и установке после заруливания, должны быть покрашены в красный цвет или снабжены красными вымпелами и заблокированы между собой. За снятие их перед полетом и установку после полета отвечает техник (старший бортовой техник) самолета.

4.3. Авиационные средства поражения и средства их подготовки

Общие сведения

272. Нормы, порядок содержания и эшелонирование войсковых запасов (боекомплектов) АСП, их состав и степень готовности определяются соответствующими приказами (директивами).

Боекомплект самолета - максимальное количество АСП, одновременно размещаемых на самолете в соответствии с его летно - техническими характеристиками.

273. Первый боевой комплект авиационных средств поражения предназначен для первого боевого вылета самолетов согласно плану приведения части в боевую готовность.

Варианты загрузки самолетов средствами поражения первого боекомплекта определяются директивой командующего объединением; организация хранения и обеспечения живучести первого боевого

комплекта определяется командиром авиационной части.

Командир АТО (авиационной эскадрильи) отвечает за исправность и содержание в установленных степенях готовности авиационных средств поражения первого боекомплекта. Контроль технического состояния осуществляют инженеры АТО и части по авиационному вооружению.

За сбережение, обеспечение живучести и содержание в установленных степенях готовности остальных боевых комплектов войскового запаса авиационных средств поражения отвечает командир АТЧ.

274. Учет состава и паспортных данных неуправляемых АСП первого боекомплекта ведется в АТО начальниками технических расчетов, управляемых АСП - на ТП (СИС) начальником технической позиции (СИС). Сведения о первом боекомплекте патронов записываются старшим техником по авиационному вооружению технического расчета в формуляр самолета.

275. Первый боевой комплект хранится следующим образом: управляемые ракеты и корректируемые бомбы хранятся на тележках по зонам рассредоточения самолетов в специальных хранилищах защищенного типа, а при их отсутствии - в хранилищах ТП в состоянии, обеспечивающем немедленную их доставку к самолетам. В частях ДА ракеты первого боекомплекта содержатся в хранилищах СИС или в специальных хранилищах защищенного типа по зонам рассредоточения самолетов. В частях ВМФ авиационные крылатые ракеты и противолодочные ракеты, торпеды, мины, сбрасываемые средства поиска подводных лодок и дезинформации хранятся на ремонтно-технических базах и авиационных базах противолодочного вооружения.

276. Неуправляемые ракеты первого боекомплекта хранятся около самолетов или в укрытиях самолетов (в потернах) на стеллажах или тележках; ракеты, предназначенные для применения в блоках, могут храниться с свернутыми взрывателями, снаряженными в блоки или уложенными в заводскую тару.

Авиабомбы и зажигательные баки первого боекомплекта хранятся около самолетов или в укрытиях самолетов (в потернах) в исправной таре или без тары на транспортировочных тележках - подъемниках или специальных ложементах.

Взрыватели и комплектующие элементы авиационных бомб первого боекомплекта (разрывные и вышибные заряды, фосфорные патроны) хранятся в заводской упаковке в складских помещениях АТО или АТЧ. Содержание взрывателей и других огневых элементов во вскрытой гермоупорке осуществляется в соответствии с требованиями руководящих документов по боевой готовности. Вскрытие гермоупорки осуществляется по специальному распоряжению командира авиационной части.

277. Авиабомбы и зажигательные баки в частях ДА и авиации ВМФ хранятся на обвалованных площадках складов АТЧ, на транспортировочных тележках (без тары), при этом взрыватели и комплектующие элементы авиабомб (разрывные и вышибные заряды, фосфорные патроны) должны храниться на складах АТЧ Подвесные утки, пробки головных и донных очков, резьбы запальных стаканов у авиабомб и зажигательных баков должны быть смазаны низкозамерзающей смазкой.

Авиабомбы, требующие особых условий хранения, содержатся согласно специальным положениям.

278. Патроны первого боекомплекта снаряжаются в ленты и либо устанавливаются на самолеты, либо хранятся в ящиках для каждого самолета отдельно на складе авиационно - технической части или в специально оборудованных помещениях (прицепах) подразделений. На каждом ящике указываются количество, тип патронов, дата вскрытия гермоупорки и номер самолета.

Тара с неуправляемыми ракетами, патронами, взрывателями для ракет и авиабомб должна быть опломбирована начальником технического расчета.

Порядок хранения АСП в дежурных подразделениях определяется инструкцией, утвержденной командиром части.

279. Средства создания пассивных помех хранятся в автоматах сбрасывания на самолетах или в укрытиях (для каждого самолета отдельно). Допускается (как исключение) кратковременное хранение укрытых чехлами автоматов пассивных помех на площадках подразделений - в соответствии с требованиями эксплуатационной документации.

Патроны пассивных помех хранятся на складах АТЧ в заводской таре. Порядок их доставки к самолетам определяется командиром части. Допускается хранение первого боекомплекта патронов ИК - помех на борту транспортных самолетов в заводской таре; при этом тара опечатывается печатью бортового техника.

Подготовка самолетных систем создания пассивных помех к применению осуществляется техническими расчетами.

280. Проверка комплектности и осмотр технического состояния первого боекомплекта авиационных средств поражения производятся должностными лицами в соответствии с действующими приказами главнокомандующего ВВС и главнокомандующих видами Вооруженных Сил СССР. О результатах осмотра командиром экипажа делается запись в ЖПС, а остальными должностными лицами - в журнале учета АСП, средств пассивных помех и пиротехнических средств (приложение 4.24).

281. Запас АСП, средств создания пассивных помех и пиротехнических средств, находящихся в авиационной части и предназначенных для боевой подготовки, не должен превышать потребности на выполнение задач одного летного дня и должен содержаться отдельно от боевых комплектов.

По окончании летного дня неизрасходованные АСП, патроны пассивных помех и пиротехнические средства сдаются на склад АТЧ под расписку в журнале учета АСП, средств пассивных помех и

пиротехнических средств.

Использование АСП, патронов пассивных помех и пиротехнических средств с истекшими назначенными ресурсами (сроками службы) запрещается.

В авиационной части инженером части по авиационному вооружению ведется по установленной форме учет ограничений и запрещений применения АСП и пиросредств (приложение 4.25), а в АТЧ данный учет ведет начальник службы боепитания.

В авиационных частях запрещается хранить:

- авиационные средства поражения, артиллерийское оружие, установки и другие средства, не состоящие на вооружении части;
- авиабомбы и неуправляемые ракеты с ввернутыми взрывателями, кроме бомб и ракет, снаряженных на заводе или при сборке на складах, а также ракеты, предназначенные для пуска из блоков;
- запрещенные или неисправные АСП.

282. Авиационные средства поражения в служебных (жилых) помещениях и учебных классах хранить запрещается. В учебных классах разрешается хранить только учебные образцы средств поражения, учебное и разрезное оружие.

Учебные средства поражения должны иметь установленную маркировку:

- управляемые ракеты (корректируемые авиабомбы) - кольцевые черные полосы и надпись УЧЕБНАЯ;
- неуправляемые ракеты - черную окраску корпуса и на нем надпись белым цветом УЧЕБНАЯ;
- авиабомбы - черную окраску наружной поверхности и надпись белым цветом на корпусе УЧЕБНАЯ;
- взрыватели и механизмы дальнего взведения - белую окраску наружной поверхности, клеймо УЧЕБНАЯ на головной части, отверстие в детонаторном стакане или капсульной втулке;
- патроны - белую окраску наружной поверхности снаряда (пули), отверстие в гильзе и пробитый капсюль.

Пользоваться учебными средствами поражения без нанесенных на них установленных окрасок и маркировки запрещается.

Управляемые авиационные средства поражения

283. Управляемые ракеты^{13*} в авиационных и авиационно - технических частях в составе боевых комплектов содержатся в различных степенях готовности, устанавливаемых соответствующими документами.

Приведение управляемых ракет в заданные степени готовности, выполнение на них профилактических и регламентных работ, а также войскового ремонта и оказание помощи промышленности в организации выполнения работ по бюллетеням осуществляется личным составом ТП или СИС в соответствии с инструкциями по эксплуатации и ремонту и содержанием бюллетеней.

284. Все технические средства ТП (СИС) должны быть проверены и находиться в состоянии постоянной готовности к применению.

285. В авиационную часть ракеты подаются АТЧ в сроки и в количествах, установленных командиром авиационной части.

286. Поданные АТЧ в авиационную часть ракеты для перевода в заданное состояние готовности должны быть приняты начальником ТП (СИС) с оформлением установленной документации. При приемке проверяются соответствие ракет заявке, их комплектность, состояние ракет и тары.

287. Отход ракет на регламентные работы и выполнение работ по бюллетеням должны планироваться из расчета сохранения боевой готовности авиационной части. Взамен ракет, отошедших на выполнение на них работ, в состав первого боекомплекта вводятся ракеты из состава второго и последующих боекомплектов. При выполнении регламентных работ на ракетах, хранящихся в АТЧ, на техническую позицию должны подаваться ракеты в количестве, не превышающем суточную производительность технической позиции.

Результаты проверок ракет при выполнении регламентных работ заносятся в формуляры (паспорта) на ракеты, журнал учета результатов измерения параметров (приложение 4.26). Перфокарта (лента с циклограммой контроля) хранится в формуляре (паспорте) на ракету до очередной проверки ракеты.

288. Учет, хранение и режим работы с ракетной техникой на ТП (СИС) устанавливаются в соответствии с действующим Руководством по хранению и сбережению авиационных средств поражения. Передача ракет с ТП (СИС) в АТО и обратно осуществляется на основании распоряжения командира части под расписку в журнале приема - передачи изделий (приложение 4.58) либо (для ДА) в журнале подготовки изделия (приложение 4.27).

289. Подготовка ракет на технической позиции (СИС) проводится штатными или специально созданными и обученными расчетами. Боевой расчет, состав и распределение специалистов по операциям систематически уточняются. Составы расчетов объявляются приказом по авиационной части. Тренировка с

¹³ * Здесь и далее под управляемыми ракетами понимаются и корректируемые бомбы.

ними проводится не реже одного раза в месяц.

В случае обнаружения в процессе эксплуатации неисправных ракет ввод их в строй (если это предусмотрено эксплуатационной документацией) осуществляется личным составом ТП или представителями промышленности. Если невозможно устранить выявленные неисправности, ракеты из состава боекомплекта изымаются и сдаются в АТЧ для отправки в ремонт. Взамен их в состав боекомплекта вводятся проверенные исправные ракеты.

290. Перевод ракет в различные степени готовности (виды хранения) в том числе и в более низкие степени, в целях сохранения ресурсов (сроков службы) ракет производится по решению инженера части по авиационному вооружению (начальника СИС) на основании приказа командира части, действующих руководств по эксплуатации, эксплуатационной документации и указаний главного инженера ВВС.

291. При транспортировании ракет на стоянки самолетов на тележках и тягачах днем должны быть установлены красные флажки. А ночью - красные фонари, сигнализирующие о перевозке взрывоопасного груза. Тележки с ракетами, в том числе и учебными (учебно - действующими), должны транспортироваться с соответствующим расположением сцепного устройства, исключающим повреждение элементов ракет водилом тележки при движении и маневрах тягача. В кузове (кабине) тягача должен находиться сопровождающий, обеспечивающий безопасное движение и доставку ракет.

После передачи ракет в АТО за сохранность и техническое состояние ракет, тары и тележек отвечает командир АТО (начальник группы обслуживания авиационной эскадрильи по авиационному вооружению).

После подвески ракет на самолет за их сохранность отвечает техник самолета.

При посадке самолета с ракетами на аэродроме маневра за их сохранность отвечает старший группы технического состава (техник самолета), а до его прибытия - командир экипажа.

Работы по поддержанию в боеготовом состоянии ракет, находящихся в АТО, все виды осмотров ракет перед полетами и после полетов проводятся специалистами по авиационному вооружению технических расчетов.

292. По истечении установленных межрегламентных сроков, числа взлето - посадок, после грубой посадки самолета, а также при необходимости выполнения работ по бюллетеням ракеты передаются на ТП (СИС) для выполнения регламентных работ или выполнения промышленностью работ по бюллетеням. Передача ракет осуществляется специалистами по авиационному вооружению технического расчета с оформлением соответствующей документации.

Решение о внеочередных проверках ракет в межрегламентные сроки с применением контрольно - проверочной аппаратуры принимает инженер части по авиационному вооружению (начальник СИС).

За выполнение объема работ по контролю состояния ракет на самолете при наличии на нем встроенной системы контроля отвечает начальник технического расчета.

Эксплуатация ракет с жидкостными реактивными двигателями проводится с соблюдением специальных мер безопасности при работе с компонентами топлива.

Хранение компонентов топлива для ракет с жидкостными реактивными двигателями осуществляется авиационно - технической частью. Заправка ракет компонентами топлива выполняется личным составом ТП (СИС) и АТЧ.

293. Личный состав ТП (СИС) в процессе эксплуатации в формулярах (паспортах) ведет учет расхода ресурсов ракет по наработке, налету, посадкам и срокам их хранения. Общие сроки (ресурс) эксплуатации и условия содержания ракет в различных степенях готовности определяются эксплуатационной документацией на ракеты, бюллетенями промышленности и указаниями главного инженера ВВС. Пономерная эксплуатационная документация авиационных управляемых средств поражения, израсходованных по плану боевой подготовки, уничтожается после списания их с войскового учета установленным порядком.

Неуправляемые авиационные средства поражения

294. Подготовка неуправляемых АСП к применению производится на специально оборудованных площадках расчетами, возглавляемыми специалистами по авиационному вооружению. Набивка патронных лент производится специалистами АТЧ.

Контроль правильности набивки патронных лент, их технического состояния и выполнения требований по снаряжению лент осуществляют специалисты по авиационному вооружению.

295. Авиабомбы и неуправляемые ракеты снаряжаются взрывателями, как правило, после подвески на самолет. В целях сокращения времени подготовки самолета к полету разрешается в отдельных случаях подвешивать АСП с ввернутыми взрывателями (снаряженными в блоки), если это определено инструкциями.

Осмотр и подготовка взрывателей производятся в специально отведенных местах за обвалованием, в потернах укрытий или на специальных открытых площадках, удаленных от самолетов, мест подготовки бомб (ракет) и расположения личного состава на расстоянии не менее 50 м. Место подготовки взрывателей обозначается красным флажком (красным фонарем).

296. Для подготовки авиабомб и неуправляемых ракет к применению в каждой зоне рассредоточения самолетов должны быть оборудованы специальные площадки с ложементами, необходимыми средствами механизации, методической информацией о правилах подготовки средств поражения и инструкцией по мерам безопасности.

297. Гермоупорка взрывателей и других огневых элементов вскрывается непосредственно перед снаряжением ими авиабомб и ракет, при этом в первую очередь используются взрыватели и огневые элементы из ранее вскрытой гермоупорки с минимальным остатком срока хранения.

298. Патроны с однотипными снарядами в боекомплекте артиллерийских установок должны быть одного завода, одного года изготовления и одной партии. Как исключение, разрешается иметь в боекомплекте патроны с однотипными снарядами двух партий. Блоки неуправляемых ракет снаряжаются ракетами одной партии.

299. К применению не допускаются патронные ленты, имеющие следующие неисправности:

- круговое свободное вращение или продольную качку снарядов (пуль) в гильзах;
- вмятины на гильзах;
- люфт патрона в лапках звена;
- трещины на дульцах гильз, видимые невооруженным глазом;
- повреждения или вращение мембран взрывателей;
- коррозию взрывателей в месте запрессовки (завальцовки) мембран;
- коррозию капсюлей - воспламенителей или неправильную их посадку;
- качку баллистических наконечников;
- трещины и растянутость звеньев по шагу.

Патроны и звенья, имеющие указанные неисправности, а также прошедшие автоматику пушек, из боекомплектов изымаются и сдаются в авиационно - техническую часть для последующего уничтожения.

Ремонт неуправляемых средств поражения (кроме случаев, оговариваемых инструкциями) в авиационных частях запрещается.

Пиротехнические средства и стартовые ускорители

300. Получение из АТЧ пиротехнических средств и детонаторов, проверку их кондиционности по документам, снаряжение (расснаряжение) устройств самолетов пиротехническими средствами и детонаторами, а также их эксплуатацию и контроль за своевременной заменой и наличием этих средств в системах, отработку разовых заявок осуществляют специалисты по принадлежности систем.

Учет пиротехнических средств в АТО ведется инженерами АТО по специальности по принадлежности систем согласно форме, приведенной в приложении 4.24, в ТЭЧ части - начальниками групп регламента и ремонта согласно форме, приведенной в приложении 4.28.

301. Пиротехнические средства в подразделениях части должны храниться в закрываемых на замок и опечатываемых металлических ящиках (шкафах). Перенос этих средств осуществляется в специальной металлической таре, оборудованной гнездами, исключающими взаимное соударение средств и накол их капсюлей, или в заводской упаковке.

302. Подготовка стартовых ускорителей к применению, проверка самолетных цепей и подвеска ускорителей на самолеты осуществляются инженерно - техническим составом технических расчетов в соответствии с требованиями инструкции по применению данного типа ускорителей.

303. При установке на самолет нескольких стартовых ускорителей применять ускорители, не входящие в один комплект, а также при температурах заряда, выходящих за пределы диапазона температур, установленного в инструкции, запрещается. Перед подвеской ускорителей на самолете обязательно проверяются заземление и обесточенность цепей запуска ускорителей.

4.4. Авиационное вооружение

Общие сведения

304. В состав авиационного вооружения входят авиационное, артиллерийское оружие; установки авиационного вооружения; системы управления авиационным вооружением; система обороны самолета; авиационные прицельные (прицельно - навигационные) системы, средства авиационного вооружения; авиационные средства обеспечения применения вооружения. Полный перечень авиационного вооружения приведен в приложении 3.12.

Артиллерийское оружие и установки

305. Заряжание (разряжание, чистка, смазка) оружия подвижных и неподвижных артиллерийских установок, чистку и смазку боекомплекта к ним, пополнение боекомплектов на многоместных самолетах ДА, ВТА, ВМФ и транспортно - боевых вертолетах производят члены летного экипажа, а на самолетах

ФА - специалисты технических расчетов АТО. Выполнение указанных работ контролируют специалисты по авиационному вооружению.

306. Для постоянной готовности оружия к применению каналы стволов смазываются тонким слоем смазки. Возобновление смазки каналов стволов оружия производится в соответствии с требованиями эксплуатационной документации.

307. По тревоге каналы стволов, смазанные тонким слоем смазки, разрешается не протирать; при полетах на учебные стрельбы они должны протираться. Перед протиранием стволов необходимо убедиться в том, что оружие разряжено и в канале ствола нет патрона.

308. Для предупреждения коррозии патронных лент в боекомплектах артиллерийского оружия

необходимо патроны и звенья слегка смазывать смазкой, применяемой для данного типа оружия.

309. На самолетах, подготовленных к полету с применением артиллерийского оружия, последнее должно быть готово к стрельбе после одной перезарядки в полете. Оружие, перезарядка которого в воздухе не предусмотрена, заряжается на земле «под выстрел».

Подготовка авиационного вооружения к применению

310. Доставку заблаговременно подготовленных АСП и их комплектующих элементов, пиросредств и стартовых пороховых ускорителей на аэродром согласно заявке авиационной части осуществляет АТЧ. Патроны при этом должны быть снаряжены в ленты. АСП доставляются на специально оборудованные площадки, о чем указывается в заявке авиационной части. Командир АТЧ несет ответственность за кондиционность и своевременность доставки АСП. Вместе с АСП доставляются выписки из формуляров на них.

311. Ответственность за получение, подготовку к применению и сдачу неизрасходованных в процессе летного дня АСП в АТЧ возлагается на инженера АТО по авиационному вооружению. Доставку на склад неизрасходованных АСП после летного дня осуществляет АТЧ. Допуск АСП на боевое применение осуществляет инженер авиационной части (АТО) по авиационному вооружению после осмотра и проверки кондиционности боеприпасов и доклада об этом старшему инженеру полетов.

312. Количество АСП, патронов пассивных помех, снаряжаемых на самолет для выполнения полета с их боевым применением, а также время замедления взрывателей указываются в плановой таблице полетов или выдаются начальником соответствующей службы авиационной части инженерам по авиационному вооружению части и АТО в письменном виде заблаговременно с учетом нормативно - технологического времени, необходимого для выполнения работ в установленные сроки.

Количество АСП, пиропатронов ИК - помех, которыми снаряжен самолет на предстоящий полет, их паспортные сведения, а также установленное время замедления взрывателей записываются в ЖПС.

313. При смене вариантов вооружения система управления вооружением и исправность установок вооружения проверяются по основным и аварийным цепям в варианте снаряжения самолета средствами поражения, предусмотренном заданием на полет.

314. Для обеспечения максимальной готовности самолетов к применению после окончания полетов вооружение самолетов, а также десантно - транспортное оборудование, автономные установки пассивных помех, стартовые ускорители приводятся в состояние готовности к боевому применению в варианте, установленном командиром части.

Пристрелка и юстировка авиационного вооружения

315. Пристрелка вооружения самолета состоит в согласовании направлений осей оружия, установок авиационного вооружения и устройств измерения координат цели (оптических визирных устройств, тепlopеленгаторов, антенн РЛС и т. п.) со строительной осью самолета в соответствии с требуемой точностью. Юстировка самолета состоит в согласовании механических, электрических и оптических устройств и датчиков в системе координат самолета.

316. Пристрелка вооружения самолетов проводится специалистами по авиационному вооружению групп регламентных работ и технических расчетов с участием лиц летного

состава в соответствии с требованиями эксплуатационной документации. Пристрелка авиационного вооружения выполняется, как правило, одновременно с юстировкой (сопряжением) систем вооружения и прицельно - навигационных комплексов (систем).

317. Пристрелка, юстировка (сопряжение) систем вооружения производятся в сроки, предусмотренные регламентом технического обслуживания самолета, а также в следующих случаях:

- по прибытии самолета в часть;
- после замены бронестекла кабины, визирных и индикаторных устройств;
- после замены агрегатов, входящих в состав систем вооружения и влияющих на точность их работы;
- после замены (ремонта) установок, узлов и деталей, влияющих на положение оружия;
- после замены в прицельных системах блоков и элементов, влияющих на точность работы этих систем;
- при возникновении сомнений в точности пристрелки.

За своевременность выполнения пристрелки вооружения самолета отвечает командир авиационной эскадрильи. Контроль за качеством выполнения пристрелки возлагается на инженера части по авиационному вооружению и лиц летного состава, участвующих в выполнении пристрелки. Самолеты, на которых истекли сроки пристрелки вооружения, считаются неисправными.

318. Пристрелка артиллерийского оружия неподвижных установок самолетов фронтовой авиации и авиации ПВО производится горячим и холодным способами. Холодный способ осуществляется с помощью угломерных приспособлений, горячий - стрельбой в специально оборудованном тире. Подвижные артиллерийские установки, ракетные установки и фотоконтрольные приборы пристреливаются с помощью оптических угломерных приспособлений.

Координаты точек наводки оружия записываются в карточку пристрелки самолета, которая хранится в его формуляре.

319. О каждой пристрелке вооружения, юстировке (сопряжении) прицельных систем делается запись в формуляре самолета за подписью лица, производившего пристрелку, юстировку (сопряжение), и командира экипажа, принимавшего участие в выполнении этих работ.

Дополнительное вооружение

320. Эксплуатация дополнительного вооружения осуществляется штатными и нештатными расчетами. Нештатные расчеты создаются из специалистов АТО и ТП. Состав расчетов после их обучения, тренировки и принятия зачетов отдается приказом по части.

321. Проверка состояния систем дополнительного вооружения самолетов, входящих в боевой расчет части, проводится при выполнении всех видов подготовок к полетам в объеме требований регламентов технического обслуживания составом расчетов.

На самолетах, не входящих в боевой расчет части, проверка систем проводится не реже одного раза в 2 месяца с установкой на самолет съемных агрегатов дополнительного вооружения. Результаты проверки записываются в ЖПС. В процессе эксплуатации ведется график посамолетного учета выполнения проверок.

322. Регламентные работы на дополнительном вооружении по налету самолетов выполняются силами групп ТП и групп регламента и ремонта авиационного вооружения ТЭЧ части.

323. Все имеющиеся и поступающие в часть агрегаты дополнительного вооружения подлежат пономерному учету.

Съемные агрегаты дополнительного вооружения, поступающие в часть вместе с самолетами, заносятся в книгу пономерного учета на основании приказа по части о зачислении на учет самолета. При передаче самолета в другую часть вместе с ним передаются и агрегаты дополнительного вооружения. Основанием для снятия их с учета является акт передачи самолета.

324. Хранение агрегатов дополнительного вооружения организуется на технической позиции. Весовые макеты грузов хранятся в своей таре или на транспортировочных тележках; Состояние весовых макетов проверяется не реже одного раза в месяц лицами, ответственными за их хранение.

4.5. Авиационное оборудование

Общие сведения

325. К авиационному оборудованию относятся:

- электрооборудование;
- электрические и электронные системы и устройства управления силовыми установками;
- электронная автоматика авиационного оборудования;
- приборное оборудование;
- кислородное оборудование;
- защитное снаряжение летчика;
- фотографические и тепловые средства разведки и поиска;
- специальные (нерадиотехнические) средства поиска подводных лодок;
- бортовые средства автоматизированного контроля;
- бортовые устройства регистрации полетных данных общего назначения.

Полный перечень состава авиационного оборудования приведен в приложении 3.13.

Электрооборудование

326. Бортовые аккумуляторные батареи и съемные контейнеры закрепляются за самолетами. На аккумуляторных батареях и съемных контейнерах должна быть надпись с указанием бортового номера самолета и принадлежности их к подразделению. При необходимости разрешается устанавливать на самолет запасные аккумуляторные батареи.

327. Снятые с борта самолета аккумуляторные батареи должны храниться в отапливаемых помещениях или на зарядных аккумуляторных станциях. Для хранения серебряно - цинковых аккумуляторных батарей могут использоваться наземные контейнеры.

Совместное хранение кислотных и щелочных аккумуляторных батарей запрещается.

328. Емкость авиационных аккумуляторных батарей, допускаемых к эксплуатации, определяется руководством по их эксплуатации или указаниями главного инженера ВВС.

329. Оставлять аккумуляторные батареи на борту самолета запрещается в следующих случаях:

- при их неисправности;
- при нахождении самолетов на хранении;
- при консервации самолета;
- при длительном содержании самолета в условиях отрицательных температур;
- при выполнении на самолете регламентных (ремонтных) работ в ТЭЧ части (ВАРМ) и ремонта в АРЗ, если это не предусмотрено инструкциями по эксплуатации аккумуляторных батарей и указаниями главного инженера ВВС.

Электрические системы и устройства управления силовыми установками

330. Проверку работоспособности, регулировку электрических и электронных систем и устройств управления силовыми установками выполняют специалисты по самолету и двигателю совместно со

специалистами по авиационному оборудованию.

331. Проверку и регулировку параметров электрических агрегатов систем регулирования входных устройств, положения створок реактивного сопла, температуры масла, температуры газов и частоты вращения турбины осуществляют специалисты по авиационному оборудованию.

332. Проверку работоспособности электрических устройств систем запуска и управления режимами работы силовых установок при работающих двигателях выполняют специалисты по самолету и двигателю, на самолетах военно-транспортной авиации - старший бортовой техник (техник) и бортовой техник по авиадесантному оборудованию (авиационному оборудованию).

Ответственность за исправность электрических устройств электрических систем управления силовыми установками несут специалисты по авиационному оборудованию.

Электронная автоматика авиационного оборудования

333. Работы по определению и компенсации девиации магнитных компасов и каналов магнитного курса курсовых и инерциальных систем, а также контрольные проверки правильности компенсации магнитной девиации выполняются в соответствии с требованиями эксплуатационной документации.

334. Девиационные работы выполняются штурманом авиационной эскадрильи (экипажа) совместно со специалистами по авиационному оборудованию одновременно на всех магнитных компасах и каналах магнитного курса курсовых и инерциальных систем самолета в сроки, предусмотренные РТО. Контроль за качеством выполнения девиационных работ возлагается на инженера АТО по авиационному оборудованию.

335. Ответственность за своевременное проведение девиационных работ, оформление протоколов и запись о проведении девиационных работ в формуляр самолета возлагаются на штурмана авиационной эскадрильи (экипажа).

336. После монтажных работ или выполнения работ по бюллетеням, связанных с электрическими цепями питания гироскопических систем, приборов, агрегатов, проверяется правильность их функционирования от всех источников электропитания, включая резервные и аварийные.

337. Для подготовки инерциальных систем используются линии разметки мест стоянки самолетов, а также естественные или специально оборудованные ориентирные пункты, которые обеспечивают возможность оценки стояночного курса при выставке инерциальных систем днем и ночью.

Определение истинного азимута осевой линии и азимутов на ориентирные пункты, а также магнитного склонения стоянок и укрытий выполняют специалисты топогеодезической службы.

За нанесение, сохранность разметки стоянок, состояние специально оборудованных ориентирных пунктов на аэродроме несет ответственность командир аэродромно - технической части.

Приборное оборудование

338. Проверка работоспособности аэрометрических приборов и герметичности систем ПВД выполняется после любых работ, связанных с демонтажем и монтажом приборов, агрегатов и трубопроводов, подключенных к системе ПВД, после выполнения работ по устранению полного или частичного нарушения герметичности или закупорки (пережатия) трубопроводов, после закрытия приборных досок. По окончании проверки приборные доски должны быть опломбированы с указанием даты и подписью проводившего проверку.

339. Для обеспечения полетов на заданных эшелонах на рабочих местах летчиков и штурманов в кабинах самолета устанавливаются бортовые таблицы показаний высотомеров с учетом суммарных поправок.

Инструментальные поправки высотомеров определяются специалистами по авиационному оборудованию ТЭЧ части. Расчет и составление таблиц с учетом суммарных поправок производит штурман подразделения. Установка таблиц на самолеты возлагается на специалистов технического расчета по авиационному оборудованию.

340. Для обеспечения правильности подсоединения потребителей к системам статического и полного давлений, соответствующие трубопроводы, шланги, штуцера приборов и блоков должны иметь цветную маркировку.

341. После замены гиродатчика или комплекта авиагоризонта на самолетах, не имеющих дублирующих авиагоризонтов, работа авиагоризонта должна проверяться при облете самолета.

342. Проверку состояния авиационных часов и завод их часовых механизмов осуществляет ИТС. Стрелки часов на точное время устанавливают члены летного экипажа.

Кислородное оборудование

343. Зарядка систем газообразным кислородом проводится с помощью автомобильных кислородно-зарядных станций до полного рабочего давления, приведенного к нормальным условиям. Как исключение, при невозможности применения автомобильных кислородно-зарядных станций, зарядка бортовых систем осуществляется медицинским кислородом от транспортных баллонов.

Во избежание взрыва в зарядных шлангах применять не расконсервированные и не обезжиренные кислородные шланги запрещается. Обезжиренные шланги должны иметь отличительную маркировку в виде двух голубых поперечных полос шириной 5 см на расстоянии 5 см одна от другой.

Контроль зарядки систем проводится по бортовым манометрам.

344. На самолетах, находящихся на стоянках, кислородные вентили питания экипажа и подпитки силовых установок должны находиться в закрытом положении, давление после вентилей системы питания

членов экипажа должно быть стравлено.

345. Системы жидкого кислорода, как правило, заправляются полностью, т. е. до появления течи жидкого кислорода из дренажных отверстий. На самолетах, где предусмотрены различные варианты заправки жидким кислородом, вариант заправки для конкретного полета определяет командир части.

При эксплуатации кислородного оборудования не допускается:

- наличие на элементах кислородного оборудования масложировых веществ, работа в замасленной одежде;
- нарушение герметичности кислородных систем;
- продувка и промывка элементов кислородного оборудования газами и жидкостями, не предусмотренными инструкцией;
- пайка кислородных трубопроводов не предусмотренными для этой цели припоями;
- отсоединение зарядных шлангов до предварительного стравливания из них давления через вентили сброса давления;
- скручивание кислородных шлангов и трубопроводов.

346. Заглушки со штуцеров кислородных дыхательных приборов снимаются при выполнении предполетной подготовки и устанавливаются при выполнении послеполетной подготовки специалистами технического расчета.

Кислородные дыхательные приборы после выполнения предполетной подготовки в отсутствие членов экипажа должны находиться на борту в прибортованном состоянии в защитных чехлах без заглушек на штуцерах. Отбортовывают прибор и снимают с него чехол непосредственно перед полетом, надевают чехол и прибортовывают прибор после полета техник самолета совместно с летчиком.

347. Самолетные кислородные баллоны, в которых давление снижено до атмосферного, допускаются к последующей эксплуатации только после двукратной промывки их кислородом и последующей зарядки до номинального давления.

При перевозке жидкого кислорода в транспортных резервуарах на самолетах летные экипажи должны быть обучены правилам их перевозки и заправки. На борту должна быть инструкция по перевозке и заправке ТРЖК. Транспортирование пустых резервуаров на самолетах производится при закрытых горловинах ТРЖК.

Защитное снаряжение летчика

348. Предметы защитного снаряжения летчика являются личным снаряжением летного состава, на который возлагается ответственность за его состояние, эксплуатацию и правильное применение в соответствии с заданием на полет.

349. Снабжение летного состава необходимыми предметами защитного снаряжения, учет выработки ресурса, учет ростовок и размеров защитного снаряжения каждого летчика, стирка и войсковой ремонт тканевых оболочек и деталей защитных костюмов возлагаются на службу вещевого снабжения АТЧ.

Учет защитного снаряжения летчика, переданного им для хранения и технического обслуживания в группу подготовки и регламента высотного оборудования и снаряжения, ведется начальником этой группы (приложение 4.29).

360. Работы по подготовке защитного снаряжения к полетам возлагаются на специалистов группы подготовки и регламента высотного оборудования и снаряжения. О выполнении работ по подготовке защитного снаряжения к полетам делается запись в журнале (приложение 4.30). Предполетная проверка работоспособности радиогарнитур предметов защитного снаряжения проводится летным составом самостоятельно. По просьбе летного состава проверка исправности и ремонт радиогарнитур предметов защитного снаряжения осуществляют специалисты по РЭО технических расчетов согласно инструкции по эксплуатации. При невозможности ремонта летный состав получает новые радиогарнитур на складах АТЧ. Летный состав привлекается к выполнению послеполетной санитарно - гигиенической обработки снаряжения.

351. Регламентные работы на защитном снаряжении выполняются специалистами группы подготовки и регламента высотного оборудования и снаряжения с привлечением специалистов групп регламента по радиоэлектронному оборудованию (для обслуживания устройств радиосвязного оборудования защитного снаряжения), по авиационному вооружению (для обслуживания устройств авиационного вооружения, являющихся принадлежностью защитного снаряжения), специалистов ПДС (для обслуживания углекислотных баллонов, установленных на защитном снаряжении). Планирование отхода предметов защитного снаряжения на регламентные работы и учет их выполнения ведет начальник группы подготовки и регламента высотного оборудования и снаряжения.

352. Индивидуальная подгонка предметов защитного снаряжения, в том числе и на рабочем месте летчика в кабине самолета, периодические проверки качества подгонки и тренировки летного состава в защитном снаряжении проводятся начальниками медицинской и парашютно-десантной служб части.

353. Допуск защитного снаряжения летчика к полету по его техническому состоянию возлагается на начальника группы подготовки и регламента высотного оборудования и снаряжения. Допускать к полетам снаряжение, выработавшее установленные сроки службы, не предусмотренное для применения на эксплуатируемых авиационной частью типах самолетов, индивидуально не закрепленных за летчиком,

примененное при катапультировании, а также не допущенное к полетам начальником медицинской службы авиационной части, запрещается.

354. Парашютно-кислородные приборы и автоматы хранятся на парашютах (парашютных системах) в готовом к применению состоянии. Кислородные маски, герметические и защитные шлемы, высотные компенсирующие костюмы, морские спасательные костюмы и скафандры хранятся в готовом к применению состоянии в специальном помещении.

На сумках кислородных масок и на других предметах высотного снаряжения должны быть написаны фамилия и инициалы члена экипажа, за которым они закреплены. Передача их другому лицу запрещается.

355. Ремонтные работы на визирных устройствах выполняют специалисты группы регламента и ремонта по авиационному вооружению. Регламентные работы на кислородных приборах и автоматах, установленных на парашютах (парашютных системах), выполняются специалистами группы регламентных работ по авиационному оборудованию.

356. Ответственность за хранение, исправность, своевременность выполнения регламентных работ, получение со склада (сдачу на склад) парашютных приборов несут должностные лица ИДС.

Фотографические и тепловые средства разведки и поиска

357. Оборудование сменных вариантов средств разведки и фотоконтроля хранится в сухих помещениях при температуре воздуха не ниже 5°C. Резкие колебания температуры в этих помещениях не допускаются.

358. При подготовке средств воздушного фотографирования и фотоконтроля к полетам устанавливаются необходимые светофильтры, экспонетрические данные (светочувствительность аэрофотопленки, выдержка, диафрагма), заводятся часы и устанавливается точное время, определяется запас неэкспонированной аэрофотопленки и обрабатываемой ленты. Данные для подготовки средств воздушного фотографирования на полет готовятся и выдаются начальником соответствующей службы авиационной части инженеру по фотооборудованию (авиационному оборудованию) части и непосредственно начальникам технических расчетов в письменном виде с указанием времени вручения, заблаговременно, с учетом нормативно - технологического времени, необходимого для выполнения работ в установленные сроки. Порядок подготовки, доставки и передачи этих данных определяется командиром авиационной части.

359. Кассеты снимаются и разряжаются сразу же после полета. При выполнении учебных полетов перезарядка кассет разрешается в конце летного дня.

Зарядка (разрядка) кассет выполняется в специально оборудованных для этого помещениях или в перезарядных автоматах специалистами по фотооборудованию. Обработка лент и их термостатирование проводятся совместно специалистами по фотооборудованию и фотослужбы в стационарных или походных фотолабораториях. За получение, кондиционность заряжаемых в фотоаппараты фотоматериалов, своевременную передачу на обработку отвечает личный состав АТО.

Применять фотопленку с истекшими сроками хранения при полетах на боевое задание запрещается.

За подключение электрических жгутов фотоконтейнеров к самолетной сети и отсоединение от нее отвечают специалисты по фотооборудованию.

При эксплуатации электрических импульсных осветительных установок необходимо соблюдать следующие меры безопасности:

- работы с элементами установки, находящимися под высоким напряжением, производить не менее чем двумя специалистами с использованием защитных резиновых перчаток и обуви;
- обеспечить надежное заземление пульта проверки работоспособности установки;
- при выполнении работ на обесточенной установке предварительно специальным устройством разрядить ее высоковольтные конденсаторы.

Изоляция разрядных устройств, резиновые перчатки и обувь подлежат периодической проверке на электрическую прочность в соответствии с действующими положениями.

Специальные (нерадиотехнические) средства поиска подводных лодок

360. Проверка работоспособности и настройка авиационных магнитометрических средств обнаружения подводных лодок и гидроакустических устройств должны проводиться в условиях минимальных шумовых помех. Определение и устранение девиации прибора - курса гидроакустического устройства выполняет штурман подразделения (экипажа) совместно со специалистами по авиационному оборудованию после установки станции на летательный аппарат, при замене блоков, а также в случаях, оговоренных инструкцией по эксплуатации. Работы проводятся на специально оборудованных площадках.

При работах на магниточувствительных блоках авиационных магнитометрических средств обнаружения подводных лодок разрешается применение только специального инструмента из ферромагнитных материалов.

361. При эксплуатации нерадиотехнических средств поиска подводных лодок запрещается:

- размещать и хранить магниточувствительный блок и его запасные детали рядом с намагниченными предметами и постоянными магнитами;
- держать открытым магниточувствительный блок в процессе проверки и настройки аппаратуры при наличии пыли и осадков R атмосфере;

- эксплуатировать гидроакустическое устройство с загрязненными приемной и излучающей антеннами.

362. Во всех случаях после замены отдельного агрегата или комплекта аппаратуры авиационных магнитометрических средств обнаружения подводных лодок, гидроакустических устройств на летательном аппарате проводится полная проверка работоспособности всей системы.

Бортовые устройства регистрации полетных данных общего назначения

363. Ответственность за эксплуатацию бортовых устройств регистрации общего назначения возлагается на специалистов по авиационному оборудованию, а бортовых устройств регистрации специального назначения - на специалистов соответствующих специальностей по принадлежности бортового оборудования.

364. Демонтаж и монтаж датчиков, установленных в системы самолета, двигателя, радиоэлектронного, авиационного оборудования и вооружения и предназначенных для измерения параметров, регистрируемых бортовыми устройствами регистрации, осуществляют специалисты, эксплуатирующие данное бортовое оборудование. Рассоединение, соединение штепсельных разъемов этих датчиков выполняют специалисты по авиационному оборудованию.

365. Градуировку аналоговых параметров и проверку прохождения разовых команд осуществляют специалисты группы регламента и ремонта по авиационному оборудованию совместно со специалистами по самолету и двигателю, авиационному вооружению и РЭО, эксплуатирующими системы, параметры которых регистрируют бортовые устройства регистрации общего назначения.

Ответственность за имитацию условий формирования разовых команд, подключение необходимых для градуировки средств измерений возлагается на специалистов, эксплуатирующих эти системы.

Построение градуировочных графиков возлагается на специалистов группы регламента и ремонта по авиационному оборудованию. Ответственность за правильность составления градуировочных графиков возлагается на начальника группы регламента и ремонта по авиационному оборудованию.

Проверка градуировочных графиков осуществляется начальниками групп регламента и ремонта по принадлежности регистрируемых параметров.

Градуировочные пленки, градуировочные таблицы хранятся посамолетно в ТЭЧ части до очередных градуировочных работ.

366. Подготовка и включение бортовых устройств регистрации общего назначения являются обязательными при выполнении каждого полета, а устройств специального назначения - в соответствии с полетным заданием.

Ответственность за своевременное их включение (выключение) возлагается на командира экипажа.

367. Выпускать в полет самолет с неисправным бортовым устройством регистрации общего назначения запрещается.

368. В случае летного происшествия необходимо принять все меры по сохранению информации, зарегистрированной бортовым устройством регистрации.

Обработка зарегистрированной информации в случае летного происшествия без разрешения председателя комиссии, производящей расследование, а при предпосылках к летному происшествию без разрешения командира части или заместителя командира части по ИАС запрещается.

369. Эксплуатация и ремонт наземных устройств обработки полетных данных осуществляются специалистами группы обработки и декодирования информации бортовых устройств регистрации.

Ответственность за техническое состояние наземных устройств обработки возлагается на инженера части по электронной автоматике и счетно-решающим устройствам (по авиационному оборудованию).

370. Использование наземных устройств обработки для других работ допускается по согласованию с командиром части или его заместителями в период, свободный от решения основных задач.

4.6. Радиоэлектронное оборудование

371. К радиоэлектронному оборудованию относятся:

- комплексы и системы радиосвязи;
- радиотехнические системы навигации, самолетовождения и посадки;
- радиоэлектронные системы бомбометания и десантирования;
- радиоэлектронные системы управления, наведения и целеуказания;
- радиоэлектронные комплексы и системы поиска и обнаружения воздушных целей и подводных лодок, прицеливания и управления авиационным вооружением;
- системы радиолокационного опознавания и активного ответа;
- комплексы и системы радиоэлектронной разведки;
- электронные средства радиационной разведки;
- комплексы и системы радиоэлектронной
- борьбы;
- электронные вычислительные средства радиоэлектронного оборудования;
- радиоаппаратура поисково-спасательных систем.

Полный перечень состава РЭО приведен в приложении 3.14.

372. Смену вариантов применения, литеров и датчиков частот радиоэлектронного оборудования, перестройку систем радиосвязи и радиоконпасов, ввод программ и ключевой информации в радиоэлектронные комплексы и системы выполняет ИТС технических расчетов и (или) специалисты полковых групп обслуживания и регламента под руководством начальников соответствующих групп.

373. Установку в соответствии с заданием на полет программ, режимов работы, частот, каналов, кодов и коррекцию датчиков информации радиоэлектронных комплексов и систем органами управления, расположенными в кабинах самолета, выполняют члены летного экипажа (летчик), а органами управления, расположенными вне кабин, - члены технических расчетов соответствующих маршрутов.

374. Перестройку систем радиосвязи и радиоконпасов, ввод программ в радиоэлектронные комплексы и системы самолетов дальней, военно-транспортной авиации, транспортных и противолодочных самолетов выполняют члены летного экипажа.

375. Ввод ключевой информации в систему радиолокационного опознавания и аппаратуру закрытой связи выполняют специалисты, допущенные к выполнению этих работ приказом по части на основании действующих руководящих документов.

376. Данные для смены вариантов применения, литеров и датчиков частот РЭО, для перестройки систем радиосвязи и радиоконпасов, ввода ключевой информации в радиоэлектронные комплексы и системы выдают начальники соответствующих служб авиационной части непосредственно начальнику технического расчета и инженеру части по специальности в письменном виде с указанием времени вручения, заблаговременно, с учетом нормативно - технологического времени, необходимого для выполнения работ в установленные сроки. Порядок подготовки, доставки и передачи этих данных, обеспечения их сохранности определяется командиром авиационной части.

377. За техническое состояние цепей питания схем стирания ключевой информации систем радиоэлектронного опознавания и закрытой связи отвечают специалисты по РЭО, устройств блокировки этих цепей - специалисты по системе аварийного покидания самолета.

378. Съемные электровакуумные приборы, установленные в бортовом радиоэлектронном оборудовании, электровакуумные приборы, входящие в состав комплектов ЗИП, проверяются по техническим параметрам в ламповой лаборатории в сроки, установленные указаниями главного инженера ВВС, при выполнении регламентных работ.

Электровакуумные и полупроводниковые приборы из одиночных комплектов ЗИП, а также приборы, полученные со склада авиационно - технической части, подлежат тренировке и проверке по техническим параметрам в ламповой лаборатории. Техническое руководство работой ламповой лаборатории возлагается на инженера по радиоэлектронному оборудованию.

379. Ориентирование диаграмм направленности (юстировка) антенн бортового радиоэлектронного оборудования производится специалистами по РЭО.

380. Ориентирование диаграмм направленности (юстировка) антенн, проверка каналов целеуказания и связанная с этим регулировка радиоэлектронного оборудования самолета выполняются в сроки, предусмотренные регламентом технического обслуживания самолета, а также:

- при замене антенн и блоков, влияющих на диаграммы направленности;
- при установке на самолет дополнительных антенн и оборудования, которые могут изменять диаграммы направленности;
- при замечаниях летного состава.

Эту работу выполняют специалисты ФЮ РЭО, при необходимости к работам могут привлекаться специалисты комплекса и члены летного экипажа.

381. Оценка тактико - технических характеристик комплексов и систем радиоэлектронной и оптико-электронной разведки осуществляется по мерительным полям при получении самолетов с заводов промышленности и авиаремонтных предприятий, а также по решению командира авиационной части.

382. Списание и компенсация радиодевииации на самолете проводятся в сроки, предусмотренные инструкцией, а также в следующих случаях:

при установке на самолет дополнительных антенн и устройств, которые могут изменить диаграмму направленности рамочной антенны;

при замене указателя курсовых углов, гониометров или рамочной антенны радиоконпаса;

при замечаниях летного состава.

Списание и компенсация радиодевииации выполняются штурманом подразделения (экипажа) с участием специалистов по РЭО. Ответственность за своевременность проведения работ, оформление протоколов и запись о проведении радиодевииационных работ в формуляр самолета возлагается на штурмана подразделения (экипажа).

383. Проверка работоспособности бортовых систем радиосвязи и радионавигации на самолетах, размещенных в защитных укрытиях, проводится при установке самолета в фиксированное положение и размещении наземного оборудования по типовой схеме.

Для проведения подготовок РЭО защитные укрытия оборудуются выносными антенными устройствами и в каждом из них определяются и указываются курсовые углы приводных и широкоэмиттерных радиостанций, используемых для проверки радиоконпасов. Оборудование защитных укрытий выносными антенными устройствами осуществляется батальоном связи и радиотехнического

обеспечения.

384. Подготовка к применению радиобуев, радиоакустических и радиотелеметрических буев, снаряжение их в кассетные держатели, содержание в установленной готовности, выполнение регламентных и ремонтных работ при хранении осуществляются специалистами по РЭО ТЭЧ средств поиска базы противолодочного оружия, на кораблях - специалистами соответствующей боевой части или службы.

Доставка к самолету подготовленных к применению радиобуев, радиоакустических и радиометрических буев производится расчетами АБ ПЛВ (на кораблях - соответствующей БЧ).

Контроль соответствия заданию на полет устанавливаемых параметров и подвески проводит штурман самолета (летчик).

385. Электромагнитная совместимость бортового РЭО самолета между собой и его электромагнитная совместимость с радиотехническими средствами обеспечения полетов

аэродрома базирования оцениваются специалистами по радиоэлектронному оборудованию.

Уровень помех работе радиоэлектронного оборудования и его электромагнитная совместимость на самолете оцениваются:

- при установке дополнительных радиотехнических средств обеспечения полетов;
- при замечаниях летного состава;
- при установке нового РЭО по бюллетеням промышленности;
- в АРЗ - в соответствии с технологией ремонта.

Все случаи электромагнитной несовместимости радиоэлектронного оборудования учитываются в формуляре на РЭО.

386. Комплексные проверки качества взаимодействия бортовой и наземной частей систем и комплексов радиоэлектронной и оптико-электронной разведки проводятся не реже одного раза в полугодие.

Ответственность за организацию и своевременность проведения этих проверок возлагается на начальника разведки авиационного полка.

387. Выяснение причин ухудшения работы РЭО самолета, работающего совместно с наземными радиотехническими средствами, проводится при необходимости с участием лиц, ответственных за работу наземных средств.

Причины, вызывающие помехи работе РЭО, устраняют специалисты, ответственные за оборудование, создающее помехи.

388. Индивидуальные аварийно - спасательные радиостанции, размещаемые в НАЗ и ранцах парашютов, хранятся вместе со средствами спасения. Радиостанции, размещаемые в обмундировании летного состава, хранятся в помещениях ПДС и выдаются летному составу только на полеты.

389. Регламентные и ремонтные работы на аварийно - спасательных радиостанциях выполняют специалисты по РЭО ТЭЧ части, а на входящих в их состав баллонах с углекислотой - специалисты по средствам аварийного покидания самолета.

Годовой план отхода аварийно - спасательных радиостанций на регламентные работы составляет начальник парашютно-десантной службы, согласует заместитель командира части по НАС и утверждает командир части.

390. Ответственность за хранение, исправность, своевременность выполнения регламентных работ, проверку (замену), сдачу на склад (получение) индивидуальных аварийно - спасательных радиостанций, батарей и аккумуляторов к ним несут должностные лица ПДС.

391. Групповые аварийно - спасательные радиостанции и радиомаяки, хранящиеся на самолете вне средств спасения, эксплуатируются специалистами по РЭО.

392. Аккумуляторные батареи питания групповых аварийно - спасательных радиостанций и радиомаяков проходят зарядку на аккумуляторно-зарядной станции АТЧ.

393. Регламентные и ремонтные работы по радиоэлектронному оборудованию автоматических контейнерных радиомаяков - ответчиков и наземных радиолокационных маяков выполняют специалисты групп регламента и ремонта по РЭО.

394. Сменные устройства задания режимов работы РЭО (запоминающие устройства, задатчики программ, кассеты памяти и т. п.) и носители информации, встроенные в блоки радиоэлектронного оборудования (кассеты со звуконосителем, с магнитными лентами, фото пленками и т. п.), хранятся на борту самолета или в служебных помещениях технического расчета; за их техническое состояние и сохранность отвечают специалисты по РЭО технического расчета, а при хранении на борту самолета - техник (бортовой техник) самолета.

4.7. Бортовые комплексы

395. Бортовой комплекс - совокупность функционально связанных бортовых комплексных систем, бортовых систем и устройств, объединенных общими алгоритмами и центральными вычислительными системами, предназначенных для решения одной или нескольких задач различными способами.

396. Бортовая комплексная система - совокупность функционально связанных бортовых систем и устройств, объединенных единым алгоритмом, предназначенных для решения одной задачи одним или несколькими различными способами.

397. Техническую эксплуатацию бортового комплекса (БКС) осуществляют специалисты технических расчетов АТО и групп регламента и ремонта ТЭЧ части.

Подготовку к полетам бортового комплекса (БКС), периодические работы, техническое обслуживание при хранении, восстановление работоспособности, работы по сопряжению, комплексные проверки и юстировки в межрегламентный период осуществляют технические расчеты АТО.

На самолетах, экипаж которых состоит из двух и более человек, проверку бортовых комплексов (БКС) при проведении предполетной подготовки могут выполнять члены экипажа, осуществляющие их летную эксплуатацию.

Регламентные работы на оборудовании, входящем в состав бортового комплекса (БКС), выполняют специалисты групп регламента и ремонта по авиационному вооружению, оборудованию, РЭО и бортовым комплексам (БКС) ТЭЧ части соответственно своей специальности. При этом работы по сопряжению и юстировке устройств бортовых комплексов (БКС) выполняют специалисты группы регламента и ремонта по бортовым комплексам (БКС) с привлечением при необходимости соответствующих специалистов групп по авиационному вооружению, оборудованию и РЭО.

За работоспособность каналов связи и сопряжение систем и устройств авиационного вооружения, оборудования, РЭО с вычислительной системой бортового комплекса (БКС) отвечают соответствующие специалисты технических расчетов АТО и групп регламента и ремонта ТЭЧ части.

В случае необходимости для выполнения работ по устранению неисправностей и доведению точностных характеристик бортового комплекса (БКС) до заданного уровня в межрегламентный период могут привлекаться специалисты групп регламента и ремонта по бортовым комплексам (БКС) ТЭЧ части.

Работы по сопряжению, регулировке, юстировке и пристрелке систем и устройств в составе бортового комплекса (БКС) проводятся при обязательной привязке к единой, принятой для данного самолета системе координат. При этом не допускается компенсация погрешностей установки значений параметров одних систем и устройств за счет отклонения за пределы допусков значений параметров других систем и устройств.

398. Данные для программ и время установки замедления (дальнего взведения) взрывателей на полет готовятся и выдаются начальником соответствующей службы авиационной части инженеру по бортовым комплексам (БКС) части и непосредственно начальникам технических расчетов в письменном виде с указанием времени вручения и бортовых номеров самолетов, подлежащих перестройке, заблаговременно, с учетом нормативно - технологического времени, необходимого для выполнения работ в установленные сроки. Порядок подготовки, доставки и передачи этих данных определяется командиром авиационной части.

399. Проверку правильности ввода программ на полет в бортовой комплекс (БКС) выполняет оператор технического расчета или техник самолета. При этом начальник технического расчета и инженер АТО по бортовым комплексам (БКС) осуществляют выборочный контроль правильности ввода программ.

400. Ответственность за боеготовность, правильную техническую эксплуатацию и обеспечение заданных точностных характеристик бортовых комплексов (БКС), подвесных контейнеров с оборудованием, входящим в состав бортовых комплексов (БКС) самолетов, закрепленных за данным расчетом, возлагается на начальника технического расчета.

401. Руководитель ИТС части, ответственный за техническую эксплуатацию бортовых комплексов (БКС), организует посамолетный учет и анализ состояния точностных характеристик по каждому режиму боевого применения.

402. Анализ состояния точностных характеристик бортовых комплексов (БКС) самолетов части проводится не реже одного раза в квартал инженером части по бортовым комплексам (БКС) на основании данных, полученных от специалистов группы дешифрирования и анализа результатов боевых применений, инженеров АТО по бортовым комплексам (БКС) с обязательным использованием информации всех устройств регистрации параметров и условий применения, установленных на самолетах, полигонах и аэродромах.

403. Руководитель ИТС части, соединения и объединения принимает участие в проведении анализа ошибок летного и инженерно - технического состава, достигнутого уровня точностных характеристик, причин появления неудовлетворительных результатов боевого применения и недопустимых погрешностей выходных параметров бортовых комплексов (БКС).

4.8. Съемное оборудование

404. К съемному оборудованию самолета относятся агрегаты, блоки, контейнеры и другие устройства, которые устанавливаются на самолет дополнительно (или взамен) для обеспечения выполнения конкретного полетного задания.

Учет съемного оборудования в целом за авиационную часть (включая съемное оборудование, находящееся в АТЧ) ведет учетно-плановое отделение в книге учета (приложение 4.31). Учет съемного оборудования, находящегося в АТО, ведется инженерами АТО по соответствующей специальности (приложение 4.32).

405. Съемные агрегаты авиационного вооружения, десантно - транспортное, санитарное и другое

оборудование, предназначенное для применения первого боекомплекта или выполнения боевого полетного задания по сигналу, хранятся на самолете, закрепляются за ним и записываются в его формуляр. На самолетах ДА в формуляр самолета записываются все агрегаты съемного вооружения, поставляемые с самолетом.

406. Распределение не установленного на самолеты съемного оборудования на хранение в авиационной и авиационно-технических частях проводится в соответствии с требованиями приказов, директив главнокомандующего ВВС, командующих объединениями.

407. Съемное оборудование, не установленное на самолеты, хранится в заводской таре или без нее - в пакетах, прицепах, контейнерах. Условия хранения должны обеспечивать его сохранность, исправность и быструю доставку к самолетам или погрузку на транспортные средства при перебазировании. Балочные держатели дополнительного вооружения хранятся на ТП. Перед передачей съемного авиационного вооружения в АТЧ проверяется его исправность, комплектность, а также проводится консервация в соответствии с требованиями эксплуатационной документации с отметкой о проведенных работах в паспортах. Контроль за своевременным выполнением на агрегатах съемного вооружения регламентных работ и осмотров осуществляет инженер части (АТО) по авиационному вооружению.

За обеспечение условий хранения, своевременную доставку к самолетам съемного оборудования, переданного на хранение в АТЧ, отвечает командир АТЧ, а находящегося в авиационной части - инженер части по соответствующей специальности и заместитель командира части по ИАС.

408. Регламентные работы на съемном оборудовании, закрепленном за самолетом и записанном в его формуляр, проводятся в ТЭЧ части при поступлении самолета на регламентные работы в сроки, определенные РТО.

Регламентные, профилактические и другие работы на съемном оборудовании, хранящемся в авиационной и авиационно - технической частях, проводятся специалистами групп регламента и ремонта с привлечением специалистов технических расчетов в установленные эксплуатационной документацией на это оборудование календарные сроки.

Для проведения этих работ составляется план - график, который согласовывается с командиром АТЧ и утверждается командиром авиационной части.

Ответственность за доставку в ТЭЧ части имущества в положенные по плану-графику сроки из АТЧ возлагается на командира АТЧ, а за полноту и качество выполняемых работ - на начальников групп регламента и ремонта по специальности.

Контроль за своевременностью выполнения регламентных работ на съемном оборудовании осуществляют инженеры АТО по специальностям.

409. При смене на самолете варианта вооружения или оборудования съемные агрегаты, устройства, блоки, контейнеры должны быть осмотрены и подготовлены в соответствии с действующей эксплуатационной документацией. При этом проверяется выполнение на них предусмотренных регламентных работ. После установки съемного оборудования на самолет проводится проверка его работоспособности и исправности электрических цепей управления с помощью средств контроля.

5. ОСОБЕННОСТИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ АВИАЦИИ ВИДОВ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ И ВВС.

5.1. Авиация Военно-Морского Флота.

410. В зависимости от места базирования авиация Военно-Морского Флота подразделяется на авиацию корабельного базирования (корабельная авиация) и авиацию наземного базирования (базовая авиация).

411. Эксплуатация самолетов на корабле организуется и осуществляется в соответствии с требованиями настоящего Наставления и других руководящих документов, Задачи и порядок эксплуатации самолетов на корабле, взаимодействие боевых частей корабля отражаются в боевых расписаниях.

412. Техническая эксплуатация авиационной техники на авианесущих кораблях ВМФ осуществляется ИТС авиационной группы. ИТС АГ формируется из специалистов ИТС авиационных частей, самолеты которых базируются на авианесущем корабле.

413. При базировании на корабле инженерно - технического состава нескольких частей приказом командующего ВВС флота назначается старший ИТС АГ. На корабле одиночного базирования приказом командира авиационной части старшим группы ИТС назначается старшин техник (бортовой техник) самолета.

414. План работы ИТС на АНК группового базирования разрабатывается старшим ИТС АГ совместно с командиром БЧ-6 и утверждается старшим помощником командира корабля, а план работы ИТС на АНК одиночного базирования - старшим группы ИТС совместно со старшим помощником командира корабля и утверждается командиром корабля.

415. Руководство ИТС авиационной группы при подготовке авиационной техники к полетам, доведение информации командиру АГ о состоянии самолетов, а также взаимодействие с боевыми частями (службами) корабля осуществляются старшим инженером полетов (дежурным инженером), а на кораблях одиночного базирования - старшим техником самолета с командного пункта управления ИАО или стартового командного пункта.

На корабле одиночного базирования работу ИТС в ходе полетов в полном объеме организует командир экипажа.

416. В период подготовки к посадке на АНК на авиационной технике выполняется перечень работ, обеспечивающих выполнение поставленных задач: восстанавливается межрегламентный ресурс; выполняются работы по бюллетеням, повышающие безопасность полетов; проводятся осмотры самолетов руководящим ИТС. К выполнению работ могут привлекаться специалисты БЧ-6.

417. При перерывах в практическом выполнении работ по техническому обслуживанию авиационной техники более трех месяцев (но не реже одного раза в год) ИТС БЧ-6 проходит стажировку в ТЭЧ авиационных частей (АГ) и сдает зачеты на допуск к самостоятельному обслуживанию. Специалисты, сдавшие зачеты, приказом командира корабля допускаются к самостоятельной работе на авиационной технике.

418. Инженерно - технический состав авиационных частей должен постоянно быть готов к перебазированию на АНК в установленные приказом командующего ВВС флота сроки.

С получением соответствующего распоряжения в авиационной части выполняется план мероприятий по подготовке личного состава и авиатехники к перелету и полетам на АНК

419. Подготовка ИТС к работе на авиационной технике в условиях корабля включает изучение корабельных устройств авиационного назначения, организации службы на корабле, условий технической эксплуатации и соблюдение мер безопасности по специальной программе, согласованной с командиром соединения кораблей и утвержденной главным инженером флота.

420. Перед перебазированием (сменой) авиагруппы на АНК должностными лицами боевых частей (служб АНК и ИТС АГ) проверяется наличие, комплектность и состояние ЗИП, числящихся за кораблем, а также готовность и техническое состояние систем авиационного назначения. По результатам проверки оформляется акт. Получение, хранение и подготовку к применению авиационных средств поражения и сбрасываемых средств поиска, а также эксплуатацию и ремонт корабельных систем авиационного назначения осуществляют специалисты соответствующих боевых частей.

421. Командир боевой части корабля отвечает за подготовку систем авиационного назначения к обеспечению полетов, своевременную подачу материальных средств (авиационных средств поражения, сбрасываемых средств поиска и т. п.) на позиции подготовки самолетов согласно заявке старшего ИТС АГ, за качество и кондиционность подаваемых материальных средств, средств поражения, ГСМ, спецжидкостей, газов и за соответствие требованиям эксплуатационной документации параметров подаваемой на самолеты электроэнергии. Топливо, масла, спец - жидкости и газы должны соответствовать ГОСТ и подаваться на корабль вместе с оформленными паспортами. При приемке топлива и масла на корабль должна быть произведена проверка их кондиционности корабельной лабораторией.

422. Личный состав дивизионов боевых частей корабля, на который возложены обязанности по хранению и подготовке авиационных средств поражения и сбрасываемых средств поиска, должен не реже одного раза в год проходить стажировку в авиационной части и на базе ПЛВ. После проведения стажировки специалисты, сдавшие зачеты, приказом командира корабля допускаются к самостоятельной работе на

авиационной технике.

423. Обеспечение кораблей эксплуатационной, ремонтной, учетной и отчетной документацией, необходимой инженерно - техническому составу, организует главный инженер ВВС флота. За сохранность документации, своевременность и правильность внесения в нее дополнений и изменений и их изучение с авиационными специалистами боевой части отвечает командир БЧ-б.

424. Авиационный инструмент общего пользования хранится на АНК постоянно и закрепляется за личным составом БЧ-б. Инструмент индивидуального пользования, закрепленный за ИТС АГ, поступает на АНК вместе с авиагруппой и хранится в инструментальных кладовых.

425. Обеспечение кораблей авиационными средствами поражения, сбрасываемыми средствами поиска и материальными средствами осуществляется по заявкам командиров кораблей базами морского технического управления (отдела) флота, службами и органами тыла флота и тыла авиационного объединения. Их пополнение, содержание и хранение осуществляются соответствующими боевыми частями АНК.

При посадке на корабль группы самолетов аттестат на их авиационно - техническое снабжение не выписывается. Зачисление (исключение) поступивших на корабль самолетов на материально - техническое снабжение оформляется приказом командира корабля. Прием запасного технического имущества производится на основании приходно-расходных документов.

426. Противопожарная защита самолетов и помещений, предназначенных для выполнения работ, хранения боекомплектов, оборудования, ГСМ, спецжидкостей и газов, организуется с/шами и средствами боевых частей АНК в соответствии с Корабельным уставом ВМФ и приказами министра обороны СССР.

Личный состав АГ обязан знать размещение, устройство и правила использования корабельных систем и средств пожаротушения.

427. На время полетов из состава АГ и боевых частей АНК назначается аварийная команда для уборки самолетов, ликвидации последствий аварии и оказания помощи экипажу при покидании самолета, потерпевшего аварию на полетной палубе. Состав аварийной команды и место нахождения ее определяются корабельным расписанием.

Аварийная команда находится в распоряжении старшего инженера полетов, при одиночном базировании - старшего техника самолета.

428. При хранении на местах стоянок, в ангарах и на полетной палубе, а также при перемещении на лифтоподъемниках самолеты должны надежно пришвартовываться, а консоли крыла (лопасти несущих винтов) складываться или сниматься и закрепляться.

429. Для обеспечения полетов с АНК на летную смену из состава БЧ-б назначаются дежурный по летной палубе и его помощник, дежурные по ангарах и постам БЧ-б, а на дни работы на авиационной технике (дни предварительной подготовки) и на парковые дни - дежурные по ангарах, электрик, заправщик, инструментальщик и кладовщик, которые подчиняются старшему инженеру полетов (дежурному инженеру).

На кораблях одиночного базирования в период проведения дней работы на авиационной технике, парковых дней и полетов на все посты корабельных систем авиационного назначения выделяются специалисты соответствующих боевых частей, которые подчиняются старшему технику.

Для обеспечения охраны самолетов, наблюдения за порядком назначается наряд из состава АГ: дежурный по ангарах, помощник дежурного по ангарах, дежурные механики.

430. Подготовка самолетов-амфибий к полетам может проводиться на берегу и на плаву. Послеполетная и предварительная подготовки (периодические работы) выполняются на берегу, подготовка к повторному полету и предполетная - на берегу и на плаву.

Летный экипаж по прибытии к самолету, находящемуся на плаву, обязан кроме работ, предусмотренных инструкцией, произвести внешний осмотр самолета с катера.

431. За состояние устройства спуска, наличие и исправность подъемно - буксировочных тросов, лебедок и другого оборудования гидроаэродрома, а также за обучение водолазной и катерной команд отвечает командир АТЧ.

Спуском и подъемом самолетов руководит дежурный по спуску, в распоряжение которого от АТЧ выделяются водолазы, средства механизации и плавучие средства с личным составом. Дежурный по спуску выделяется от АТЧ и подчиняется старшему инженеру полетов.

Перед уборкой шасси каждый член экипажа проверяет в закрепленном за ним отсеке, нет ли просачивания воды в лодку. О состоянии лодки командир экипажа докладывает дежурному по спуску.

432. К буксированию самолетов катерами допускаются только лица плавкоманды, знающие правила буксировки и подхода к самолету при различных состояниях водной поверхности, направлении и силе ветра.

Допуск рулевых на плавучие средства, обслуживающие полеты, оформляется приказом по части после проверки знаний ими правил буксировки, движения по гидроаэродрому, установленных сигналов. За буксировку самолета отвечает старший катера.

433. Самолет на якорной стоянке швартуется за «утки», в конце рабочего дня дополнительно заводится донный якорь самолета. В штормовую погоду самолет крепится только к штормтросу.

5.2. Дальняя авиация

434. Летные экипажи самолетов частей ДА должны быть обучены самостоятельному выполнению подготовки самолетов к повторному полету на оперативном аэродроме для перелета на аэродром постоянного базирования.

Распределение работ по подготовке самолета к повторному полету между членами летного экипажа устанавливается перечнем, утвержденным командиром части.

Тренажи членов экипажа по практическому выполнению работ согласно перечню проводятся не реже одного раза в квартал под руководством командира экипажа и контролем наиболее подготовленных офицеров инженерно - технического состава.

Запись о выполнении подготовки самолета к повторному полету производится членами летного экипажа в бортовой карточке, которая составляется в двух экземплярах, один из которых оставляется на оперативном аэродроме и хранится до посадки самолета на аэродром постоянного базирования.

436. Для выполнения подготовок к полетам самолетов ДА в отрыве от мест постоянного базирования разрешается размещать на них бортовой инструмент, технические аптечки, необходимые имущество и оборудование. Места расположения и способы крепления на самолете технического имущества, его массу и габариты определяет для каждого типа самолета заместитель командира части по ИАС.

436. При продолжительности полета самолетов более 5 ч ИТС (или часть его) с разрешения заместителя командира части по ИАС может находиться вне аэродрома (отдыхать). При этом должна обеспечиваться его своевременная доставка на аэродром.

Старший инженер полетов при убытии ИТС должен находиться на ПУ ИТС части.

5.3. Военно-транспортная авиация^{14*}

437. Летные экипажи самолетов частей ВТА должны быть подготовлены к длительной работе в отрыве от мест постоянного базирования, самостоятельно выполнять все виды подготовок самолетов к полетам, предусмотренные РТО, и устранять неисправности.

438. Распределение работ между членами летного экипажа устанавливается перечнем, утвержденным командиром части.

Тренажи членов летного экипажа по практическому выполнению работ согласно перечню проводятся не реже одного раза в квартал под руководством командира экипажа, если ими в течение этого срока такие работы не выполнялись.

Организация подготовок самолета к полетам и контроль качества выполняемых работ на оперативном аэродроме осуществляются командиром экипажа. Запись о выполнении подготовок самолета к полетам производится членами летного экипажа в ЖПС (бортовой карточке).

439. При массовых перевозках войск, боевой техники и грузов группами самолетов частей ВТА с многократной посадкой на одних и тех же аэродромах подготовка самолетов к полетам, как правило, производится передовыми командами (оперативными группами) ИТС частей ВТА, выделяемыми на аэродромы посадки по решению командующего ВТА. На ИТС таких передовых команд (оперативных групп) возлагаются задачи по подготовке самолетов к полетам независимо от принадлежности самолетов частям ВТА.

440. Для поддержания исправности и обеспечения автономности работы на оперативных аэродромах самолеты оснащаются технической аптечкой, инструментом, СНО СП, эксплуатационной документацией и запасом специальных масел и жидкостей.

На борту каждого самолета должна находиться эксплуатационная и учетно-отчетная документация, позволяющая проводить силами летного экипажа все виды подготовок самолета к полету, а также подготовку самолета к применению с оперативного аэродрома. Перечень такой документации для каждого типа самолета определяется заместителем командира части по ИАС.

Техническая аптечка для каждого типа самолета укомплектовывается запасными частями, расходными материалами и инструментом на основе опыта эксплуатации и характера выполняемых заданий.

Техническая аптечка, СНО СП и инструмент загружаются в самолет и размещаются в соответствии со схемой, разрабатываемой в части для каждого типа самолета и утверждаемой заместителем командира части по ИАС. Их размещение не должно препятствовать загрузке самолета при планируемых вариантах боевого применения.

441. Разрешается допускать самолет к вылету с оперативного аэродрома для завершения полетного задания с возвратом на аэродром постоянного базирования или для возврата на аэродром постоянного базирования без завершения полетного задания с неисправностями и отказами, предусмотренными специальным перечнем в РЛЭ.

Решение о вылете самолета с неисправностями и отказами, указанными в специальном перечне, принимает командир экипажа после анализа существующих и ожидаемых условий на маршруте полета

¹⁴ * Особенности технической эксплуатации распространяются на транспортные и специальные самолеты на базе транспортных, эксплуатирующиеся в других частях авиации Вооруженных Сил.

(метеословия, оборудование аэродрома средствами для взлета и посадки и т. п.).

После принятия командиром экипажа решения о вылете самолета с неисправностями летный экипаж самолета должен изолировать (отключить) отказавшее (неисправное) оборудование, выполнить работы, предусмотренные перечнем для обеспечения безопасности полета, и записать в ЖПС (бортовой карточке) за подписями командира экипажа и старшего бортового техника (инженера) характер неисправности (отказа), выполненные работы и принимаемое решение.

442. Целевые осмотры и проверки, а также работы, предусмотренные в парковые дни на самолетах, находящихся на задании, выполняются после прибытия самолета на аэродром постоянного базирования.

443. Оперативная заправка самолетов при послеполетной подготовке устанавливается командующим ВТА (объединением).

444. Комплекты десантно - транспортного и санитарного оборудования должны находиться в самолете или на стоянке самолета в контейнерах (на стеллажах под чехлами). Разрешается часть такого оборудования хранить на складе в авиационно - технической части в укомплектованном и исправном состоянии.

За комплектность и исправность десантно - транспортного и санитарного оборудования, хранимого на стоянке самолета, отвечает старший техник (инженер) самолета.

За сохранность и своевременную доставку десантно - транспортного и санитарного оборудования, сданного для хранения на склад, отвечает командир АТЧ.

Сохранность и исправность комплектов десантно - транспортного и санитарного оборудования проверяются руководящим ИТС по указанию заместителя командира части по ИАС не реже одного раза в полугодие.

445. Десантно - транспортное и санитарное оборудование готовится к применению летным и техническим экипажами самолета. При необходимости для подготовки десантно - транспортного и санитарного оборудования в части могут создаваться специальные расчеты.

За своевременность подготовки десантно - транспортного и санитарного оборудования к применению отвечает командир экипажа, а за полноту и качество подготовки - бортовой техник (инженер) по авиационному и десантному оборудованию.

446. Порядок хранения групповых средств спасения, устанавливаемых на самолеты, определяется командиром части.

Ответственность за исправность систем управления выбросом групповых средств спасения возлагается на специалистов по авиационному вооружению и десантному оборудованию.

Ответственность за состояние и исправность групповых средств спасения, их снаряжение и доставку на самолет возлагается на специалистов ПДС.

Ответственность за своевременное получение групповых средств спасения и установку их на самолет возлагается на командира экипажа.

447. Организация подготовки самолета, погрузки и выгрузки при перевозке опасных грузов осуществляется в соответствии с правилами воздушной перевозки опасных грузов.

448. К парашютному десантированию грузов допускаются парашютные платформы с теми вариантами загрузки, которые прошли летные испытания и в результате которых определены диапазоны допустимых полетных масс и скоростей десантирования, разработана инструкция летному экипажу по контролю подготовки указанных систем к применению, погрузке в самолет и десантированию.

449. Для своевременной и качественной подготовки самолетов штабом части доводятся до руководящего ИТС сведения о грузах и боевой технике, подлежащих перевозке, с указанием их массы, габаритных размеров и типов шасси.

5.4. Авиация Сухопутных войск^{15*}

450. Особенностью работы авиации Сухопутных войск является организация полетов одиночных или малых групп вертолетов в отрыве от мест постоянного базирования. Летные экипажи вертолетов должны быть подготовлены к длительной автономной работе в отрыве от мест постоянного базирования и самостоятельно выполнять все виды подготовок к полетам в объеме, предусмотренном РТО. При этом распределение работ между членами экипажа отрабатывается под руководством заместителя командира части по ИАС и утверждается командиром части.

461. Состав технических аптечек» средств наземного обслуживания специального применения и технологической документации для длительной автономной работы одиночных или малых групп вертолетов определяется в зависимости от поставленных задач и утверждается заместителем командира части по ИАС.

452. Тренажи членов летного экипажа по практическому выполнению работ в условиях автономного базирования проводятся не реже одного раза в квартал под руководством командира экипажа.

453. Перечень документации и имущества, находящихся на борту вертолета, а также схема размещения имущества утверждаются заместителем командира части по ИАС.

¹⁵ * Особенности технической эксплуатации распространяются и на вертолеты, эксплуатирующиеся в других родах и видах авиации Вооруженных Сил.

454. За правильность загрузки и снаряжения вертолетов, расчета взлетной массы и центровки отвечает командир экипажа. За подготовку специального бортового оборудования (узла связи ВЗПУ, средств РЭБ и т. п.) отвечают соответствующие специалисты из состава экипажа.

455. При одиночном базировании журнал подготовки вертолета к полету оформляется летным экипажем, разрешение на допуск вертолета к полету дает командир экипажа. Целевые осмотры, работы по плану паркового дня выполняются после возвращения вертолета на аэродром постоянного базирования.

456. При групповом базировании в отрыве от основного аэродрома подготовка вертолетов осуществляется техническими расчетами с привлечением членов летного экипажа. Каждый технический расчет должен иметь комплект инструментов, приспособлений, запасных частей, расходных материалов по всем специальностям, а также технологическую документацию, обеспечивающую выполнение подготовок к полетам и периодических работ, а также устранение неисправностей в отрыве от основного аэродрома.

457. Регламентные и ремонтные работы на вертолетах, находящихся в отрыве от аэродромов основного базирования, могут выполняться подвижными (аэромобильными) ТЭЧ или ПАРМ с привлечением экипажа.

458. Порядок размещения, подготовки к применению десантно - транспортного оборудования, а также действия членов экипажей вертолетов при выполнении задач по перевозке личного состава и грузов определяются требованиями ст. 444, 447, 449 настоящего Наставления.

5.5. Особенности технической эксплуатации самолетов авиационных организаций ДОСААФ СССР

469. Для авиационной техники, эксплуатирующейся только в авиации ДОСААФ СССР, установление технических и межремонтных ресурсов, закрепление авиационной техники за техническим составом, определение объема и периодичности работ, выполняемых на авиационной технике, особенностей инженерно - авиационного обеспечения полетов, решения на усовершенствование авиационной техники по предложениям личного состава, установление порядка учета и отчетности производится главным инженером авиации ДОСААФ СССР.

460. Обязанности должностных лиц ИТС авиационных организаций, нормы осмотра авиационной техники, порядок материального и аэродромно - технического обеспечения, списания, разделки и использования списанной авиационной техники определяются ЦК ДОСААФ СССР.

461. Непосредственная ответственность за состояние авиационной техники и подготовку ИТС возлагается на заместителей начальников авиационных организаций ДОСААФ по ИАС, инженеров аэроклубов, авиационно - спортивных клубов, инспекторов - инженеров авиационных отделов комитетов ДОСААФ.

5.6. Беспилотные самолеты

462. На беспилотных самолетах, поступивших в часть с завода - изготовителя или складов ВВС, выполняется входной контроль в объеме, определенном указанием главного инженера ВВС.

463. Облет беспилотных самолетов в войсковых частях проводится по распоряжению Главного штаба ВВС.

464. Хранение беспилотных самолетов может быть длительным или временным.

Длительное хранение осуществляется в гермочехле (в контейнере, на транспортно - заряжающих, транспортных, технологических машинах, транспортировочных и технологических тележках) или в гермоконтейнерах.

Временное хранение осуществляется вне гермочехла с периодическим выполнением предусмотренных эксплуатационной документацией работ. Начальник группы хранения и транспортирования авиационной техники ведет журнал ее учета, хранения и консервации (приложение 4.33).

468. В зависимости от объема выполненных работ беспилотные самолеты могут находиться в следующих технических готовностях:

- техническая готовность № 1 - на самолете, имеющем запас ресурса, выполнены очередные регламентные работы, предварительная подготовка или подготовка к повторному применению и предполетная подготовка в объеме до плана пуска. Самолет находится на пусковой установке;
- техническая готовность № 2 - на самолете, имеющем запас ресурса, выполнены очередные регламентные работы, предварительная подготовка или подготовка к повторному применению. Самолет находится на пусковой установке, транспортно - заряжающей, транспортной или технологической машине, технологической тележке или транспортировочной раме;
- техническая готовность № 3 - на самолете, имеющем запас ресурса, выполнены очередные регламентные работы, самолет расконсервирован или поставлен на временное хранение и находится на пусковой установке, транспортно - заряжающей, транспортной, технологической тележке, транспортировочной раме или в контейнере.

Продолжительность нахождения самолетов в технических готовностях № 1, 2, 3 определяется эксплуатационной документацией.

466. Боеготовым считается беспилотный самолет, находящийся в технической готовности № 1.

467. В процессе подготовки к применению на беспилотных самолетах выполняются предварительная,

предполетная, послеполетная подготовки и подготовка к повторному применению. Объем и продолжительность действия каждого вида подготовки определяются РТО.

468. Предварительная подготовка выполняется при подготовке беспилотных самолетов к применению из состояния хранения. Разрешается совмещать выполнение предварительной подготовки с выполнением регламентных работ, при этом повторяющиеся работы выполняются один раз.

469. По истечении продолжительности действия предварительной подготовки, если самолет не переводится на хранение, на нем выполняется повторная предварительная подготовка.

470. Предварительная подготовка выполняется на технической или выжидательной позиции с использованием контрольно - проверочного комплекса, наземных автоматизированных средств контроля или контрольно - проверочной аппаратуры стартовых средств.

471. Предполетная подготовка выполняется перед каждым пуском беспилотного самолета. По своему содержанию она состоит из двух этапов. Первый этап - работы, выполняемые на выжидательной или стартовой позиции. Второй этап - работы, выполняемые

на стартовой позиции непосредственно перед пуском с использованием контрольно - проверочной аппаратуры стартовых средств (предстартовая подготовка). Разрешается заблаговременное выполнение работ по плану пуска в объеме до запуска маршевого двигателя.

472. Послеполетная подготовка выполняется после полета беспилотного самолета, если не планируется его повторное применение. Самолет с выполненной послеполетной подготовкой переводится на хранение.

473. Подготовка к повторному применению выполняется после полета беспилотного самолета, если планируется его повторное применение или перевод в техническую готовность № 1. Выполняется она на технической или выжидательной позиции с использованием контрольно - проверочного комплекса, наземных автоматизированных средств контроля или контрольно - проверочной аппаратуры стартовых средств.

474. Разрешается эксплуатировать беспилотные самолеты сверх назначенного (технического) ресурса по их техническому состоянию. Эксплуатация беспилотных самолетов сверх назначенного (технического) ресурса производится при наличии соответствующих разработанных промышленностью и введенных в действие главным инженером ВВС бюллетеней или указаний главного инженера ВВС.

5.7. Воздушные пункты управления и самолеты - ретрансляторы

476. Техническая эксплуатация средств управления и связи, входящих в состав бортовых узлов связи на летательных аппаратах (ВзПУ, ретрансляторы и др.), организуется и проводится в соответствии с настоящим Наставлением, Руководством по техническому обеспечению связи, автоматизированных систем управления и радиотехнического обеспечения авиации Вооруженных Сил СССР и другими руководящими документами, расчетами бортовых узлов связи и специалистами ИТС авиационной части.

476. На средствах управления и связи, входящих в состав бортовых узлов связи на самолетах, различные виды подготовок, регламентных работ, контроля технического состояния, а также другие работы по техническому обслуживанию проводятся в сроки, предусмотренные единым регламентом технического обслуживания основного объекта.

477. Ответственность за постоянную готовность средств управления и связи бортового узла связи к применению по назначению возлагается на начальника бортового узла связи.

478. Все виды подготовок средств управления и связи к полетам выполняются расчетами бортовых узлов связи совместно со штат - вой группой ИТС.

Периодические виды технического обслуживания (регламентные работы и др.) и войсковой ремонт выполняются ИТС авиационной части, расчетами бортовых узлов связи с участием специалистов войск связи и РТО (выделяемых по заявкам авиационной части начальником войск связи и РТО авиаобъединения). При этом монтажно-демонтажные, регулировочные, настроечные работы на несъемном оборудовании выполняются специалистами бортовых узлов связи.

479. Начальник войск связи и РТО авиаобъединения (начальник связи и РТО) участвует в обеспечении организации ремонта и проведения регламентных работ средств управления и связи общего применения бортовых узлов связи (выполняемых, как правило, на базе ТЭЧ - части) путем выделения специалистов связи и РТО, а также необходимого технологического оборудования и контрольно - проверочной аппаратуры по заявкам авиационной части.

480. За инженерно - техническую подготовку специалистов бортовых узлов связи и проведение тренажей на авиационной технике отвечают начальник связи и инженер по РЭО части.

481. Ввод ключевой информации в аппаратуру закрытой связи и перестройку систем радиосвязи, входящих в состав бортовых узлов связи, осуществляют специалисты бортовых узлов связи.

482. При планировании капитально - восстановительного ремонта воздушных пунктов управления начальник войск связи и РТО авиаобъединения обеспечивает авиационную часть нарядами на ремонт средств управления и связи, заказчиком которых является начальник связи Вооруженных Сил.

Перед отправкой основного объекта в капитальный ремонт аппаратура средств управления и связи (кроме аппаратуры, генеральным заказчиком которой является ВВС) демонтируется специалистами бортового узла связи и специалистами ИАС и направляется в ремонт на предприятия начальника связи

Вооруженных Сил порядком, установленным Руководством по техническому обеспечению связи, автоматизированных систем управления и радиотехнического обеспечения авиации Вооруженных Сил СССР. На нарядах делается отметка: «Изделие эксплуатируется на летательном аппарате».

483. Снабжение бортовых узлов связи ВВС, обслуживающих их подразделений ИТС и АРЗ ВВС средствами управления и связи (заказчиком которых является начальник связи Вооруженных Сил СССР), запасным имуществом, специальной контрольно - проверочной аппаратурой и технологическим оборудованием к ним осуществляется в соответствии с Руководством по снабжению Вооруженных Сил СССР техникой связи и АСУ общего применения.

5.8. Самолеты и самолеты – тренажеры^{16*} военно-учебных заведений

484. Эксплуатация самолетов, самолетов - тренажеров в летных (штурманских) военно-учебных заведениях и самолетов - тренажеров в инженерных (технических) военно-учебных заведениях организуется в соответствии с требованиями настоящего Наставления, действующей эксплуатационной документации, а также в соответствии с указаниями и распоряжениями главного инженера ВВС, главных инженеров авиации видов Вооруженных Сил.

К самолетам - тренажерам относятся списанные с летной эксплуатации самолеты, используемые в учебных целях на земле в объеме руководств по летной и технической эксплуатации с учетом конкретных задач обучения. Полеты на самолетах - тренажерах запрещаются.

485. В военно-учебных заведениях разрешается закреплять один самолет за двумя техниками (бортовыми техниками) самолетов, три самолета - тренажера - за одним инструктором практического обучения.

486. При организации полетов ИТС каждого АТО, как правило, обеспечивает одну смену полетов.

487. При необходимости повышения интенсивности эксплуатации самолетного парка может быть организовано посменное обеспечение полетов на базе одного или нескольких АТО. В этом случае для полетов в обе смены летного дня используются в основном одни и те же самолеты, меняется только ИТС.

488. Для обеспечения посменных полетов приказом по части за каждым техником самолета закрепляется пара самолетов (свой самолет и самолет техника - напарника) или один самолет за двумя техниками (бортовыми техниками) самолетов.

Из ИТС АТО, участвующих в посменных полетах, формируются смены ИТС. Старшими смен назначаются командиры АТО.

489. В дни посменных полетов каждая смена перед началом полетов в свою смену проверяет состояние выделенные на полеты самолетов по записям в журналах подготовки самолетов к полетам и выполняет на них предполетную подготовку.

Контроль качества выполнения подготовок самолетов к полетам, в том числе и других АТО, осуществляет руководящий ИТС смены в объеме своих функциональных обязанностей.

После окончания полетов каждой смены выполняется послеполетная подготовка. При перерывах в полетах менее 3 ч разрешается производить передачу смен в процессе совместной подготовки самолетов к повторному полету специалистами обеих смен. При этом послеполетная и предполетная подготовки на самолетах не выполняются.

Очередность работы смен инженерно - технического состава устанавливается заместителем командира части по ИАС.

490. В дни «предварительно» подготовки, в дни работы на авиационной технике, в парковые дни ИТС каждого АТО выполняет работы на своих самолетах. При этом на самолетах, закрепленных за двумя техниками (бортовыми техниками) самолетов, работы выполняются одним или двумя техниками, один из которых назначается старшим. Техники самолетов, за которыми закреплены два самолета (свой самолет и самолет техника - напарника), выполняют работы только на одном своем самолете.

491. Постановка на учет самолетов - тренажеров и допуск их к эксплуатации производятся приказом по военно-учебному заведению на основании акта проверки готовности самолетов - тренажеров к использованию в учебном процессе в соответствии с программой обучения.

492. К эксплуатации допускаются самолеты - тренажеры, на которых:

- двигатели и оборудование находятся в исправном состоянии;
- силовые элементы конструкции планера обеспечивают безопасную эксплуатацию на земле;
- шасси стопорятся в выпущенном положении дополнительными стопорными устройствами;
- центровка самолета - тренажера исключает возможность его опрокидывания, в том числе и при выполнении на нем работ; при необходимости центровка самолета - тренажера может быть изменена установкой дополнительных грузов;
- установлены устройства, исключающие возможность взлета, непреднамеренного запуска двигателей, руления, сброса подвесок, топливных баков, фонарей, которые могут угрожать безопасности личного состава и привести к повреждению авиационной техники;

¹⁶ * Под термином «самолет - тренажер» понимаются также вертолет - тренажер, планер - тренажер и другие летательные аппараты - тренажеры, их двигатели и оборудование.

- сняты и заменены учебными образцами (макетами) АСП, стартовые ускорители и пиротехнические средства; исключение составляют пиротехнические средства, обеспечивающие работоспособность систем пожаротушения на земле.

493. Эксплуатация самолетов - тренажеров, их двигателей и оборудования проводится по состоянию в следующих пределах:

- самолеты - тренажеры - до истечения назначенных сроков службы, установленных для данных типов самолетов (самолетов - тренажеров);
- авиационные двигатели и воздушные винты - в пределах установленных для них межремонтных и назначенных ресурсов (сроков службы); в расход их ресурса засчитывается 80% работы в составе самолета - тренажера;
- оборудование самолетов - тренажеров - в пределах срока службы самолетов - тренажеров, за исключением баллонов, пиропатронов, аккумуляторов и другого оборудования, влияющего на безопасность обучения, которые эксплуатировать в пределах установленных для них сроков проверки (замены), межремонтных и назначенных ресурсов и сроков службы.

Перечень агрегатов с ограниченными ресурсом и сроком службы определяется для каждого самолета - тренажера с учетом его целевого использования и утверждается начальником военно-учебного заведения.

После выработки авиационными двигателями, воздушными винтами и оборудованием самолетов - тренажеров установленных для них межремонтных ресурсов и сроков службы они подлежат отправке в ремонт в установленном порядке.

494. На каждый самолет - тренажер разрабатывается руководство по эксплуатации, утверждаемое начальником военно-учебного заведения. В нем излагаются:

- назначение самолета - тренажера;
- особенности конструкции и эксплуатации;
- требования по мерам безопасности и меры по исключению возникновения пожара;
- перечень учебных задач, которые можно решать на данном самолете - тренажере, и порядок (технология) их выполнения.

495. Выполнение работ на самолетах - тренажерах по бюллетеням промышленности проводится исходя из условий обеспечения безопасного и качественного обучения личного состава. Решение о необходимости выполнения работ по бюллетеням на самолетах - тренажерах принимается начальником военно-учебного заведения.

496. Восстановление работоспособности самолетов - тренажеров, контроль технического состояния и другие работы проводятся силами и средствами военно-учебного заведения с привлечением при необходимости представителей АРЗ и промышленности.

На двигателях, которые используются для обучения личного состава процессу опробования, работы по бюллетеням выполняются в обязательном порядке в соответствии с условиями, изложенными в бюллетенях.

5.9. Особенности подготовки авиационной техники, выполняющей литерные полеты

497. Организация и выполнение литерных полетов (литерами «А» и «К») проводятся в соответствии с положениями, введенными в действие приказами главнокомандующего ВВС. Указанные положения определяют:

- порядок допуска личного состава и авиатехники к выполнению полетов литерами «А» и «К»;
- порядок и объем подготовки авиатехники;
- состав комиссии и порядок проверки окончательной готовности самолета к выполнению полета;
- порядок оформления акта по комиссованию;
- сроки действия комиссования;
- порядок обслуживания самолета на промежуточных аэродромах;
- порядок выделения средств заправки самолета и оценки их состояния комиссией, назначенной приказом командира АТЧ аэродрома вылета;
- порядок организации охраны самолетов.

5.10. Пилотажные и комплексные тренажеры

498. К пилотажным и комплексным неспециализированным тренажерам относятся тренажеры, обеспечивающие наземное обучение технике пилотирования, самолетовождению летных экипажей и контроль за их действиями при выполнении комплекса задач, решаемых на борту самолета на всех этапах полета и в аварийных ситуациях.

В состав тренажеров входят электронные, радиотехнические, электрические, телевизионные, пневмогидравлические устройства, системы имитации, цифровые и аналоговые вычислительные машины и устройства, специальные источники и преобразователи электрической энергии.

499. Пилотажные и комплексные тренажеры устанавливаются в специальных зданиях (помещениях), удовлетворяющих требованиям эксплуатационной документации. Ответственность за разработку технической документации, строительство и подготовку помещений для размещения пилотажных и

комплексных тренажеров в соответствии с требованиями нормативной документации возлагается на АТЧ.

500. Распаковка, расконсервация, размещение, монтаж оборудования тренажеров, проведение пусконаладочных и регулировочных работ проводятся бригадами промышленности с участием и под контролем инженерно - технического состава авиационной части.

501. Приемку тренажера в эксплуатацию проводит комиссия, в состав которой включается ИТС, а также летный состав (экипаж), имеющий опыт летной работы на самолете, для которого предназначен тренажер.

В процессе приемки тренажера проверяется его комплектность, оцениваются работоспособность всех систем и оборудования, соответствие характеристик тренажера требованиям технических условий, изложенных в протоколе приемо-сдаточных испытаний.

Тренажер считается принятым в эксплуатацию после утверждения двустороннего акта командиром авиационной части.

502. Техническая эксплуатация пилотажного или комплексного тренажера осуществляется штатной группой обслуживания и регламента.

Подготовка тренажера к «полетам» осуществляется только при наличии плановой таблицы тренировки летного состава.

503. Ответственность за техническое состояние и организацию эксплуатации пилотажных комплексных тренажеров летных экипажей возлагается на инженера части по электронной автоматике и счетно-решающим устройствам (по авиационному оборудованию).

504. Ответственность за техническое состояние и организацию эксплуатации специализированных тренажеров возлагается на специалистов по системам, работу которых воспроизводят эти тренажеры.

505. Эксплуатация тренажеров летным составом разрешается в плановом порядке только под руководством инструкторов из лиц летного состава, определенных приказом командира части.

506. В отсутствие специалистов группы обслуживания тренажера любые занятия и работы на тренажере запрещаются.

Обучение и самообучение технике пилотирования и самолетовождения на тренажерах лиц ИТС запрещаются.

507. После выполнения каждого вида регламентных работ тренажер проверяется на работоспособность по программе, приведенной в эксплуатационной документации.

После выполнения 1000 - часовых (годовых) регламентных работ и среднего ремонта характеристики тренажера проверяются на соответствие требованиям технических условий в объеме и по методике приемо-сдаточных испытаний, приведенной в формуляре тренажера.

Контрольные упражнения и комплексные «облеты» при этом выполняются членами летного экипажа.

508. Расход ресурса тренажера и отдельных его систем (имитаторов) отсчитывается по счетчикам с момента их приемки группой обслуживания от бригады промышленности или авиационного ремонтного предприятия.

Для систем (имитаторов), не имеющих счетчиков, в расход ресурса засчитывается все время работы после включения электропитания.

509. Объединения ВВС представляют раз в полугодие (по состоянию на 1 января и на 1 июля каждого года) отчеты о пономерном наличии, состоянии и использовании наземных пилотажных и комплексных тренажеров летчика. Форма отчета приведена в приложении 4.34.

6. РЕМОНТ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ.

6.1. Общие положения.

510. Ремонт - это комплекс операций по восстановлению исправности или работоспособности авиационной техники и восстановлению ресурсов авиационной техники и ее составных частей.

511. Ремонт может быть регламентированным или ремонтом по техническому состоянию.

Регламентированный ремонт - ремонт, выполняемый с периодичностью и в объеме, установленными в эксплуатационной документации (независимо от технического состояния авиационной техники в момент начала ремонта).

Ремонт по техническому состоянию - ремонт, при котором контроль технического состояния выполняется с периодичностью и в объеме, установленными в нормативно - технической документации, или при наличии повреждения, а объем и момент начала ремонта определяются техническим состоянием самолета.

По месту выполнения ремонт делится на войсковой и заводской.

По объему ремонт подразделяется на текущий, средний и капитальный.

Текущий ремонт - ремонт, выполняемый для восстановления исправности или работоспособности и состоящий в замене и (или) в восстановлении отдельных составных частей авиационной техники.

Средний ремонт - ремонт, выполняемый для восстановления исправности и частичного восстановления ресурса с заменой или восстановлением составных частей авиационной техники ограниченной номенклатуры и контролем технического состояния.

Капитальный ремонт - ремонт, выполняемый для восстановления исправности авиационной техники и ее ресурса с заменой или восстановлением любых составных частей авиационной техники, включая базовые.

Средний и капитальный ремонты могут также выполняться только для восстановления ресурса или только для восстановления исправности.

512. Объем среднего и капитального ремонта для восстановления ресурса и значения восстанавливаемых ресурсов устанавливаются нормативно - технической документацией.

Объем ремонта каждого конкретного типа авиационной техники определяется перечнями работ, руководствами по ремонту, бюллетенями промышленности, введенными в действие главным инженером ВВС, а также указаниями главного инженера ВВС.

513. Текущий, средний и капитальный ремонты для восстановления исправности или работоспособности поврежденной авиационной техники различают по трудозатратам на восстановление и по предельным срокам ремонта (приложение 3.15),

Ориентировочные трудозатраты на ремонт определяются в процессе предварительной оценки технического состояния авиационной техники, получившей повреждение.

Окончательная оценка технического состояния (дефектация) с применением инструментальных методов контроля проводится подразделением (частью, предприятием), которое будет выполнять ремонт.

514. Как правило, восстановление исправности и работоспособности самолетов, требующих текущего ремонта, выполняется в АТС и ТЭЧ части; требующих среднего ремонта - в ТЭЧ и ВАРМ; требующих капитального ремонта - на авиационных ремонтных заводах и заводах промышленности.

В войсковых условиях может также производиться восстановление поврежденных и отказавших агрегатов (блоков, приборов, устройств). Отремонтированные агрегаты используются для пополнения обменного фонда или устанавливаются на самолеты.

Учет отремонтированных агрегатов ведется в журнале (приложение 4.35).

Агрегаты, отремонтировать которые в войсковых условиях невозможно, направляются для ремонта в АРЗ.

6.2. Войсковой ремонт

Силы и средства войскового ремонта

515. Войсковой ремонт - это ремонт, выполняемый в местах расположения неисправной авиационной техники силами и средствами авиационных частей, войсковых авиационных ремонтных мастерских, бригад авиационных ремонтных заводов и заводов промышленности.

516. На авиационные части и ВАРМ^{17*} возлагается решение следующих задач:

- восстановления поврежденной и отказавшей авиационной техники в местах ее расположения;
- выполнения работ по бюллетеням промышленности и указаниям главного инженера ВВС, подлежащих выполнению в войсках;
- содержания средств войскового ремонта, СНО СП и инструмента в постоянной готовности к

¹⁷ * Под ВАРМ понимаются подвижные авиационные ремонтные мастерские, стационарные войсковые авиационные, ремонтные мастерские, дивизионные авиационные ремонтные мастерские, оснащенные средствами войскового ремонта, для которых ремонт является одной из основных задач.

ремонту авиационной техники.

517. При проведении войскового ремонта подразделения авиационных частей и ВАРМ (бригады АРЗ и заводов промышленности) используют средства войскового ремонта, СНО СП и инструмент авиационных частей (ВАРМ). При необходимости для выполнения войскового ремонта может привлекаться технологическое оборудование АРЗ и заводов промышленности.

518. Средства войскового ремонта - совокупность разнообразных машин, механизмов, приспособлений, приборов, инструмента и производственных помещений, предназначенных для выполнения текущего и среднего ремонта самолета с эксплуатационными и боевыми повреждениями.

Средства войскового ремонта могут быть стационарные, подвижные, аэромобильные.

Стационарные средства войскового ремонта используются при войсковом ремонте авиационной техники на местах постоянного базирования.

Подвижные (на базе автомобилей и прицепов) и аэромобильные (приспособленные к перевозке воздушным транспортом) средства войскового ремонта используются при ремонте самолетов в местах вынужденных посадок и при маневре.

Стационарные, подвижные и аэромобильные средства войскового ремонта являются производственной базой ТЭЧ авиационных частей и ВАРМ.

Авиационные технические отряды осуществляют войсковой ремонт, используя средства эксплуатации и отдельные технические устройства.

519. Средства войскового ремонта закрепляются за начальниками технических расчетов, начальниками групп ТЭЧ части (полковых групп, ВАРМ), содержатся укомплектованными, исправными и в постоянной готовности к использованию по прямому назначению, а подвижные и аэромобильные, кроме того, и к перебазированию. Ответственность за состояние средств войскового ремонта, их готовность к применению и перебазированию возлагается в АТО на командира АТО, в ТЭЧ части (ВАРМ) - на начальника ТЭЧ (ВАРМ).

520. Обеспечение авиационных частей и ВАРМ средствами войскового ремонта осуществляется в соответствии с нормами табелизации. Необходимые при ремонте энергоисточники и подъемно - транспортные средства, не входящие в состав средств войскового ремонта, выделяются авиационно - техническими частями по заявкам авиационных частей (ВАРМ).

521. Ежегодно должна производиться аттестация рабочих мест, входящих в состав средств войскового ремонта. По результатам аттестации производятся замена и модернизация устаревшего оборудования в целях повышения его производительности и мобильности. Порядок проведения аттестации рабочих мест устанавливается главным инженером ВВС.

Организация войскового ремонта

522. Войсковым ремонтом, как правило, восстанавливаются самолеты, требующие для восстановления исправности и работоспособности текущего и среднего ремонта. Оценка технического состояния и ориентировочных трудозатрат на ремонт самолета, получившего повреждение, проводится в соответствии с Положением о порядке проведения расследования и восстановления поврежденной в процессе эксплуатации авиационной техники в войсковых частях авиации Вооруженных Сил СССР.

523. Расследование фактов повреждения авиационной техники производится в соответствии:

- с приказом министра обороны СССР - если повреждения произошли в процессе летного происшествия, классифицируемого как «поломка»;
- с названным в ст. 522 Положением - во всех остальных случаях повреждения авиационной техники в процессе эксплуатации.

524. Расследование фактов повреждения авиатехники и оценка целесообразности вызова представителя промышленности производятся комиссиями, назначенными:

- главнокомандующим ВВС (командующим авиацией вида Вооруженных Сил) или по его указанию командующими объединениями при летных происшествиях, классифицируемых как «поломка»;
- командующими объединениями в других случаях повреждения авиатехники в процессе полетов;
- командирами соединений (отдельных частей) при повреждениях авиатехники на земле, не связанных с производством полетов.

525. Расследование, оценка технического состояния поврежденной авиатехники и определение целесообразности и возможности ее восстановления до летного состояния, отработка предложений по дальнейшему использованию производятся комиссиями, указанными в ст. 524, с обязательным включением в их состав представителей конструкторского бюро и завода - изготовителя поврежденного самолета.

526. Вызов представителей ОКБ и завода - изготовителя осуществляет председатель комиссии по расследованию летного происшествия или командующий объединением во всех остальных случаях повреждения авиатехники

в процессе эксплуатации. Вызов должен быть осуществлен в срок не более 2 суток с момента повреждения авиатехники с предварительной (в течение не более 1 суток) оценкой возможности восстановления летательного аппарата до летного состояния.

527. Руководители ОКБ и заводов - изготовителей по получении вызова направляют своих

представителей в эксплуатирующие организации для участия в расследовании, оценке технического состояния поврежденной авиатехники, определении целесообразности, возможности и порядка ее восстановления. Срок прибытия представителей в воинскую часть не должен превышать 5 суток с момента получения вызова. Контроль осуществляют начальники представительства заказчика в ОКБ и на предприятии - изготовителе летательного аппарата.

528. Общий срок расследования повреждения авиатехники, оценки возможности ее восстановления до летного состояния, составления утверждения акта не должен превышать 15 суток с момента повреждения в случаях привлечения представителей промышленности и 5 суток - в случаях при расследовании без участия специалистов промышленности.

При необходимости проведения дополнительных исследований сроки могут быть продлены решением командира, организующего расследование, но не более чем до 30 или 15 суток соответственно.

529. Акты по результатам расследования повреждения авиатехники и оценка возможности ее восстановления до летного состояния подписываются всеми членами комиссии, в том числе представителями промышленности, и утверждаются:

- председателем комиссии по расследованию летного происшествия, классифицируемого как «поломка»;
- командующими объединениями во всех остальных случаях повреждения авиатехники.

530. Командующие объединениями в двухдневный срок с момента утверждения актов направляют их главному инженеру ВВС (главным инженерам авиации видов ВС), начальнику тыла и вооружения ВВС, а также руководителям ОКБ, заводов - изготовителей самолета, представительств заказчика в ОКБ и на заводе - изготовителе с приложением заявок на необходимые для восстановления агрегаты и детали.

531. В актах в обязательном порядке помещаются фотографии (под различными ракурсами) поврежденных самолетов и их элементов, а также дается полный перечень всех поврежденных элементов конструкции самолета.

532. Акты, поступившие из авиационных объединений указанным в ст. 530 адресатам без подписи актов или особых мнений членами комиссий от ОКБ и предприятия - изготовителя, возвращаются в адреса командующих объединениями без рассмотрения.

533. Руководители предприятий - изготовителей, самолетов и представительств заказчика в 5 - дневный срок с момента поступления акта производят расчет затрат на восстановление авиатехники, поврежденной по вине воинской части, и во всех случаях сообщают о них главному инженеру ВВС (главным инженерам авиации видов Вооруженных Сил), начальнику тыла и вооружения ВВС и командующему объединением.

В случае если затраты на восстановление не превышают 5% первоначальной стоимости самолета, готовят проект решения МАП - ВВС (авиации вида Вооруженных Сил) о порядке и сроках восстановления, подписывают его и направляют главному инженеру ВВС (главным инженерам авиации видов Вооруженных Сил) для дальнейшего оформления.

При стоимости ремонта самолета более 5% его первоначальной стоимости решение на восстановление (списание) принимает главнокомандующий ВВС на основании доклада главного инженера ВВС (главных инженеров авиации видов Вооруженных Сил), начальника вооружения ВВС.

Принятое решение доводится главным инженером ВВС до соответствующих сторон для организации работ по восстановлению (списанию) самолета.

С момента утверждения решения и до окончания восстановления самолет не учитывается при определении норм исправности авиационной техники в данной воинской части.

534. При получении информации от предприятий - изготовителей и представительств заказчика о стоимости ремонта самолета (менее 5% первоначальной стоимости), от главного инженера ВВС (главных инженеров авиации видов Вооруженных Сил) о принятии главнокомандующим ВВС решения на восстановление самолета (при стоимости ремонта более 5% первоначальной стоимости), совместного МАП - ВВС (авиации вида Вооруженных Сил) решения о порядке и сроках восстановления поврежденного самолета командующие объединениями авиации заключают договор с руководителями предприятий промышленности на производство восстановительных работ в пределах стоимости, определенной руководителем предприятия - изготовителя и представительства заказчика.

535. До получения информации о стоимости ремонта поврежденной авиатехники, совместного МАП - ВВС (авиации вида Вооруженных Сил) решения на восстановление и заключения договора направление поврежденной авиатехники на АРЗ или предприятие промышленности запрещается.

536. Оплата расходов, связанных с командированием представителей ОКБ и завода - изготовителя для исследования поврежденной по вине воинских частей техники и ее восстановления, производится за счет средств сметы Министерства обороны СССР.

В случае необоснованного вызова представителей промышленности для оценки технического состояния летательного аппарата (при явной невозможности его восстановления до летного состояния) оплата всех расходов (суточных, квартирных, стоимости проезда) представителям ОКБ и завода - изготовителя летательного аппарата производится за счет денежных средств, выделенных объединению по смете Министерства обороны СССР, с последующим привлечением должностного лица, направившего вызов специалистам МАП, к материальной ответственности по возмещению ущерба, причиненного

государству, в порядке, установленном приказом министра обороны СССР.

537. В расходы по восстановлению поврежденных летательных аппаратов не включаются стоимость технического имущества, запасных частей и другие затраты из фондов воинской части, объединения.

538. Заказ недостающих агрегатов и деталей на технику, вышедшую из строя по вине воинской части, производится в соответствии с требованиями приказа главнокомандующего ВВС.

539. При расследовании и восстановлении поврежденных летательных аппаратов ответственность возлагается:

- на командующего объединением - за организацию работ по расследованию и дефектации летательного аппарата после прибытия представителей ОКБ и завода - изготовителя, привлечение к ответственности должностных лиц, по вине которых допущено повреждение авиационной техники, и возмещение ущерба, причиненного государству, в соответствии с требованиями Положения о материальной ответственности военнослужащих;
- на должностное лицо, утвердившее акт, и комиссию по расследованию и исследованию от объединения, ОКБ и завода - изготовителя - за качество проведенных работ по оценке технического состояния летательного аппарата, определение целесообразности и возможности его восстановления до летного состояния;
- на представителей ОКБ, входящих в состав комиссии, - за оценку прочностных свойств поврежденного летательного аппарата;
- на руководителя предприятия - изготовителя летательного аппарата - за качество отработки технологии ремонта поврежденного летательного аппарата и согласование ее при необходимости с генеральным конструктором летательного аппарата;
- на непосредственных исполнителей работ (в соответствии с совместным решением) - за качество работ в соответствии с технологией ремонта.

540. Все работы по восстановлению поврежденного летательного аппарата отражаются в деле ремонта, а результаты оформляются в виде акта с записью в формуляре.

541. В случае восстановления летательного аппарата, имевшего нарушения прочности и летно - технических характеристик, акт ремонта направляется руководителю ОКБ для принятия решения об установлении ресурса и срока службы до очередного ремонта.

542. Руководитель ОКБ на основании актов расследования и ремонта принимает решение о возможности допуска отремонтированного летательного аппарата к эксплуатации и об установлении ему ресурса и срока службы, о чем в 5 - дневный срок после получения акта ремонта сообщает в адрес командующего объединением, в котором проводился ремонт, а также в адрес главного инженера ВВС (главного инженера авиации вида Вооруженных Сил), начальника вооружения ВВС.

543. Войсковой ремонт самолетов организуется посменно и проводится в соответствии с руководством по ремонту самолета (агрегата, блока, прибора, устройства).

Для поиска сложных неисправностей, регулировки и настройки систем и бортовых комплексов ремонтируемых самолетов по решению главного инженера объединения может привлекаться летающая лаборатория объединения.

544. Самолеты, требующие ремонта в ВАРМ (АРЗ, заводе промышленности), передаются из авиационных частей в ВАРМ (АРЗ, завод промышленности) полностью укомплектованными и с оформленной документацией. Ответственность за состояние, комплектность и правильность оформления документации несет заместитель командира части по ИАС. Отправка в ремонт не полностью укомплектованных самолетов производится с разрешения должностного лица, имеющего право принимать решение об отправке самолета в ремонт (в ВАРМ - заместителя командира соединения по ИАС, в реморганы своего объединения - главного инженера объединения, в АРЗ других объединений и заводы промышленности - главного инженера ВВС (авиации видов Вооруженных Сил)).

Передача самолетов в ремонт и получение их из ремонта оформляются приемо-сдаточным актом (приложения 4.37, 4.38).

545. При вынужденной посадке самолета вне аэродрома восстановление его до летного состояния, как правило, проводится на месте вынужденной посадки.

Решение о восстановлении самолета на месте вынужденной посадки принимает заместитель командира части по ИАС.

546. При невозможности восстановления самолета до летного состояния на месте вынужденной посадки производится эвакуация самолета к месту дислокации части. Если самолет летел из АРЗ, проводится его эвакуация в АРЗ. Решение об эвакуации принимает командир авиационной части. Эвакуация выполняется силами и средствами АТЧ с участием ИТС авиационной части (АРЗ), которой принадлежит самолет.

Самолеты авиационных частей, поврежденные в процессе полетов, в том числе при вынужденных посадках, передаются в АРЗ только после получения совместного МАП - ВВС (авиации вида Вооруженных Сил) решения на восстановление и заключение договора.

547. Если невозможно восстановить самолет на месте вынужденной посадки или эвакуировать, производится разборка самолета на запасные части или разделка в металлолом. Решение о разборке или

разделке самолета принимает командующий объединением, которому принадлежит самолет, по докладу главного инженера объединения. Самолет списывается в этом случае в установленном порядке.

548. На авиационную технику, проходящую в войсковых условиях средний ремонт, заводится дело ремонта. В дело ремонта входят:

- приемо-сдаточный акт;
- ведомости дефектации;
- ведомости выполненных на авиационной технике восстановительных, регулировочных, нивелировочных, профилактических и других работ, а также работ по замене агрегатов и узлов; в ведомостях указываются примененные методы ремонта и контроля и трудозатраты на выполненные работы;
- протоколы всех проведенных испытаний;
- карточки облета самолета после ремонта и материалы объективного контроля полета на облет;
- перечень израсходованных запасных частей и материалов.

Заключение о пригодности авиационной техники к эксплуатации после ремонта с указанием эксплуатационных ограничений, если они есть, записывается в формуляр авиационной техники.

На авиационную технику, проходящую текущий ремонт, дело ремонта не заводится. Факт ремонта с указанием выполненных работ и метода ремонта, а также трудозатраты записываются в соответствующий раздел формуляра.

549. Весь инженерно - технический состав авиационных частей и ВАРМ должен быть подготовлен к выполнению войскового ремонта эксплуатируемой авиационной техники. Обучение инженерно - технического состава войсковому ремонту в соответствии с Курсом боевой подготовки инженерно - технического состава организуется инженерами авиационных частей по специальностям (начальниками групп ВАРМ) и проводится инструкторами практического обучения на учебной базе ТЭЧ части (ВАРМ). За подготовку личного состава к войсковому ремонту отвечают: в техническом расчете - начальник технического расчета, в АТО - командир АТО, в ТЭЧ части (ВАРМ) - начальник ТЭЧ части (ВАРМ). За подготовку выездных бригад АРЗ отвечает главный инженер АРЗ. Инструкторами практического обучения по войсковому ремонту назначаются специалисты ИТС, прошедшие подготовку в ВАРМ, АРЗ или на предприятиях промышленности в соответствии с программами обучения и Курсом боевой подготовки ИТС.

Нормы подготовки инструкторов практического обучения по войсковому ремонту приведены в приложении 3.16.

6.3. Заводской ремонт

Организация заводского ремонта

550. Заводской ремонт авиационной техники проводится для восстановления ее исправности и ресурса и выполняется на авиационных ремонтных заводах Министерства обороны или заводах промышленности.

Авиационные ремонтные заводы выполняют капитальный и средний ремонт авиационной техники, регламентированный ремонт и ремонт по техническому состоянию.

551. Авиационные ремонтные заводы подразделяются на хозрасчетные и бюджетные. Производственно - хозяйственная деятельность АРЗ организуется в соответствии с приказами и директивами министра обороны СССР и главнокомандующего ВВС, указаниями главного инженера ВВС.

Авиационные ремонтные заводы являются отдельными войсковыми частями объединения и подчинены командующим объединениями (заводы центрального подчинения - главному инженеру ВВС).

Командующий объединением осуществляет руководство АРЗ через своих заместителей по соответствующим службам, начальников отделов и служб управления командующего, штаба.

Главный инженер объединения отвечает за производственную финансово - хозяйственную деятельность, организацию планирования и проведения капитального ремонта авиационной техники, организацию освоения ремонта новой авиационной техники, подготовку сил и средств АРЗ к проведению ремонта авиационной техники, получившей эксплуатационные и боевые повреждения.

552. На авиационные ремонтные заводы возлагаются:

- выполнение ремонта и модернизации авиатехники и СНО СП;
- обеспечение постоянной мобилизационной готовности производства, средств ремонта и личного состава;
- оказание помощи авиационным частям в восстановлении поврежденной авиационной техники силами бригад и подвижных подразделений;
- выполнение работ по бюллетеням промышленности.

553. Указанием главного инженера ВВС (главных инженеров авиации видов Вооруженных Сил) назначаются ведущие заводы по отдельным типам авиационной техники. На них возлагаются:

- первоочередное освоение ремонта новых образцов авиационной техники;
- оказание технической помощи другим АРЗ в освоении ремонта однотипной авиационной техники;

- первоочередное внедрение передовых форм организации производства и - труда, управления качеством ремонта авиационной техники, современного оборудования и средств измерений, а также прогрессивных технологических процессов, допущенных к применению бюллетенями промышленности и указаниями главного инженера ВВС;
- производственная проверка ремонтной документации, разработанной промышленностью;
- разработка эталонной рабочей документации (нормативной и технологической), внесение в нее изменений и дополнений согласно бюллетеням промышленности и указаниям главного инженера ВВС и трансформирование ее для ведомых АРЗ.

Взаимоотношения ведущих и ведомых АРЗ осуществляются на договорных основах.

554. Порядок освоения ремонта определяется специальным положением.

Для освоения ремонта новых образцов авиационной техники назначаются:

- 2 - 3 тяжелых самолета (вертолета);
- 3 - 5 самолетов - истребителей, истребителей - бомбардировщиков, легких самолетов, легких вертолетов и крылатых ракет типа «воздух - поверхность»;
- 8 - 10 авиационных двигателей, газотурбинных установок, главных редукторов вертолетов;
- 3 - 5 систем авиационного, радиоэлектронного оборудования, вооружения, наземных средств связи и РТО, тренажеров при отдельном освоении их ремонта на специализированных АРЗ.

По результатам освоения ремонта уточняются потребности АРЗ в оборудовании, инструменте, запасных частях, материалах и трудозатратах на ремонт. Работы по освоению ремонта заканчиваются составлением отчета о готовности АРЗ к серийному ремонту новых образцов авиационной техники, утверждаемого заместителем командующего объединением по ИАС.

555. Ремонт авиационной техники по техническому состоянию на АРЗ производится по технической документации на данный вид ремонта, разработанной (согласованной) изготовителем авиационной техники и введенной в действие главным инженером ВВС. Ремонт поврежденных самолетов по техническому состоянию проводится на основании решения МАП - ВВС (авиации вида Вооруженных Сил) о порядке и сроках восстановления. Ремонт авиадвигателей по техническому состоянию проводится на основании актов об их техническом состоянии, составленных авиационной частью с участием представителя АРЗ.

556. Регламентированный заводской ремонт (средний или капитальный) авиатехники выполняется с периодичностью, установленной бюллетенями промышленности или указаниями главного инженера ВВС.

Направление авиационной техники на АРЗ для выполнения регламентированного ремонта осуществляется на основании плана отхода ее в ремонт. Ответственность за своевременную подачу авиатехники в ремонт возлагается на главных инженеров объединений.

557. Приемка самолетов в ремонт на АРЗ осуществляется специалистами станции летных испытаний в присутствии представителей эксплуатирующей части.

На каждый самолет, принятый в ремонт, оформляется приемо-сдаточный акт (в двух экземплярах) и заводится контрольная карточка (контрольный лист), в которой отмечаются укомплектованность и неисправности, которые необходимо устранить в случае передачи самолета в авиационную часть без ремонта.

Самолеты, прибывшие на АРЗ летом, хранятся до запуска в ремонт полностью укомплектованными (за исключением секретного оборудования, боеприпасов (ракет) и пиротехнических средств). Порядок хранения и содержания таких самолетов должен обеспечивать готовность их к передаче в авиационные части в срок не более 5 суток.

Принятые в ремонт самолеты консервируются, размещаются на стоянке ремфонда, зачехляются, пломбируются и сдаются под охрану. На каждый самолет прикрепляется бирка с указанием даты его последней и очередной консервации. Уход за самолетом ремфонда производится техническим составом станции летных испытаний АРЗ в соответствии с действующей документацией. За проведение регламентных работ и консервации самолетов и их двигателей отвечает заместитель начальника станции летных испытаний.

558. Хранение ремфонда авиационных двигателей, агрегатов, оборудования самолетов осуществляется в соответствии с Руководством по хранению авиационного имущества на складах, базах и в воинских частях авиации Вооруженных Сил СССР.

559. При заводском ремонте летательных аппаратов заменяют авиадвигатели и главные редукторы вертолетов, если остаток их ресурса меньше 10% при ресурсе до 500 ч и менее, 50 ч - при ресурсе 500 ч и более.

Агрегаты, блоки и приборы систем самолета, авиационного вооружения, авиационного и радиоэлектронного оборудования подлежат ремонту в сроки, установленные бюллетенем промышленности (указанием главного инженера ВВС) по конкретному типу авиационной техники или при остатке их межремонтного ресурса, не обеспечивающем эксплуатацию до очередного ремонта.

Остаток ресурса (срока службы) деталей из полимерных материалов должен обеспечивать их эксплуатацию до очередного ремонта.

560. Объем регламентированного заводского ремонта авиатехники устанавливается ремонтной или нормативно - технической документацией, введенной в действие главным инженером ВВС. При ремонте

авиационной техники по техническому состоянию объем ремонта определяется по результатам диагностирования с включением обязательных операций, предусмотренных технической документацией на данный вид ремонта на основании оценки уровня надежности изделия и его составных частей.

Объем диагностирования при ремонте по техническому состоянию определяется перечнем работ, изложенных в руководстве по ремонту соответствующего изделия, либо перечнем работ, согласованным с разработчиком ремонтной документации и введенным в действие главным инженером ВВС, либо (для поврежденной авиационной техники) перечнем работ, вытекающих из характера повреждений.

561. Работы по бюллетеням, подлежащие выполнению в эксплуатирующихся частях, проводятся на АРЗ в том случае, если детали, комплектующие изделия, оборудование и инструмент для них направлены авиационной частью вместе со сдаваемой в ремонт авиационной техникой.

Работы по бюллетеням, при невыполнении которых эксплуатация авиационной техники запрещена, проводятся и после окончания ремонта, до отправки авиационной техники в части.

Детали, комплектующие изделия, оборудование и инструмент для выполнения работ по бюллетеням промышленности, выполняемых при ремонте, потребуются и направляются на АРЗ в количестве, соответствующем плану ремонта. При непоставке деталей по бюллетеням предприятиями промышленности на АРЗ (в случаях их своевременного запроса АРЗ) разрешается передача отремонтированной авиатехники в авиационные части с невыполненными работами по бюллетеням, если это не влияет на безопасность полетов. Разрешение на передачу в авиационные части недоработанной техники дает главный инженер ВВС после принятия совместного МАП - ВВС решения о порядке и сроках ее доработки.

562. Качество ремонта контролируется должностными лицами участков, цехов и работниками ОТК.

Отдел технического контроля в своей работе руководствуется специальными положениями.

Координацию деятельности подразделений АРЗ по контролю качества ремонта авиационной техники осуществляет заместитель начальника АРЗ по качеству - начальник ОТК.

Нормы осмотра готовой продукции руководящим составом АРЗ приведены в приложении 3.17.

563. Соблюдение технологии ремонта на рабочих участках проверяется инженерно - техническими работниками цехов и отделов по квартальным планам - графикам, утверждаемым начальником АРЗ в соответствии с положением, введенным в действие главным инженером ВВС. В план в первую очередь включается проверка соблюдения технологии ремонта деталей, узлов и агрегатов, имеющих низкую послеремонтную надежность, а также существенно влияющих на эффективность и безопасность применения авиационной техники.

564. Метрологическое обеспечение организуется и проводится главным метрологом АРЗ во взаимодействии с группами надежности и управления качеством продукции, а также центральной заводской лабораторией и контролируется заместителем начальника АРЗ по качеству - начальником ОТК.

В своей работе метрологическая служба руководствуется документами Государственной системы обеспечения единства измерений

и осуществляет метрологический надзор за состоянием средств измерения и контроля, правильностью применения методик измерения и контроля и соблюдением метрологических правил во всех подразделениях АРЗ.

565. Ответственность за исправность инструмента, контрольно - проверочной аппаратуры, технологического оборудования несут лица, использующие его при ремонте авиационной техники. Контроль технического состояния технологического оборудования осуществляется работниками ОТК и должностными лицами цехов в соответствии с графиками проверок.

566. Технология ремонта авиационной техники должна соответствовать руководству по ее ремонту. Изменение конструкции авиационной техники при ремонте, объема и технологии ремонта производится на основании бюллетеней промышленности и указаний главного инженера ВВС.

Допускается уточнять объем и технологию ремонта по письмам заводов - изготовителей и ОКБ промышленности, согласованным с начальником представительства заказчика, при условии обязательного последующего выпуска бюллетеня.

Порядок организации и проведения летных испытаний авиационной техники, прошедшей ремонт на АРЗ, определяется действующими положениями и инструкциями.

После выполнения на авиационной технике всего объема ремонтных, сборочных, регулировочных работ и наземных испытаний проводятся ее летные испытания. Программы летных испытаний и ознакомительных полетов самолетов после их ремонта на АРЗ разрабатываются авиаремонтными заводами на основании руководств по ремонту (раздел «Летные испытания»), программ ознакомительных полетов, разработанных летно - испытательными организациями, и утверждаются главным инженером ВВС.

567. Для предотвращения случаев применения при ремонте некондиционных запасных частей каждая деталь, агрегат, узел, блок перед установкой их на изделие должны быть проверены в соответствии с действующей документацией.

Все материалы, применяемые при ремонте и изготовлении деталей, должны соответствовать ГОСТ и техническим условиям, оговоренным в руководстве по ремонту. При отсутствии данных о марке и сорте материалов применять их для ремонта авиационной техники запрещается.

568. При установке на отремонтированную авиационную технику новых агрегатов, узлов, приборов, блоков, изготовленных на заводах промышленности, принятых военными представителями или

отремонтированных на других АРЗ, - авиаремонтные заводы несут ответственность только за правильность их монтажа и регулировки.

569. Датой окончания ремонта авиационной техники считается:

- для самолетов - день оформления формуляра должностными лицами АРЗ;
- для авиадвигателей и бортовых устройств - день сдачи их после ремонта на склад АРЗ или склад органов тыла.

570. В формулярах (паспортах) на авиационную технику, прошедшую заводской ремонт, указывается ресурс (срок службы) до очередного ремонта, равный межремонтному или остатку межремонтного (назначенного) ресурса (срока службы), а также устанавливается гарантийный срок эксплуатации и хранения в соответствии с действующей нормативной документацией.

571. Передаче в эксплуатирующие части подлежат самолеты, прошедшие летные испытания и признанные годными к эксплуатации в авиационных частях авиации Вооруженных Сил СССР.

Передача отремонтированных на АРЗ самолетов представителям эксплуатирующих частей осуществляется в соответствии с требованиями настоящего Наставления, положений и инструкций, утвержденных главнокомандующим ВВС.

572. Отремонтированная авиационная техника, отправляемая транспортом в части (на склады) отдельно от самолета, должна быть укомплектована, законсервирована, упакована в исправную штатную тару и иметь оформленную пономерную документацию. За ее комплектность, консервацию, упаковку, погрузку и крепление на транспортных средствах несет ответственность начальник АРЗ.

573. При выявлении на авиационной технике, прошедшей ремонт на АРЗ, отказов по вине АРЗ вызов представителей авиационно - ремонтных заводов, предъявление рекламаций, восстановление авиационной техники, а также исследование отказавших изделий осуществляются в соответствии с Инструкцией о порядке предъявления и удовлетворения рекламаций на авиационную технику, прошедшую ремонт на авиационных ремонтных заводах.

Особенности организации ремонта по контракту на предприятиях МГА, МАП и других министерств

574. Авиационная техника Вооруженных Сил СССР может ремонтироваться по контракту на предприятиях МГА, МАП и других министерств в случаях:

- недостатка сил и средств на авиаремонтных заводах Вооруженных Сил;
- отсутствия технической возможности или низкой экономической эффективности ремонта авиационной техники данного типа на авиаремонтных заводах Вооруженных Сил.

575. Ремонту по контракту, как правило, подлежит авиационная техника, имеющаяся в Вооруженных Силах в небольших количествах, или уникальная.

576. При заключении контракта на ремонт авиационной техники заказчик и предприятие - подрядчик составляют договор на поставку, в котором оговариваются условия на поставку и взаимные обязательства сторон.

577. Взаимоотношения заказчика и предприятия - подрядчика строятся в соответствии с действующим законодательством.

6.4. Обеспечение авиационных частей запасными частями и материалами

578. Обеспечение запасными частями и материалами авиационных частей включает:

- определение потребности в запасных частях и материалах;
- истребование запасных частей - и материалов;
- заказ и поставку на склады тыла запасных частей и материалов;
- ремонт восстанавливаемых запасных частей (авиационных двигателей, агрегатов, приборов, блоков и т. п.) на АРЗ;
- формирование и регулирование запасов запасных частей и материалов на складах, их доставку, хранение и выдачу в авиационные части.

579. Поставка в войска запасных частей и материалов, формирование их запасов осуществляются комплектами и россыпью (поштучно).

580. В зависимости от целевого назначения и особенностей использования установлены следующие виды комплектов:

- одиночные и групповые эксплуатационные комплекты запасных частей для обеспечения эксплуатации и текущего ремонта одного или группы изделий авиационной техники в течение определенного срока;
- одиночные и групповые ремонтные комплекты запасных частей для обеспечения среднего или капитального ремонта одного или группы изделий авиационной техники;
- групповые комплекты запасных частей и материалов для обеспечения войскового и заводского ремонта авиационной техники в особый период.

581. Основой для определения потребности и решения других задач обеспечения запасными частями и материалами являются нормы их расхода на 100 ч (1 год) эксплуатации и на один средний (капитальный) ремонт авиационной техники.

Для периодического корректирования норм расхода ИТС авиационных частей осуществляет учет фактического расхода запасных частей и материалов.

582. Основными документами на истребование запасных частей и материалов являются отчеты - заявки (ведомости потребности и обеспеченности авиационными двигателями), которые составляются службами авиационно - технического снабжения и авиационного вооружения АТЧ совместно с ИТС авиационных частей. ИТС авиационных частей при составлении отчетов - заявок (ведомостей) определяет номенклатуру и количество авиационных двигателей, агрегатов (приборов, блоков и т. п.) в соответствии с ожидаемой выработкой ресурса и заменой по отказам (в соответствии с действующими нормами расхода запасных частей и материалов).

Дополнительные разовые заявки представляются в следующих случаях:

- при прибытии новой авиационной техники, не учтенной в основном отчете - заявке;
- при выполнении специальных заданий, учений, маневров;
- при обеспечении работ по довооружению или повышению надежности авиационной техники в процессе ее эксплуатации и ремонта.

583. Снятые с авиационной техники неисправные агрегаты (приборы, блоки, изделия и т. п.), восстановление которых в войсковых условиях невозможно, не позднее трех суток

после их замены и оформления документации (формуляров, паспортов, этикеток, рекламационных или технических актов) сдаются на склады АТЧ и затем не позднее десяти суток гарантийные отправляются на предприятия промышленности, а не гарантийные - на АРЗ для определения их технического состояния и ремонта. На лицевой стороне тары должны быть указаны адрес получателя и цель отправки (на исследование, по рекламационному акту и т. п.).

Агрегаты (приборы, блоки и т. п.), снятые с изделий авиационной техники, сдаются на склад законсервированными, укомплектованными, с приложением оформленной документации (формуляров, паспортов, рекламационных или технических актов) и упакованными в тару.

584. Обеспечение тарой и консервационными материалами производится АТЧ.

Снятые с авиационной техники неисправные детали, узлы, агрегаты (приборы, блоки и т. п.) до сдачи на склад хранятся отдельно от исправных в специальных шкафах (ящиках).

585. Основанием для получения запасных частей и материалов со склада АТЧ является ведомость (заявка), подписанная командиром АТО, начальником ТЭЧ части, ТП (СИС), ВАРМ, начальниками полковых групп.

586. Основанием для получения запасных частей и материалов со склада АРЗ является требование (лимитная ведомость), подписанное начальником цеха (производственного участка). Требование составляется на основании ведомости комплектации (дефектации), а лимитная ведомость на материалы - на основании норм расхода.

587. Запасные части и материалы со склада АТЧ (АРЗ) получают материально ответственные лица, назначенные для этой цели приказом командира части (начальника АРЗ).

588. Одиночные и групповые эксплуатационные комплекты запасных частей, поставляемые заводами - изготовителями вместе с изделиями авиационной техники, а также комплекты, поступающие ежегодно со складов (центральных и объединений), сдаются на склады АТЧ.

Комплекты, как правило, разукрупняются, запасные части, входящие в их состав, приходятся как россыпь и выдаются в авиационную часть в установленном порядке.

Комплекты запасных частей, как исключение, по распоряжению заместителя командира части по ИАС (начальника ВАРМ) могут быть выданы со склада комплектно.

589. Одиночные и групповые ремонтные комплекты запасных частей, поступающие на АРЗ, разукрупняются, приходятся на складах АРЗ как россыпь и по мере необходимости выдаются в установленном порядке в цеха (на производственные участки).

590. Для оперативного восстановления авиационной техники в ходе учений или при выполнении специальных заданий для подразделений авиационной части могут формироваться технические аптечки запасных частей и материалов.

Технические аптечки формируются АТЧ в соответствии с заявками (перечнями), составленными ИТС авиационной части, за счет запасных частей и материалов, поступающих на текущее довольствие. Хранение аптечек осуществляет АТЧ в законсервированном виде и таре, обеспечивающей возможность наземных и воздушных перевозок.

Запасные части и материалы из технических аптечек выдаются с разрешения заместителя командира части по ИАС.

591. За организацию хранения и использование по назначению полученного авиационно-технического имущества отвечает начальник ТЭЧ части, командир АТО, начальники групп и другие лица, допущенные приказом по части к получению имущества.

Ответственность за учет, хранение и использование полученных запасных частей и материалов несут начальники групп (МТО АТО, ТЭЧ части, ТП (СИС), полковых групп). Использование запасных частей и материалов, предназначенных для эксплуатации авиационной техники, не по прямому назначению запрещается.

592. Для восстановления исправности простаивающей авиационной техники заместитель командира части по ИАС и инженер части по специальности (начальник ВАРМ) составляют в АТЧ заявки на запасные части «по простоям», которые подписывает заместитель командира части по ИАС.

593. В целях сокращения простоев авиационной техники заместитель командира авиационной части по ИАС ежемесячно к пятому числу направляет в АТЧ перечень агрегатов с остатком ресурса не более 20 ч (одного месяца). Порядок и сроки выполнения АТЧ этих заявок определяются приказом главнокомандующего ВВС.

594. Агрегаты (приборы, блоки и т. п.), пришедшие в негодное состояние по истечении установленных сроков эксплуатации и хранения, а также снятые в установленном порядке с вооружения или снабжения, списываются в порядке, указанном приказом министра обороны СССР.

595. При перебазировании авиационной части на другой аэродром АТЧ выписывает убывающей части аттестат, который служит основанием для зачисления части на все виды авиационно - технического снабжения на новом месте базирования. В аттестат вносятся все авиационное имущество, числящееся за ИТС авиационной части, а также ГСМ и авиационные средства поражения, убывающие с самолетами.

596. При передаче самолетов в другую авиационную часть запасные части сдаются по фактическому наличию или в той комплектации, которая определена распоряжением на передачу. На израсходованные запасные части должны быть оформлены акты расхода или списания,

7. ИНЖЕНЕРНО - ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА.

597. Инженерно - техническая подготовка является видом боевой подготовки личного состава авиационных частей, РТБ - К, АБ ПЛВ и АРЗ (для ИТС она является основным видом боевой подготовки) и имеет целью постоянное повышение теоретических знаний и совершенствование практических навыков эксплуатации авиационной техники в соответствии с функциональными обязанностями, а также ввод в строй прибывающего в часть (АРЗ) пополнения.

598. Инженерно - техническая подготовка личного состава частей (АРЗ) проводится согласно Организационным указаниям по боевой подготовке, курсам наземной подготовки летного состава и офицеров штабов, а также курсам боевой подготовки ИТС частей авиации Вооруженных Сил СССР. КБП ИТС является основными руководящими документами, определяющими содержание, объем и последовательность совершенствования профессиональной подготовки ИТС авиационных частей, эксплуатирующего данный тип самолета. Результаты достигнутого уровня профессиональной подготовки личного состава заносятся в летные книжки и книжки авиационного специалиста.

599. Ответственность за инженерно - техническую подготовку несут:

- командир авиационной части^{18*} - за организацию и полный охват всего личного состава инженерно - технической подготовкой;
- заместитель командира авиационной части по ИАС^{19**} - за соответствие уровня технических знаний личного состава авиационной части установленным требованиям, выбор тематики и соответствие ее задачам на предстоящий учебный период, состояние и совершенствование учебной базы, подбор и подготовку руководителей занятий;
- начальник штаба авиационной части, заместитель начальника РТБ - К, АБ ПЛВ - за планирование, организацию и учет проведения занятий.

На АРЗ за организацию инженерно - технической подготовки и повышение квалификации рабочих, ИТР и служащих отвечает главный инженер завода.

600. Планы инженерно - технической подготовки составляются на учебный год. В планах предусматриваются распределение времени на инженерно - техническую подготовку для различных групп, последовательность изучения авиационной техники. На основании плана составляется расписание занятий.

601. Инженерно - техническая подготовка осуществляется методами самостоятельной подготовки, групповых, практических занятий, упражнений (тренажей), сборов, технических конференций, индивидуального обучения на авиационной технике, технических разборов полетов.

602. Самостоятельное изучение авиационной техники является основным методом повышения уровня знаний и практических навыков для всего офицерского (летного и инженерно - технического) состава. Руководство самостоятельной подготовкой и контроль за ее проведением возлагаются на непосредственных начальников.

Тематика самостоятельной подготовки каждого авиационного специалиста определяется его непосредственным начальником на период обучения с указанием сроков изучения отдельных тем или вопросов темы, ее выполнение контролируется в конце каждого периода обучения.

Освобождать личный состав от занятий по инженерно - технической подготовке запрещается.

603. Учебные группы по инженерно - технической подготовке комплектуются личным составом с учетом уровня его знаний и практических навыков.

604. Для проведения инженерно - технической подготовки по отдельным разделам и темам программы изучения и освоения авиационной техники приказом по части назначаются руководители занятий из наиболее подготовленных специалистов. Для подготовки к каждому занятию руководителю накануне выделяется не менее 4 ч рабочего времени. Для повышения методической подготовки с ними организуются инструктивно - методические и показательные занятия. Проведение показательных занятий, упражнений (тренажей) и их учет возлагаются на непосредственных начальников.

Темы индивидуальных заданий офицеров, как правило, должны быть темами занятий, руководителями которых являются эти офицеры.

605. Учебные сборы проводятся с летным и инженерно - техническим составом в форме групповых занятий для изучения и освоения новой авиационной техники.

606. Технические конференции проводятся с летным и инженерно - техническим составом для изучения и внедрения передового опыта эксплуатации и ремонта авиационной техники, как правило, перед зимней и летней ее эксплуатацией.

План технической конференции разрабатывается инженерами части, утверждается командиром части и доводится до личного состава не позднее, чем за 15 дней до начала ее работы. Руководство работой конференции возлагается на командира части. Руководителями секций - назначаются заместители

¹⁸ * Здесь и далее под командиром авиационной части понимается также командир РТБ - К, АБ ПЛВ.

¹⁹ ** Здесь и далее под заместителем командира авиационной части по ИТС понимается также главный инженер РТБ - К, АБ ПЛВ.

командира части, инженеры части по специальностям и начальники служб.

607. Планирование освоения новой авиационной техники начинается сразу же после получения распоряжения о перевооружении авиационной части. Подготовка к эксплуатации новой авиационной техники включает:

- изучение ИТС новой авиационной техники в центрах переучивания, в военно-учебных заведениях, на предприятиях промышленности и непосредственно в войсковых частях;
- создание в частях учебной базы по новой авиационной технике;
- практическое освоение ИТС новой авиационной техники в центрах переучивания личного состава или в частях, ранее освоивших ее.

608. Для изучения и практического освоения новой авиационной техники в центры переучивания личного состава, на предприятия промышленности и в военно-учебные заведения командиром руководящий ИТС объединений, соединений и частей, специалисты ТЭЧ части, одного АТО, а также не более 50% специалистов других АТО. Остальной личный состав переучивается в своей части. Программы переучивания составляются для соответствующих категорий личного состава и должны наряду с теоретическим переучиванием предусматривать стажировку в объеме функциональных обязанностей переучиваемых.

609. Инженерно - технический состав вводится в строй в соответствии с требованиями КБП ИТС и настоящего Наставления. Ввод в строй прибывшего пополнения организует заместитель командира части по ИАС.

Инженеры части по специальностям составляют план ввода в строй, программу подготовки в соответствии с КБП ИТС и обеспечивают контроль их выполнения.

Ответственность за ввод в строй возлагается на непосредственных начальников прибывших специалистов. Ввод в строй руководящего ИТС осуществляется самостоятельно под руководством заместителя командира части по ИАС.

610. Практическое обучение прибывшего ИТС выполнению работ в назначенной должности проводится на авиационной технике в авиационной части. В качестве инструкторов практического обучения приказом по части назначаются наиболее подготовленные и имеющие опыт эксплуатации офицеры.

611. Лица, окончившие военные учебные заведения или призванные из запаса для закрепления теоретических знаний и привития практических навыков эксплуатации авиационной техники, назначаются в качестве дублеров к наиболее подготовленным специалистам. За качество работ, выполненных дублерами, несет ответственность ИТС, к которому прикреплены дублеры.

612. Во время боевых действий основным методом проведения инженерно - технической подготовки ИТС является метод индивидуального обучения при выполнении работ на авиационной технике под руководством опытных авиационных специалистов. Занятия, как правило, проводятся непосредственно на авиационной технике. Заместитель командира части по ИАС совместно с инженерами части по специальностям заблаговременно (в мирное время) разрабатывают типовые планы ввода в строй, прибывающего пополнения.

613. Основной задачей войсковой (ремонтной) практики слушателей и курсантов военно-учебных заведений является приобретение практических навыков выполнения функциональных обязанностей в соответствии с планируемым назначением.

614. Руководство войсковой практикой слушателей и курсантов военных учебных заведений и контроль за ней возлагаются на заместителя командира части по ИАС. Руководство ремонтной практикой и контроль за ней возлагаются на начальника АРЗ.

Учебно - методическое руководство практикой осуществляют инженеры части по специальностям и руководитель от военного учебного заведения.

Непосредственное выполнение работ в объеме функциональных обязанностей организуют должностные лица, к которым прикреплены слушатели и курсанты.

615. Войсковая практика проводится в строевых частях на той авиационной технике, на которую планируется назначение курсантов и слушателей после окончания военного учебного заведения.

Практика проводится: для слушателей - на инженерных должностях, для курсантов инженерных училищ - в два этапа, на технических и инженерных должностях, для курсантов технических училищ - на технических должностях.

616. Слушатели и курсанты военных учебных заведений, назначаются приказом по части в качестве дублеров и выполняют все работы под руководством специалистов, к которым они прикреплены. Наиболее подготовленные слушатели и курсанты, сдавшие зачеты в объеме функциональных обязанностей, могут допускаться приказом по части к самостоятельной работе.

Зачеты принимаются комиссией под председательством заместителя командира части по ИАС и членов - инженеров части по специальностям и руководителя от военного учебного заведения. Результаты зачетов заносятся в книжку авиационного специалиста.

Использование слушателей и курсантов, проходящих практику, на должностях и работах, не связанных с выполнением программы практики, запрещается.

617. Учебная база должна обеспечивать подготовку и поддержание высокого уровня знаний и практических навыков летного и инженерно - технического состава по эксплуатации, ремонту и боевому

применению авиационной техники.

618. Основой учебной базы являются: оборудование учебных классов, тренажеры, оборудование рабочих мест ИТС и авиационная техника.

В каждой авиационной части для проведения инженерно - технической подготовки создаются учебные классы:

- самолета и двигателя;
- авиационного вооружения; -
- авиационного оборудования;
- радиоэлектронного оборудования;
- войскового ремонта.

Оборудование учебных классов должно носить эксплуатационную направленность.

619. Обеспечение учебной базы расходными материальными средствами возлагается на начальника штаба части.

Организация работ по оборудованию и оформлению учебных классов возлагается на заместителя командира авиационной части по ИАС. Ответственность за оборудование учебных классов несут инженеры части по специальностям.

8. НАДЕЖНОСТЬ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ И БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ.

8.1. Основные положения. Показатели надежности.

620. Надежность - свойство объекта авиационной техники сохранять во времени в установленных пределах значения всех параметров, характеризующих способность выполнять требуемые функции в заданных режимах и условиях применения, технического обслуживания, хранения и транспортирования.

621. Безопасность полета самолета - свойство самолета, определяющее его способность совершать полет без летного происшествий в заданных условиях эксплуатации.

622. Основные положения и определения, связанные с безопасностью полетов, порядок расследования летных происшествий и предпосылок к ним определены приказом министра обороны СССР.

623. Неисправное состояние (неисправность) - состояние объекта, при котором он не соответствует хотя бы одному из требований эксплуатационной и ремонтной документации.

Под отказом понимается событие, заключающееся в нарушении работоспособного состояния объекта авиационной техники. Повреждение - событие, заключающееся в нарушении исправного состояния объекта авиационной техники при сохранении его работоспособного состояния.

624. Поддержание надежности авиационной техники на заданном уровне и безопасность полетов достигаются:

- точным выполнением правил эксплуатации и ремонта;
- точными и своевременными докладами по установленной форме о недостатках авиационной техники;
- разработкой и проведением (внедрением) профилактических мероприятий на основе систематического накопления и обобщения опыта эксплуатации и ремонта, в том числе анализа данных об отказах и повреждениях авиационной техники и ошибках личного состава при ее эксплуатации;
- своевременным выполнением работ по бюллетеням и предъявлением рекламаций.

625. Надежность авиационной техники оценивается следующими показателями:

- налет на отказ, приводящий к невыполнению боевого полетного задания (основной показатель), $T_{пб}$;
- налет на отказ и повреждение, проявившиеся в полете и выявленные экипажем, $T_{п}$;
- налет на отказ и повреждение, выявленные в полете и на земле, $T_{с}$;
- налет на отказ, приведший к невыполнению полетного задания, $T_{пз}^{20*}$.

Для получения однозначных оценок надежности на всех уровнях ВВС и промышленности при расчете показателей должны учитываться только отказы и повреждения, на которые отправлены (получены) карточки учета неисправностей.

8.2. Контроль работ, выполняемых на авиационной технике

626. Для предупреждения отказов авиационной техники из - за ошибок ИТС, недопущения сокращения объема или нарушений технологии, допускаемых ИТС при выполнении работ на авиационной технике, в каждой авиационной части разрабатывается система контроля выполнения таких работ.

Объем контроля определяется с учетом местных условий, степени освоения и состояния авиационной техники, подготовленности и натренированности исполнителей работ. Он должен обеспечивать полноту и качество выполнения работ и предотвращать выпуск в полет неисправных и подготовленных не в полном объеме самолетов.

627. Контроль проводится после выполнения работы, если есть возможность проверить полноту и качество выполнения подлежащих контролю операций после завершения работы исполнителем, или на определенном этапе выполнения работы, если такой возможности нет.

Полнота и качество выполненной работы (операции) проверяются путем визуального осмотра, проверки работоспособности системы, повторного измерения или считывания показаний приборов контроля, опроса исполнителя.

Для контроля могут также использоваться технические средства контроля типа системы встроенного контроля и предупреждения экипажа, бортового магнитофона и др. Такой контроль проводится руководящим ИТС из расчета проверки в течение рабочего дня не менее одного раза каждого непосредственно подчиненного исполнителя.

628. Перечни операций, подлежащих контролю, а также при необходимости и технологические карты контроля отрабатываются под руководством инженера части по специальности и утверждаются заместителем командира части по ИАС. При этом учитываются опыт эксплуатации авиационной техники в частях ВВС, данные об ошибках ИТС при работах на ней, сложность выполняемых работ и квалификация

²⁰ * Показатель $T_{пз}$ вводится вместо показателей $T_{пб}$, $T_{б}$ для самолетов, прошедших войсковые испытания в 1990 г. и позднее. Перечень таких самолетов доводится до войсковых частей указаниями главного инженера ВВС или главных инженеров ДА, ВТА, авиации видов Вооруженных Сил СССР.

исполнителей.

В технологических картах выполнения работ делаются отметки работ (операций), подлежащих контролю.

629. Контроль работ, выполняемых на авиационной технике, организуют: в АТО - командир АТО, в ТЭЧ части (ТП, СИС, ВАРМ) - начальник ТЭЧ части (ТП, СИС, ВАРМ), в полковой группе - начальник полковой группы.

При подготовке самолета к полету работы, выполняемые техником (старшим техником) самолета, контролирует начальник технического расчета, работы, выполняемые другими специалистами, - техник самолета, за исключением операций, контроль выполнения которых поручается другим должностным лицам.

Контроль выполнения периодических и регламентных работ, целевых осмотров и проверок, работ по подготовке к зимней (летней) эксплуатации и при хранении авиационной техники, работ по бюллетеням промышленности и войскового ремонта производят прямые начальники или старшие по должности лица ИТС одной с исполнителем специальности. Допускается производить контроль таких работ и лицам ИТС в равных с исполнителями должностях, но имеющих более высокую классную квалификацию.

Лица, осуществляющие контроль выполняемых на самолете работ, записывают в ЖПС выявленные недостатки. Руководящий ИТС анализирует обнаруженные недостатки, выявляет причины их возникновения и принимает меры по предупреждению ошибок и нарушений ИТС при выполнении работ на авиационной технике.

Проведение контроля работ не снимает ответственности с непосредственного исполнителя за полноту и качество выполненных им работ.

8.3. Учет неисправностей и профилактика отказов авиационной техники

630. Учет неисправностей авиационной техники осуществляется в подразделениях, частях, соединениях и объединениях. Первичный учет отказов и повреждений осуществляется в журналах подготовки самолетов (ракет) к полетам, старшего инженера полетов (дежурного инженера) и руководителя полетов. Записи об отказах и повреждениях в указанных журналах осуществляются должностными лицами, их обнаружившими или получившими о них информацию. Начальники технических расчетов (групп ТЭЧ части, ТП (СИС), полковых групп), инженеры АТО по специальностям, инженеры части по специальностям в своих журналах (приложения 4.39, 4.40, 4.20, 4.32, 4.41) учитывают неисправности, требующие дополнительного анализа и выработки предупредительных мероприятий. Учетно-плановым отделением части ведется журнал учета и анализа предпосылок к летным происшествиям из - за отказов авиационной техники и ошибок личного состава при ее эксплуатации (приложение 4.42).

На основании данных учета оформляются следующие информационные материалы:

- срочные сообщения об отказах, непосредственно угрожающих безопасности полетов и (или) требующих безотлагательного проведения мероприятий в масштабе соединения, объединения или ВВС;
- карточки учета предпосылок к летным происшествиям из-за отказов авиационной техники и ошибок личного состава при ее эксплуатации;
- карточки учета неисправностей;
- донесения о результатах периодического анализа надежности авиационной техники;
- сводные отчеты об отказах и повреждениях, выявленных в авиаремонтных предприятиях.

Порядок отработки информационных материалов устанавливается главным инженером ВВС.

В соединениях и объединениях учет отказов и повреждений и анализ состояния надежности авиационной техники производятся на основе информационных материалов, поступающих из частей.

631. За организацию сбора, учета и представления своевременной, полной и достоверной информации об отказах и повреждениях авиационной техники несет ответственность заместитель командира части (соединения) по ИАС.

За организацию систематической отправки карточек учета неисправностей в установленные адреса ответственность несут старшие инженеры (инженеры) части по специальностям.

632. Анализ надежности авиационной техники и безопасности полетов подразделяется на текущий и периодический.

Текущий анализ проводится в частях для установления причин возникновения каждого выявленного отказа и повреждения агрегата или системы самолета и принятия оперативных мер по предупреждению подобных случаев.

Периодический анализ включает в себя:

- определение показателей надежности авиационной техники, тенденций их изменения и причин, обуславливающих эти изменения;
- оценку результативности проводимых промышленностью мероприятий по поддержанию надежности авиационной техники и безопасности полетов;
- оценку качества работы ИТС авиационных частей и авиаремонтных заводов, а также личного состава других частей по обеспечению надежности авиационной техники и безопасности

- полетов;
- анализ отказов, угрожающих безопасности полетов, а также приводящих к последствиям;
- оценку эффективности различных видов подготовок и регламентных работ;
- оценку эксплуатационной документации и выработку предложений по ее совершенствованию.

Анализ отказов, угрожающих безопасности полетов или вызвавших предпосылки к летным происшествиям, а также отказов, приведших к невыполнению полетного задания, проводится под руководством заместителя командира части по ИАС с привлечением членов летного экипажа.

Обязанности и порядок действий должностных лиц ИТС при расследовании летных происшествий приведены в приложении 3.18.

О результатах анализа и принятых мерах заместитель командира части по ИАС докладывает командиру части и вышестоящему должностному лицу ИТС.

633. Периодический анализ проводится в частях и соединениях не реже одного раза в квартал, в объединениях - не реже одного раза в полугодие (период обучения).

В частях результаты анализа доводятся до ИТС и докладываются по команде донесениями. Результаты периодического анализа надежности авиационной техники, проводимого главными инженерами объединения по специальностям, старшими инженерами объединения и старшими инженерами соединения по специальностям, направляются для руководства в подчиненные части.

634. Для выявления причин отказов и повреждений может привлекаться летающая лаборатория объединения. Летающие лаборатории и специалисты научно - исследовательских организаций ВВС привлекаются для исследования отказавшей авиационной техники только по решению главного инженера ВВС.

Если в части причину отказа или повреждения установить не удалось, то неисправная авиационная техника направляется на исследование. Порядок отправки авиационной техники на исследование определен в приложении 3.19.

635. На основании анализа отказов и повреждений разрабатываются и внедряются мероприятия по поддержанию надежности авиационной техники и обеспечению безопасности полетов.

636. По результатам анализа выявленных отказов и повреждений авиационной техники должностные лица ИТС обязаны:

- изучить с личным составом характер и причины отказов и повреждений, а также методику их выявления, устранения и предупреждения;
- провести дополнительные работы по предупреждению отказов и повреждений техники с учетом условий ее эксплуатации, хранения и ремонта.

8.4. Рекламационная работа

637. Рекламация - это письменное заявление получателя в установленной форме поставщику (предприятию - изготовителю или ремонтному предприятию - исполнителю ремонта) продукции обнаруженном в период действия гарантийных обязательств несоответствии качества и (или) комплектности поставленной продукции (выполненных работ) установленным требованиям, а также требование о восстановлении или замене отказавшей продукции (повторном выполнении работ).

Целью предъявления рекламации является восстановление качества продукции, ее комплектности или замена отказавшей продукции новой (повторное выполнение работ) в установленные сроки, выявление и устранение причин возникновения отказов, а также повышение ответственности поставщиков за качество поставляемой продукции и получателей за соблюдение условий эксплуатации (применения, хранения и транспортирования).

Ответственность за организацию и проведение рекламационной работы в части (АРЗ) возлагается на заместителя командира части по ИАС (начальника АРЗ),

Порядок предъявления рекламаций, их удовлетворения и учета определяется ГОСТ и основными условиями поставки продукции для военных организаций.

Государственным стандартом может допускаться разработка и утверждение в установленном порядке документов, отражающих специфику рекламационной работы применительно к условиям деятельности частей, соединений и объединений. ВВС.

Заместитель командира части по ИАС (начальник АРЗ) обязан в установленном порядке вызвать представителя поставщика для предъявления рекламации во всех случаях, когда в период действия гарантийных обязательств в процессе эксплуатации, монтажа или хранения выявлено несоответствие качества и (или) комплектности поставленной продукции (выполненных работ), ее тары, упаковки, маркировки и пломбирования требованиям стандарта, технических условий или другим нормативно - техническим документам.

Получатель предъявляет рекламацию поставщику основного изделия в период действия гарантийных обязательств на изделие независимо от того, в какой его составной части (комплектующем изделии) или в комплекте ЗИП, входящем в комплект изделия, обнаружено несоответствие качества или комплектности. По истечении гарантийных обязательств на основное изделие претензии по качеству и комплектности гарантийных комплектующих изделий должны предъявляться непосредственно предприятиям -

изготовителям комплектующих изделий.

Рекламация на продукцию не предъявляется и представитель поставщика не вызывается по истечении гарантийных обязательств, а также при нарушении авиационной частью (АРЗ) правил эксплуатации, хранения и транспортирования продукции, которые внесены в формуляры, паспорта и другую эксплуатационную документацию.

638. Рекламация предъявляется в форме рекламационного акта, приведенного в приложении 4.43. Акт составляется комиссией под председательством заместителя командира части по ИАС (главного инженера АРЗ) в составе инженера части по специальности, представителя поставщика основного изделия. Вызов при необходимости представителя поставщика отказавшего комплектующего изделия для рассмотрения претензий и подписания рекламационного акта в период гарантийного обслуживания основного изделия осуществляется руководителем бригады предприятия - поставщика основного изделия.

Для учета рекламационной работы в части ведется журнал предъявления рекламаций (приложение 4.44).

639. В случае неявки в установленный срок представителя поставщика, а также в случае, исключающем его допуск в место нахождения изделия, в авиационной части (АРЗ) образуется комиссия для исследования рекламируемой продукции; по его результатам составляется односторонний рекламационный акт, который является документом, обязательным для обеих сторон. При этом в акте указывается причина, вызвавшая его составление в одностороннем порядке.

Общий срок составления рекламационного акта (двустороннего или одностороннего) не должен превышать 30 суток с момента обнаружения несоответствия качества или комплектности продукции.

Во всех случаях комиссией в процессе составления рекламационного акта производится исследование изделия в целях установления причин возникновения отказов, разработки и реализации мероприятий по устранению аналогичных отказов изделий, находящихся в производстве и эксплуатации.

Если исследование в условиях части не может выявить причины отказов или поставщик потребует возврата отказавшего изделия, то оно совместно с документацией (формуляром, паспортом) отправляется поставщику в 10 - дневный срок со дня составления рекламационного акта, если другой срок не предусмотрен соглашением сторон. В спорных случаях с разрешения главного инженера ВВС рекламируемые изделия направляются на исследование в НИУ ВВС или другие организации ВВС в порядке, который определен в приложении 3.19. Акт исследования отказавшего изделия предприятием - поставщиком изделия составляется, утверждается и рассылается в 3 - дневный срок после завершения исследования начальнику военного представительства на заводе - изготовителе и эксплуатирующей организации, составившей рекламационный акт.

Заместитель командира части по ИАС обязан не более чем в двухдневный срок после получения изделия взамен зарекламированного организовать подготовку и сдачу в АТЧ подлежащего возврату или исследованию рекламируемого изделия, при этом изделие должно быть упаковано в тару и на ее лицевой стороне указаны адрес получателя и номер рекламационного акта. За отправку изделия в установленный - срок и информацию получателя несет ответственность командир АТЧ.

640. За своевременную доставку необходимых материалов (агрегатов, деталей) и ввод в строй промышленностью рекламированных изделий несут ответственность начальники представительств заказчика.

641. В целях быстрее восстановления отказавшей продукции представителями поставщика могут быть использованы имеющиеся у получателя изделия и материалы. В этом случае и в случае восстановления рекламационного изделия силами и средствами части (АРЗ) поставщик обязан произвести безвозмездное восполнение затраченных средств и обеспечить отгрузку израсходованных изделий и материалов в 10 - дневный срок с момента ввода изделия в эксплуатацию, если другой срок не установлен соглашением сторон.

Не позднее суток после восстановления изделия и восполнения ЗИП эксплуатирующая организация с участием представителя поставщика изделия (при нахождении его в эксплуатирующей организации) составляют акт удовлетворения рекламации.

Если восстановление изделия осуществлялось силами и средствами эксплуатирующей организации, акт удовлетворения рекламации заполняется на предприятии и высылается в эксплуатирующую организацию вместе с изделиями и материалами, отправленными взамен заимствованных у эксплуатирующей организации. Эксплуатирующая организация дооформляет акт, утверждает его и направляет в тот же адрес, что и рекламационный акт.

8.5. Работы по бюллетеням

642. Работы, направленные на улучшение тактико - технических и эксплуатационных характеристик, повышение надежности и устранение конструктивно - производственных недостатков авиационной техники, находящейся в эксплуатации, ремонте и на складах, выполняются по бюллетеням, разработанным в промышленности и введенным в действие главным инженером ВВС (главным инженером авиации вида Вооруженных Сил).

Выполнение работ, связанных с устранением недостатков аварийного характера, допускается по документации промышленности (технической записке), утвержденной главным инженером ВВС (главным

инженером авиации вида Вооруженных Сил).

Порядок разработки бюллетеней, выполнения по ним работ и их материально - технического обеспечения определяется ГОСТ. Структура и состав единого номера бюллетеней и указаний главного инженера ВВС приведены в приложении 3.20.

643. Работы по бюллетеням проводятся, как правило, комплексно на специально оборудованных базах промышленности или непосредственно в эксплуатирующих частях, а также при выполнении очередных ремонтов самолетов, о чем указывается в бюллетене.

Работы выполняются комплексными бригадами промышленности или силами АРЗ по плану, утвержденному командиром части, или по плану ремонта самолетов. В плане определяются очередность подачи самолетов на работы и сроки их выполнения. План составляется заместителем командира части по ИАС (главным инженером АРЗ) совместно с представителем предприятия - изготовителя самолетов, который обязан прибыть в часть для составления графика за месяц до начала работ по бюллетеню. План должен предусматривать проведение работ без простоев и в кратчайшие сроки, по возможности совмещая их с регламентными и ремонтными (плановыми) работами.

Работы по аварийным бюллетеням выполняются безотлагательно.

644. Выполнение работ по бюллетеням в частях организует заместитель командира части по ИАС (главный инженер АРЗ). Инженер части по специальности определяет и докладывает в установленном порядке потребности в материально - техническом обеспечении работ, контролирует своевременное и комплектное получение всего необходимого, ведет посамолетный учет и отчетность о выполнении работ по бюллетеням по своей специальности в журнале (приложение 4.45).

Командир АТО ведет учет выполнения на самолетах периодических работ (осмотров), если они предусматриваются бюллетенями, независимо от того, кем они проводятся.

Начальник ТЭЧ части организует полный учет бюллетеней (по возрастанию их порядковых номеров) по всем специальностям и проверку фактического выполнения работ по бюллетеням при выполнении на самолете регламентных работ.

Допуск представителей промышленности на объекты части для выполнения работ по бюллетеням производится начальником штаба части (главным инженером АРЗ) после проверки документов, удостоверяющих их полномочия.

Для учета и контроля хода выполнения работ по бюллетеням в соединении (объединении) по каждой специальности ведется журнал (приложение 4.44).

645. За качество, полноту выполнения работ по бюллетеням, проведенных специалистами бригад заводов - изготовителей, несут ответственность эти заводы, а за качество вспомогательных работ, предусмотренных бюллетенями к исполнению специалистами ИТС, - должностные лица, их выполнявшие. О выполнении бюллетеней делается запись в специальном разделе формуляра (паспорта), которая подписывается руководителем бригады промышленности и инженером части по специальности (представителем ОТК АРЗ).

646. На работы, выполненные по бюллетеням бригадами промышленности, руководитель бригады завода - изготовителя и заместитель командира части по ИАС (главный инженер АРЗ) составляют технический акт в четырех экземплярах. Акт оформляется в 3 - дневный срок после окончания работ. Три его экземпляра, утвержденные командиром авиационной части (начальником АРЗ), отправляются на утверждение начальнику военного представительства, а один экземпляр остается в делах части.

Форма технического акта приведена в приложении 4.47.

Перед выездом из авиационной части (АРЗ) руководителю бригады промышленности выдается справка о сдаче им технических актов, о чем делается отметка в задании на выполнение работ. Справки с грифом «Секретно» на грифованную технику на руки не выдаются, а пересылаются в установленном порядке. Форма справки приведена в приложении 4.48.

647. При невыполнении промышленностью работ по бюллетеням в установленные в бюллетене сроки, при низком качестве работ, нарушении технологии их выполнения, а также при непоставке на АРЗ имущества в сроки, установленные бюллетенем, промышленности предъявляется рекламация независимо от наличия гарантии на самолет или комплектующее изделие.

648. Изменять конструкцию авиационной техники, принципиальные и монтажные схемы, подключать агрегаты, аппаратуру для проверки в местах, не предусмотренных схемой, устанавливать агрегаты и аппаратуру, не предусмотренные конструкцией, а также применять авиационные материалы, ГСМ, спец жидкости и сжатые газы, не указанные в руководстве и инструкциях по эксплуатации самолета данного типа, запрещается.

649. Разрешение на проверку предложений личного состава по усовершенствованию авиационной техники на отдельных ее образцах дает главный инженер объединения.

650. Предложения личного состава частей по усовершенствованию авиационной техники, ее эксплуатации и ремонту внедряются в авиационных частях ВВС указаниями главного инженера ВВС.

9. ПОЛУЧЕНИЕ, ПЕРЕГОНКА, ОТПРАВКА В РЕМОНТ, ПЕРЕДАЧА, УЧЕТ, СПИСАНИЕ И РАЗДЕЛКА АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ.

9.1. Получение и перегонка авиационной техники с заводов промышленности и авиаремонтных заводов.

651. Для получения самолетов с заводов промышленности, АРЗ и из других объединений назначается ИТС, допущенный к эксплуатации данного типа самолетов. Состав и старший группы, направляемой для получения самолетов, определяются заместителем командира авиационной части по ИАС в зависимости от количества принимаемых самолетов.

При получении и перегонке самолетов новых типов, эксплуатация которых еще не освоена в авиационной части, группы приемки по решению вышестоящих должностных лиц могут возглавлять инженеры соединения, объединения.

652. Инженерно - технический состав для приемки самолетов вызывается начальником военного представительства Министерства обороны СССР на заводе (начальником ремонтного завода). Вызов должен быть отправлен объединению не позднее чем за 10 суток до фактической готовности самолетов к передаче. В вызове дата прибытия указывается с учетом времени, необходимого на прохождение вызова, подготовку ИТС и на путь следования. ИТС должен прибыть к месту приема самолетов к сроку, указанному в вызове.

Летные экипажи вызываются старшим группы ИТС, принимающего самолеты, по согласованию с начальником военного представительства Министерства обороны СССР на предприятии (начальником ремонтного завода) после полной готовности самолетов к перелету. Летный состав должен прибыть в пункт начала перегонки не позднее 5 суток со дня получения вызова.

653. Доставка инженерно - технического и летного состава из авиационных частей на предприятия промышленности (АРЗ) для приемки и перегонки авиационной техники осуществляется, как правило, на самолетах объединения, получающего авиатехнику.

654. Личный состав, прибывший на завод промышленности (АРЗ) для получения самолетов, в вопросах внутреннего распорядка и режима работы подчиняется начальнику военного представительства на заводе промышленности (начальнику АРЗ).

655. Начальник военного представительства на заводе организует с летным и инженерно - техническим составом изучение особенностей конструкции и правил эксплуатации принимаемых самолетов в объеме НПП.

Самолет к приемке эксплуатирующей частью представляет начальник военного представительства на заводе (на АРЗ - начальник летно - испытательной станции и начальник отдела технического контроля).

Самолет передается исправным, полностью укомплектованным оборудованием, СТО, запасными частями и материалами, документацией согласно техническим условиям на поставку.

Из ремонта самолет передается в той комплектации, в которой поступил в ремонт согласно приемо-сдаточному акту.

Ответственность за качество подготовки самолетов, передаваемых в эксплуатирующие части, возлагается на начальника военного представительства на заводе, в АРЗ - на начальника летно - испытательной станции и начальника отдела технического контроля. Средства технического обслуживания передаются заводом - изготовителем совместно с самолетами в установленной для них комплектации.

656. При получении самолетов проверка их состояния производится в объеме не менее контрольного осмотра и не должна превышать объема периодического осмотра.

Начальник военного представительства на заводе промышленности (начальник АРЗ) обязан обеспечить в кратчайшие сроки устранение неисправностей самолетов и недостатков в укомплектованности, выявленных при приемке.

657. Подготовка самолетов на заводском аэродроме к ознакомительным полетам и перегонке проводится специалистами завода промышленности (АРЗ) под контролем военного представительства на заводе промышленности (АРЗ).

Ознакомительный полет самолетов экипажами эксплуатирующих частей, осуществляющих приемку самолетов от промышленности (АРЗ), выполняется в соответствии с требованиями НПП.

658. За подготовку самолетов к перегонке при отправке их с завода промышленности (АРЗ) и качество подготовки авиационной техники до первой посадки несет ответственность начальник военного представительства на заводе промышленности (начальник АРЗ).

Разрешение на вылет экипажей дает начальник военного представительства на заводе (начальник АРЗ).

659. Принимать с завода промышленности и АРЗ и перегонять в авиационную часть неуккомплектованные техническим имуществом (для АРЗ - в соответствии с приемо-сдаточными актами) самолеты и самолеты с невыполненными работами по бюллетеням, подлежащим выполнению на этих предприятиях, запрещается.

Вместе с самолетом должны быть приняты заполненные, подписанные и скрепленные гербовой печатью формуляры (паспорта) на самолет, двигатель, авиационное вооружение, авиационное и радиоэлектронное оборудование.

Пономерная техническая документация отправляется в эксплуатирующую часть в установленном

порядке.

Средства технического обслуживания, необходимые для выполнения работ при перегонке самолетов, доставляются транспортными самолетами, сопровождающими перелетающие самолеты.

Отправка остальных средств технического обслуживания и съемного оборудования производится начальником военного представительства на заводе промышленности (начальником АРЗ) железнодорожным транспортом не позднее 10 суток со дня приема самолетов ИТС авиационных частей. Получателем технического имущества и съемного оборудования является АТЧ.

660. Аэродромно - техническое обеспечение перелетающих самолетов и их охрана на военных аэродромах организуются командиром АТЧ в соответствии с Наставлением по тылу авиации Вооруженных Сил СССР, и решением старшего авиационного начальника аэродрома.

661. Подготовка к полету перелетающих самолетов на промежуточных аэродромах, как правило, проводится ИТС части (комендатуры), базирующейся на данном аэродроме. При отсутствии на аэродроме специалистов с опытом эксплуатации перелетающих самолетов подготовку и контроль готовности этих самолетов к полету проводит ИТС, выделенный от части, получающей самолеты. В этих случаях группы ИТС, обеспечивающего перелет, заранее направляются на промежуточные аэродромы или сопровождают перелетающие самолеты на транспортных самолетах.

В группы, предназначенные для подготовки перелетающих самолетов на аэродромах посадки, должен быть включен ИТС всех специальностей, а при необходимости - представители завода. Группы укомплектовываются средствами контроля, инструментом и СНО СП, необходимыми для выполнения подготовок авиационной техники к полетам.

Для оказания помощи в подготовке и выпуске перелетающих самолетов старший авиационный начальник аэродрома посадки выделяет необходимые силы и средства.

Если личный состав части, получающей самолеты, не подготовлен к их эксплуатации, то для перегонки выделяется летный и технический состав из других авиационных частей, имеющих опыт эксплуатации данного самолета.

662. Самолеты, отправляемые заводами промышленности в части железнодорожным, водным или другими видами транспорта, принимаются личным составом авиационных частей на аэродромах базирования. В этом случае за комплектность, упаковку и погрузку самолетов несет ответственность начальник военного представительства на заводе - изготовителе.

663. Грузополучателем доставленных самолетов является АТЧ.

Командир АТЧ отвечает за разгрузку транспорта, возврат тары и инвентаря, рассчитанных на многократный оборот, и при необходимости за обеспечение хранения тары и инвентаря в пределах установленных сроков, оприходование на складе всего имущества одиночных и групповых комплектов.

664. Сборка самолетов, прибывших в часть железнодорожным или другим видом транспорта, проводится силами авиационной части в соответствии с руководством по эксплуатации (сборке) самолетов данного типа.

Для оказания технической помощи при сборке и отладке самолетов в авиационную часть могут командироваться специалисты завода - изготовителя.

9.2. Отправка авиационной техники в ремонт

665. Авиационная техника, отправляемая в ремонт, должна быть укомплектована и иметь полностью оформленную на день отправки пономерную документацию. Записи об итоговой, наработке и причинах направления техники в ремонт скрепляются гербовой печатью части.

Подлежащие заводскому ремонту съемное вооружение и оборудование, оформленная документация, а также детали для выполнения работ по бюллетеням высылаются в адрес ремонтного завода в установленном порядке не позже чем через двое суток после отправки авиационной техники в ремонт.

Запрещается при отправке в ремонт установка на самолет неисправных агрегатов и агрегатов, выработавших ресурс.

Самолеты при отправке на АРЗ должны быть укомплектованы ПУУ и двумя ключами к ним (в случае передачи самолета после ремонта на АРЗ в другую часть с полным комплектом ключей в количестве трех штук).

666. Устройства, отправляемые в ремонт отдельно от самолета, должны быть полностью укомплектованы, законсервированы, упакованы и иметь заполненную установленную документацию (формуляры, паспорта, этикетки).

667. Авиационные управляемые ракеты направляются в ремонт без взрыво и пожароопасных составных частей (боевых частей, твердотопливных двигателей и т. п.), а ракеты с ЖРД, кроме того, с нейтрализованными системами горючего и окислителя.

Расснаряжение авиационных крылатых ракет производится в специально предусмотренном и оборудованном месте, удовлетворяющем требованиям руководящих документов и эксплуатационной документации.

668. За состояние и комплектность отправляемой в ремонт авиационной техники, а также за правильность оформления документации на нее отвечает заместитель командира части по ИАС.

9.3. Передача самолетов из части в часть

669. Самолеты передаются из части в часть исправными и укомплектованными.

При передаче самолетов в другую часть средний остаток ресурса самолетов, двигателей и агрегатов должен составлять не менее 10% межремонтного ресурса, а при ресурсе 1000 ч и более остаток ресурса должен быть не менее 100 ч.

670. СНО СП, средства контроля и войскового ремонта, съемное оборудование, инструмент, придаваемый к самолету, сдаются в комплектации согласно описи завода.

По мере выхода из строя в процессе эксплуатации указанные средства и оборудование должны ремонтироваться, а неремонтопригодное - заменяться путем своевременной подачи заявок в АТЧ. Изменение комплектации при передаче авиационной техники из части в часть или другую организацию может быть допущено только лицом, отдавшим распоряжение на передачу.

Запасные части одиночных и групповых комплектов сдаются по фактическому наличию или в той комплектации, которая определена распоряжением на передачу. Детали для выполнения работ по бюллетеням передаются комплектно по числу сдаваемых (принимаемых) самолетов.

Детали для выполнения работ по бюллетеням, полученные на самолеты и переданные в другую часть, отправляются по указанию заместителя командира части по ИАС в 10 - дневный срок в адрес получателя самолетов через органы тыла.

671. Эксплуатационная документация передается в установленной комплектации, формуляры заполняются на день передачи включительно. Итоги заверяются подписями командира АТО и печатью сдающей части.

672. На каждый самолет, групповой комплект СНО СП и съемного оборудования составляется приемо-сдаточный акт (приложение 4.49) в двух экземплярах, который утверждается заместителем командира части по ИАС, сдающей самолет. Один экземпляр акта направляется в принимающую часть, другой хранится в деле сдающей части. В акте указываются данные о техническом состоянии Самолета, укомплектованности средствами технического обслуживания, заправке топливом, маслом, специальными жидкостями, о снаряжении авиационными средствами поражения, а также номера блоков грифованного оборудования.

673. Для приема самолетов командир части назначает ИТС, допущенный к эксплуатации самолетов данного типа. Осмотры и проверки принимаемых самолетов выполняются в соответствии с руководством и РТО в объеме не менее контрольного осмотра. Подготовка самолетов на промежуточных аэродромах производится согласно требованиям ст. 661.

Сроки передачи устанавливаются лицом, отдавшим распоряжение на передачу самолетов.

674. Устранение неисправностей, обнаруженных на самолетах при приеме, а также подготовка самолета к перелету (при необходимости - к ознакомительному полету) производится ИТС сдающей части, который несет ответственность за перелет до первой посадки на другом аэродроме.

675. Неисправные и неукомплектованные самолеты могут передаваться из одной части в другую в исключительных случаях по письменному распоряжению лица, отдавшего приказание на прием и передачу самолетов.

9.4. Передача самолетов внутри части

676. Передача самолетов внутри части проводится на основании приказа командира части. При этом допускается в исключительных случаях передача неисправных или неукомплектованных самолетов, что оговаривается в приказе по части.

677. Передаваемый самолет осматривается в объеме контрольного осмотра. Выявленные на самолете неисправности устраняются лицами, сдающими самолет.

678. Одновременно с самолетом передаются эксплуатационная документация, журнал подготовки самолета к полетам, заполненный на день передачи, а также СНО СП, средства контроля и войскового ремонта, инструмент, съемное оборудование.

679. Передача самолета оформляется приемо-сдаточным актом, который утверждается командиром части. Акт составляется в одном экземпляре и хранится в учетно-плановом отделении в течение всего срока эксплуатации самолета в части.

9.5. Учет авиационной техники

680. Части, соединения, объединения, научно - исследовательские (испытательные) учреждения, военные учебные заведения, авиационные ремонтные заводы, склады (базы) и военные представительства на заводах промышленности, ОКБ, НИИ, ЛИИ, имеющие самолеты и авиационные двигатели, ведут по - номерной учет их численности и технического состояния и отчитываются перед вышестоящим командованием по формам и в сроки, предусмотренные Табелем срочных донесений ВВС.

Организация и порядок учета авиационной техники (как материальных средств) определены Руководством по учету вооружения, техники, имущества и других материальных средств в Вооруженных Силах СССР.

Организация и особенности пономерного учета самолетов и авиационных двигателей и методика отчетности по Табелю срочных донесений ВВС определены Руководством по учету летательных аппаратов

и авиационных двигателей в авиации Вооруженных Сил СССР.

Самолеты, авиационные двигатели и грифованное оборудование учитываются по заводским номерам.

Пономерной учет в частях, соединениях, на авиационных ремонтных заводах, на складах (базах), в учреждениях, военных учебных заведениях и военных представительствах ведется по книгам пономерного учета (приложение 4.31), а в объединениях - по книгам и карточкам установленного образца.

Карточки на самолеты и авиационные двигатели в объединениях учитываются по описям.

Поступившая в авиационную часть засекречивающая аппаратура (в составе оборудования самолета или для пополнения обменного фонда) учитывается специалистами ЗАС по особым положениям.

681. В авиационных частях постановка на учет вновь поступивших самолетов, а также снятие с учета убывших и списанных самолетов производится на основании приказа командира части.

Приказ о постановке на учет самолетов отдается не позднее одних суток со времени их прибытия на аэродром части независимо от оформления приема-сдаточного акта.

Приказ о снятии с учета самолетов отдается в течение суток:

- на самолеты, переданные на своем аэродроме в другую часть, при наличии оформленного приема-сдаточного акта;
- на самолеты, убывшие с территории аэродрома и подлежащие передаче по месту их назначения;
- на списанные самолеты после получения инспекторского свидетельства или акта технического состояния (приложение 4.50).

В приказе о постановке на учет или о снятии с него кроме номера самолета указываются тип и номер установленного на нем авиационного двигателя.

Авиационные двигатели, поступившие со склада в часть и убывшие на склад, ставятся на учет и снимаются с него в тот же день на основании приема-сдаточных документов. Списанные авиационные двигатели снимаются с учета части по получении инспекторского свидетельства или акта технического состояния.

Самолеты и авиационные двигатели, подлежащие списанию, состоят на учете части и наказываются в наличии во всех отчетах и донесениях с припиской «Подлежат списанию» до получения инспекторского свидетельства или утвержденного акта технического состояния.

Самолеты, отправленные на исследования, испытания, для выполнения ремонта, модернизации и выполнения комплексных работ по бюллетеням на авиационные ремонтные заводы, заводы авиационной промышленности или в научно - исследовательские и испытательные учреждения Министерства обороны СССР, по распоряжению Главного штаба ВВС с учета части снимаются.

Самолеты, отправленные для выполнения специальных заданий, а также самолеты, ремонт которых производится в ВЛРМ, в том числе и заводскими бригадами промышленности, с учета части не снимаются.

Неисправные самолеты учитываются в книге учета - неисправных самолетов авиационной части (приложение 4.11) по заводским номерам. В книге ежедневно регистрируются следующие самолеты:

- требующие окончания регламентных работ, работ по бюллетеням или требующие устранения неисправностей;
- вышедшие из строя в результате повреждений и требующие отправки в ВАРМ или АРЗ;
- вышедшие из строя в результате повреждения или износа и подлежащие списанию.

682. В авиационных соединениях (объединениях) и в летных училищах учет ведется отдельно по каждой авиационной и тыловой части.

Сведения о перемещении самолетов и авиационных двигателей и об их техническом, состоянии заносятся в книги пономерного учета в день получения донесений от авиационных частей.

683. В АТЧ, на центральных складах и складах объединений авиационные двигатели в книге пономерного учета регистрируются в день их поступления.

В книге учитываются все поступившие авиационные двигатели независимо от технического состояния и укомплектованности. Основанием для постановки на учет авиационных двигателей и снятия их с учета являются на - ряды или приема-сдаточные документы. Отчеты о пономерном наличии и перемещении авиационных двигателей представляются

в объединение (соединение) по формам и в сроки, определенные Табелем срочных донесений.

684. Самолеты и авиационные двигатели, поступившие в АРЗ, регистрируются - в книге пономерного учета в день поступления независимо от технического состояния и укомплектованности.

Основанием для постановки на учет самолетов и авиационных двигателей является распоряжение старшего начальника о принятии их в ремонт, наряд или железнодорожная накладная.

Основанием для снятия с учета убывших самолетов и авиационных двигателей является приема-сдаточный акт или железнодорожная накладная.

Самолеты и авиационные двигатели, которые не могут быть восстановлены и по техническому состоянию подлежат списанию, снимаются с учета по получении инспекторского свидетельства или акта технического состояния. О списании самолета начальник АРЗ сообщает командиру части, от которой самолет был направлен в ремонт.

685. Самолеты и авиационные двигатели, поступившие в ремонт из других видов Вооруженных Сил и ДОСААФ, регистрируются в книге учета на общих основаниях, при этом самолеты регистрируются по

видам Вооруженных Сил, а авиационные двигатели обезличиваются. В отчетах и донесениях по Табелю срочных донесений самолеты показываются по видам Вооруженных Сил, а двигатели - общим количеством за Министерство обороны.

Самолеты и авиационные двигатели, поступившие из гражданских министерств и ведомств, КГБ, МВД и т. д., в книге пономерного учета регистрируются и включаются в отчеты самостоятельными разделами.

9.6. Списание авиационной техники

686. Списание авиационной, техники производится должностными лицами, которым предоставлено это право, в порядке, установленном в Вооруженных Силах СССР.

Авиационная техника может быть списана по актам технического состояния (приложение 4.50) или инспекторским свидетельствам.

Самолеты и двигатели, пришедшие в неисправное состояние по истечении установленных ресурсов (сроков службы, хранения, снятые в установленном порядке с вооружения или снабжения), списываются на основании утвержденного акта технического состояния (приложение 4.50); до истечения установленных ресурсов - списываются на основании инспекторского свидетельства.

В акте технического состояния или инспекторском свидетельстве должна быть четко указана причина списания (авария, катастрофа, боевая потеря), техническое состояние (выработка ресурса) по приказу или директиве.

Инспекторские свидетельства для списания самолетов и авиационных двигателей выдаются на основании утвержденных актов технического состояния. В инспекторских свидетельствах указывается, как будет использован самолет или авиационный двигатель после списания (разделка в металлолом, передача в вуз для учебных целей, передача на полигон для создания мишенной обстановки, передача в гражданские организации для военно-патриотической работы и т. д.).

Агрегаты, приборы, аппаратура и т. п., которые учитываются по номерам, пришедшие в неисправное состояние как по выработке установленных ресурсов, так и до их выработки, списываются на основании утвержденного акта технического состояния.

Инструмент, запасные части, наземное оборудование, не подлежащие ремонту, чехлы и т. п., пришедшие в неисправное состояние по выработке установленных ресурсов, списываются на основании утвержденного акта изменения качественного состояния (приложение 4.51); до истечения установленных ресурсов - на основании утвержденного акта списания (приложение 4.52).

Акт технического состояния составляется комиссией под председательством заместителя командира части по ИАС (главного инженера АРЗ) в одном экземпляре, когда он утверждается командиром части, и в двух экземплярах, когда он утверждается старшим начальником. В последнем случае в акт вносится заключение командира части. За правильность заключения о техническом состоянии несут ответственность лица, подписавшие акт, и должностное лицо, утвердившее его.

687. Акты технического состояния на списание специальных установок, смонтированных на шасси автомобилей или другой автотракторной техники, составляются отдельно на установку и на шасси.

Списание автотракторного шасси производится в порядке, установленном для списания автотракторной техники, а специальных установок - в порядке, установленном для списания этой техники и имущества.

688. Представленная к списанию и хранящаяся в части, на складе (базе) или АРЗ авиационная техника не подлежит уничтожению, разборке на запасные части или использованию в качестве учебных пособий до получения инспекторского свидетельства или утвержденного акта технического состояния.

9.7. Разделка и использование списанной авиационной техники

689. Разделка списанной авиационной техники может производиться личным составом базы разделки, авиационной части, АРЗ и Главвторцветмета.

Разделка авиационной техники включает:

- демонтаж, съем и сдачу на склады АТЧ двигателей, агрегатов и бортового оборудования, подлежащих отправке в ремонт и дальнейшему использованию; перечни такого оборудования направляются в объединения тылом ВВС;
- демонтаж, съем и сдачу на склады АТЧ агрегатов и бортового оборудования, содержащих в своем составе драгоценные металлы;
- перечни такого оборудования направляются в объединения тылом ВВС на основании ведомостей, полученных от службы вооружения ВВС; адреса отправки оборудования из АТЧ для разделки в целях извлечения драгоценных металлов сообщаются в АТЧ тылом объединения;
- разделку фюзеляжей хозрасчетными предприятиями Главвторцветмета на основании совместных решений ВВС и Министерства металлургии СССР. Отработка решений проводится тылом ВВС.

Демонтажные работы при разделке выполняются с соблюдением мер безопасности в последовательности, исключающей поломку или повреждение снимаемых деталей и агрегатов.

Для проведения работ по разделке самолетов заместитель командира части по ИАС назначает

ответственное лицо.

690. Перед подготовкой самолета к разделке необходимо:

- отключить бортовые источники электроэнергии;
- разрядить оружие;
- разрядить катапультные установки и устройства взрыва;
- стравить давление в системах и агрегатах;
- установить предохранительные наземные стопоры;
- разгрузить самолет, слить топливо и специальные жидкости.

691. Снятые с самолета неповрежденные и подлежащие ремонту двигатели, агрегаты, аппаратура и детали консервируются и вместе с формулярами и паспортами сдаются на склад авиационной технической части для отправки в ремонт или на контрольную проверку. В формулярах и паспортах на детали, агрегаты и аппаратуру должна быть запись о зарботке.

Баллоны для сжатых газов, гидроаккумуляторы, амортизационные стойки, цилиндры и другое оборудование самолета, работающие под давлением, сдаются на склад в разряженном состоянии с вывернутыми зарядными клапанами и открытыми вентилями кранов.

692. непригодные для эксплуатации и ремонта детали, агрегаты, оборудование сдаются на склад как металлолом или в качестве учебных пособий, а также для рационализаторской работы.

693. Разделка и уничтожение грифованного оборудования проводятся в соответствии со специальными указаниями главного инженера ВВС.

694. Снятые со списываемого самолета исправные двигатели, агрегаты и аппаратура, на которых имеется запас ресурса, после проверки соответствия параметров техническим условиям с разрешения заместителя командира части по ИАС могут быть установлены на самолетах части.

695. Пригодные к использованию инструмент, СНО ОП и одиночные комплекты запасных частей со списанной авиационной техники приходятся на складе АТЧ в установленном порядке и используются в авиационной части по решению заместителя командира части по ИАС.

Блоки, приборы и другие агрегаты, содержащие драгоценные металлы, сдаются на склады АТЧ для отправки на предприятия промышленности (АПЗ) в целях извлечения драгоценных металлов. Вопрос направления их на предприятия промышленности или АПЗ решается тылом ВВС с предприятиями промышленности или главным инженером ВВС.

696. За разделку фюзеляжей и сдачу самолетного лома отвечают заместители командующих объединениями по тылу, которые в этой работе руководствуются действующими приказами министра обороны СССР, главнокомандующего ВВС, совместными решениями ВВС и Министерства цветной металлургии СССР.

697. Самолеты, предназначенные для разделки и сдачи в металлолом, после получения инспекторского свидетельства о списании или утвержденного акта технического состояния должны быть приведены в такое состояние, которое исключало бы возможность их восстановления и использования для полетов.

В случае передачи списанного самолета в гражданские организации, военным кафедрам гражданских институтов и военным учебным заведениям он приводится в нелетное состояние.

В случае передачи списанного авиадвигателя в гражданские организации для работы на земле в формулярах делается запись о списании двигателя и невозможности использования его на летательных аппаратах в воздухе.

698. Приведение летательных аппаратов в нелетное состояние осуществляется следующим образом:

- для самолетов: на крыле с обеих сторон на расстоянии 0,5 м от крайних двигателей (для самолетов с несколькими двигателями) и 1 м от главных опор шасси в сторону свободной консоли (для самолетов с одним двигателем) снизу в одном и том же сечении производится разрез обшивки и нижних полок всех лонжеронов (на бипланном крыле - только полка нижнего крыла); на фюзеляже снизу в сечении на расстоянии 0,5 м от передней кромки стабилизатора разрезаются обшивка и весь силовой набор на дуге 40 - 50°; сечения, где проделаны разрезы, заклеиваются перкалью и окрашиваются в красный цвет, белой краской по красной полосе наносится слово РАЗРЕЗ;
- для вертолетов: на силовых шпангоутах, соединяющих с узлами крепления рамы главного редуктора, со стороны грузовой кабины производятся разрезы на правом и левом борту в плоскости продольной оси на 0,5 их сечения; по месту разреза шпангоутов на обшивке фюзеляжа снаружи и внутри делается надпись РАЗРЕЗ ШПАНГОУТА; на двух диаметрально противоположных стержнях рамы главного редуктора производится разрез стержней на 6,5 их сечения на расстоянии 100 мм от нижних узлов крепления; по месту разреза стержней наносится красная полоса шириной 20 мм; делается надпись белой краской РАЗРЕЗ на стержнях, а на капотах редуктора - РАЗРЕЗАНЫ ДВА СТЕРЖНЯ РАМЫ.

Разрез производится механическими средствами или применением сварки. В последнем случае перед сварочными работами снимаются топливные баки и принимаются все меры пожарной безопасности.

10. РАЗМЕЩЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ НА АЭРОДРОМАХ. ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА. ОХРАНА.

10.1. Размещение авиационной техники на аэродромах.

699. Аэродромы постоянного базирования должны быть оборудованы:

- защитными укрытиями для авиационной техники и авиационных средств поражения;
- укрытиями для защиты личного состава от обычных средств и оружия массового поражения;
- укрытиями для спецавтомобилей ТЭЧ части (ВАРМ), ТП (СИС) и АТО;
- позицией подготовки самолетов;
- отрядными техническими зданиями;
- помещениями для хранения в АТО не установленного на самолетах съемного оборудования;
- ангаром - лабораторией ТЭЧ части (ВАРМ) и площадкой для стоянок самолетов при выполнении ремонтных и регламентных работ;
- пунктом управления инженерно - авиационным обеспечением части;
- стоянкой для прилетающих (перелетающих) самолетов;
- средствами централизованной заправки топливом, зарядки сжатыми газами и снабжения электроэнергией;
- помещениями для ТП (СИС), РТБ - К, АБ ПЛВ, хранилищами для ракет, авиационных мин и торпед;
- помещениями для приема пищи, отдыха и помещениями для помывки личного состава, участвующего в подготовке авиационной техники и обеспечении полетов;
- помещениями для переодевания, хранения и сушки высотного, летного и технического обмундирования;
- помещениями для хранения, укладки и сушки спасательных и тормозных парашютов;
- тиром для горячей пристрелки оружия;
- площадками для специальной обработки авиационной техники;
- площадками для выполнения юстировки, калибровки, проверки работоспособности прицельных станций, а также для списания девиации магнитных компасов и радиокompасов;
- площадками для подготовки АСП;
- площадкой для проверки состояния оружия после полетов на боевое применение;
- площадками для опробования двигателей;
- средствами связи;
- устройствами, предотвращающими несанкционированный взлет самолетов.

700. Количество сооружений для обеспечения эксплуатации авиационной техники зависит от условий базирования, решаемых задач и типа авиационной техники, находящейся на вооружении части.

701. Стоянка самолетов подразделения должна быть оборудована необходимыми сооружениями и средствами, обеспечивающими хранение и сбережение авиационной техники и выполнение работ по подготовке ее к полетам и боевому применению.

На стоянке авиационного подразделения должны быть предусмотрены места для размещения средств наземного обслуживания, хранения имущества группового пользования, емкости для сбора отстоя топлива и отработанного масла, ящики для сбора использованной ветоши, места для курения. Для проверки работы авиационных двигателей на максимальных и форсажных режимах на стоянках самолетов подразделений и ТЭЧ части оборудуются площадки с искусственным покрытием из расчета не менее одной на каждое подразделение.

Площадки для опробования двигателей должны иметь устройства для дополнительного крепления самолетов, упоры под колодки, устройства для направления потока выходящих газов, средства пожаротушения.

В ТЭЧ части площадка опробования двигателей должна при ее строительстве оборудоваться стационарным зданием для лаборатории инструментального контроля, источником питания, обеспечивающим запуск двигателя и проверку оборудования самолета под током.

К стоянкам самолетов прокладываются рулежные дорожки и подъездные пути, обеспечивающие безопасное руление или буксировку самолетов, а также подъезд средств наземного обслуживания.

702. При размещении самолетов на групповых стоянках (позициях подготовки самолетов) интервалы между концевыми обтекателями крыльев рядом стоящих самолетов должны быть:

- для самолетов с одним авиационным двигателем - не менее 2 м;
- для самолетов с двумя авиационными двигателями - не менее 3 м;
- для самолетов с четырьмя и более двигателями - не менее 5 м.

Для самолетов с изменяющейся стреловидностью крыла интервалы определяются при минимальном угле стреловидности.

Интервалы между осями винтов вертолетов должны быть не менее двух диаметров несущего винта.

Стоянка самолетов (укрытие) оборудуется:

- приспособлением для заземления самолета;
- местами для размещения съемного оборудования;
- рабочими местами для ИТС;
- средствами централизованного снабжения электроэнергией, заправки топливом и зарядки сжатыми газами;
- средствами пожаротушения;
- местами для размещения средств наземного обслуживания специального применения.

703. Единый для части порядок размещения оборудования в укрытиях и в местах стоянок самолетов устанавливает заместитель командира части по ИАС, исходя из требований высокой боевой готовности и обеспечения мер безопасности.

Порядок размещения и хранения комплектов АСП, пиротехнических средств и устройств, расходимых средств РЭБ определяет командир части.

Съемное оборудование хранится в специальных контейнерах или в помещениях технических расчетов.

704. На случай стихийных бедствий начальником гарнизона на аэродромах определяются безопасные зоны для размещения личного состава, авиационной техники и средств наземного обслуживания.

705. Открытые стоянки легких самолетов и вертолетов оборудуются необходимыми швартовочными приспособлениями, обеспечивающими безопасность авиационной техники при возникновении опасных стихийных явлений природы. Швартовка легких самолетов и вертолетов проводится после окончания работ на авиационной технике независимо от погодных условий.

706. Поддержание в готовности к использованию и ремонт стоянок самолетов и сооружений на аэродроме осуществляет АТЧ.

Подготовку к применению, работы по техническому обслуживанию и ремонту средств централизованной заправки топливом, зарядки сжатыми газами и снабжения электроэнергией на аэродроме выполняют специалисты АТЧ, на которых возлагается ответственность за поддержание их в постоянной готовности к работе.

707. Ответственность за правильность использования по назначению укрытий, сооружений, за сдачу их под охрану, сохранность находящегося в них специального оборудования, за соблюдение мер безопасности, поддержание установленного порядка в укрытиях, сооружениях и на прилегающей к ним территории, а также мер пожарной безопасности возлагается на должностных лиц, за которыми укрытия (сооружения) закреплены.

708. ТЭЧ части (ВАРМ), ТП (СИС) размещаются рассредоточено в зонах, наиболее удобных для работы и поддержания высокой боевой готовности авиационной части с учетом соблюдения требований защиты от оружия массового поражения.

10.2. Эксплуатация защитных укрытий

709. Приказом по части каждое защитное укрытие закрепляется за техником самолета, зона укрытий самолетов технического расчета - за начальником технического расчета, зона укрытий самолетов АТО - за командиром АТО. На наружной поверхности воров укрытия наносятся номер укрытия и бортовой номер самолета и прикрепляется таблица с указанием фамилии ответственного.

710. Техническое обслуживание защитных укрытий проводится в соответствии с требованиями Руководства по эксплуатации защитных укрытий самолетов фронтовой авиации, утвержденного главнокомандующим ВВС.

711. Командир АТЧ совместно с заместителем командира части по ИАС не реже одного раза в полгода контролирует состояние защитных укрытий и их оборудования.

712. В защитном укрытии закрытого типа разрешается выполнять все виды работ по подготовке самолета к полетам, в том числе снаряжение самолета АСП. При выполнении работ на самолете в защитном укрытии разрешается применять переносные электрические лампы (фары) с напряжением питания не более 36 В.

713. В защитных укрытиях закрытого типа запрещается:

- применять неисправное спецоборудование ЦЗТ и централизованной системы электроснабжения для подготовки самолетов;
- проводить заправку самолетов от ЦЗТ при отсутствии средств пожаротушения;
- вскрывать гермоупорку взрывателей бомб и других АСП;
- запускать двигатели СНО ОП в случае пролива топлива или других огнеопасных жидкостей.

714. По окончании рабочего дня и при убытии личного состава со стоянки ворота защитных укрытий закрытого типа закрываются, опечатываются и укрытие сдается под охрану. Порядок опечатывания самолетов, спецавтомобилей и укрытий определяется приказом командира части.

10.3. Противопожарная защита

715. Противопожарная охрана в авиационных частях, в том числе в штабах, аэродромных сооружениях, на стоянках самолетов, в зонах укрытий АТО, в ТЭЧ части, ТП (СИС) ВАРМ (АРЗ), организуется в соответствии с требованиями Устава внутренней службы Вооруженных Сил СССР, приказов

министра обороны СССР и Руководства по мерам пожарной безопасности в воинских частях авиации Вооруженных Сил СССР.

716. В каждой воинской части разрабатывается план противопожарной охраны, который утверждается командиром части и доводится до всего личного состава. Инструкция по мерам пожарной безопасности в части, расчет сил и средств, привлекаемых для тушения пожара, а также выписки о порядке эвакуации самолетов, другой техники и имущества должны находиться у дежурного по воинской части.

Весь личный состав обязан знать и выполнять правила пожарной безопасности (приложение 3.21), уметь обращаться со средствами пожаротушения.

717. Командиры авиационных частей несут ответственность за организацию и состояние противопожарной охраны.

Командиры подразделений, начальники служб, мастерских, цехов, лабораторий и других объектов отвечают за выполнение правил пожарной безопасности в подчиненных им подразделениях, службах и объектах. Непосредственно противопожарной охраной в части руководит начальник противопожарной охраны, а там, где он штатом не предусмотрен, обязанности его возлагаются на одного из офицеров по совместительству.

Объекты на аэродроме оборудуются средствами пожаротушения согласно Положению о противопожарной охране в Советской Армии и Военно-Морском Флоте. Нормы оборудования объектов средствами пожаротушения приведены в приложении 3.22.

За техническое состояние средств пожаротушения и укомплектованность ими объектов на аэродроме отвечает командир АТЧ.

Ответственные за противопожарное состояние объекта закрепляют средства пожаротушения за должностными лицами, которые несут персональную ответственность за хранение и использование этих средств по назначению.

10.4. Охрана

718. Охрана объектов, авиационной и другой техники на аэродромах организуется должностными лицами в порядке, определенном Общевоинскими уставами Вооруженных Сил СССР.

11. ЭКСПЛУАТАЦИЯ СРЕДСТВ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

11.1. Средства наземного обслуживания специального применения

719. Техническое обслуживание СНО СП должно обеспечивать постоянную готовность их к действию, а также своевременное выявление и устранение причин, которые могут вызвать преждевременный износ и выход СНО СП из строя. В процессе эксплуатации на СНО СП выполняются работы и контрольные (периодические) проверки, объем и сроки выполнения которых определяются эксплуатационной документацией. Выполняет эти работы ИТС, за которым эти средства закреплены.

720. Организацию учета, хранения, контроля технического состояния и ремонта СНО СП, находящихся на стоянках самолетов, в ТЭЧ части, ТП (СИС), полковых группах, осуществляют командир АТО, начальники ТЭЧ части, ТП (СИС), полковой группы соответственно.

721. СНО СП, входящие в одиночный комплект самолета, закрепляются за техником самолета, СНО СП технических расчетов и групп регламента и ремонта - за специалистами этих расчетов и групп. Они осуществляют техническое обслуживание и хранение этих средств. Учет и контроль технического состояния СНО СП осуществляют материально ответственные лица. Все СНО СП учитываются в службе АТИ АТЧ.

722. СНО СП хранятся, как правило, в закрытых помещениях или под навесами, закрывающими их от воздействия атмосферных осадков.

723. Порядок применения СНО СП определяется РТЭ и РТО самолета, технологическими картами и руководствами по ремонту, а также эксплуатационной документацией на эти средства.

11.2. Средства контроля и их метрологическое обеспечение

724. К средствам контроля относятся бортовые средства контроля (бортовые автоматизированные средства контроля, встроенные средства контроля), наземно-бортовые средства контроля (бортовые устройства регистрации параметров, бортовые устройства записи речи, наземные устройства обработки, наземные устройства воспроизведения, устройства перезаписи полетной информации), наземные средства контроля (наземные автоматизированные средства контроля для не демонтированных и демонтированных с самолета объектов контроля, контрольно - проверочная аппаратура, общевойсковые средства измерений, средства неразрушающего дефектоскопического контроля), применяемые для осуществления контроля за состоянием авиационной техники при ее эксплуатации и ремонте.

Бортовые средства контроля, а также бортовая часть наземно-бортовых средств контроля эксплуатируются в соответствии с эксплуатационной документацией на авиационную технику, на которой они установлены.

Наземные средства контроля, наземная часть наземно-бортовых средств контроля эксплуатируются в соответствии с эксплуатационной документацией на эти средства.

Средства контроля, используемые для проверки оборудования одной специальности, эксплуатируются специалистами данной специальности. Когда средства контроля используются для проверки оборудования (бортовых комплексов, БКС) различных специальностей, порядок их эксплуатации определяет главный инженер ВВС.

725. Эксплуатация НСК представляет собой комплекс мероприятий по учету и вводу этих средств в эксплуатацию, по подготовке и использованию их по назначению, метрологическому обеспечению, техническому обслуживанию, хранению и ремонту.

726. Учету подлежат все ИСК, находящиеся в эксплуатации и на хранении, в подразделениях и на складах АТЧ. Учет ИСК, подлежащих и не подлежащих поверке, ведется отдельно.

Учет технического состояния ИСК ведется лицами, ответственными за их эксплуатацию, по форме, приведенной в приложении 4.53.

727. НСК считаются введенными в эксплуатацию с момента выдачи их со склада, о чем в формулярах (паспортах) производится запись с указанием номеров накладных. НСК закрепляются за начальниками технических расчетов АТО, групп ТЭЧ части, технической позиции (СИС) и полковых групп.

728. К эксплуатации (применению) допускаются только предусмотренные эксплуатационной документацией для данного типа авиационной техники НСК. В случае отсутствия в части рекомендованных в эксплуатационной документации НСК допускается применять по согласованию с метрологической службой соединения другие типы НСК с аналогичными или более совершенными метрологическими характеристиками.

729. Под метрологическим обеспечением НСК понимаются организационно - технические мероприятия по проведению их метрологической аттестации, поверки, регулировки и ремонта в целях поддержания метрологических характеристик на заданном уровне.

Наземные средства контроля, имеющие нормированные метрологические характеристики (войсковые средства измерения, наземные автоматизированные системы контроля), допускаются к эксплуатации (применению) только после проведения поверки в лаборатории измерительной техники.

730. Периодичность поверки ВСИ, НАСК определяется Перечнем подлежащих поверке рабочих средств измерений, применяемых в ВВС, введенным в действие приказом главнокомандующего ВВС. ВСИ, НАСК представляют на поверку в лабораторию измерительной техники ИТС авиационных частей в

соответствии с графиком, разрабатываемым метрологической службой объединения, согласованным с главным инженером объединения и утверждаемым начальником штаба объединения.

За организацию поверочных работ отвечает начальник метрологической службы соединения, за своевременное представление ВСИ, НАСК на поверку - заместитель командира части по ИАС.

731. Представляемые на поверку ВСИ, НАСК укомплектовываются заполненной документацией (формулярами, паспортами, описаниями, инструкциями, графиками, таблицами), а также штатным инструментом и принадлежностями, необходимыми для их поверки и регулировки.

В случае утраты паспорта (формуляра) представляется дубликат, заверенный подписью командира войсковой части или его заместителя и гербовой печатью войсковой части.

732. Неисправные ВСИ (с явными отказами или механическими повреждениями) на поверку не представляются, а направляются в ремонт.

733. ВСИ, НАСК, поступившие с завода - изготовителя, допускается применять без проведения поверки в лаборатории измерительной техники перед вводом их в эксплуатацию, если в формуляре (паспорте) этих средств кроме записи о первичной поверке есть штамп представителя заказчика и не истек срок периодической поверки.

734. Результаты поверки ВСИ, НАСК, удовлетворяющие установленным требованиям, оформляются в формуляре (паспорте) или аттестате, подписываются доверителем с указанием даты поверки и заверяются оттиском доверительного клейма. Для встроенных (щитовых) средств измерений результаты по - верки разрешается оформлять в формуляре (паспорте) объекта.

735. Средства контроля (стенды, установки, эксплуатационно-ремонтные пульта и др.), изготовленные непосредственно в части (на АРЗ), допускаются к эксплуатации (применению) после проведения метрологической экспертизы.

736. Техническое обслуживание наземных средств контроля проводится личным составом авиационной части, эксплуатирующим данные средства, в объеме и с периодичностью, указанными в эксплуатационной документации на них.

О выполненных работах по техническому обслуживанию производится запись в формулярах (паспортах) НСК с указанием даты проведения и подписью лица, проводившего техническое обслуживание.

737. Текущий ремонт ВСИ осуществляется выездными ремонтными бригадами авиационных ремонтных заводов одновременно с работой выездных групп лаборатории измерительной техники непосредственно в авиационных частях. Капитальный (как правило, и средний) ремонт ВСИ производится на АРЗ.

При необходимости допускается производить ремонт ВСИ на предприятиях промышленности - изготовителях этих средств или на специализированных предприятиях Госстандарта.

738. Своевременную сдачу в АТЧ для отправки в ремонт неисправных ВСИ организуют командир АТО, начальники ТЭЧ части, ТП (СИС) и полковых групп.

Ответственность за своевременную отpravку ВСИ со склада в ремонт несет командир АТЧ.

739. Закладываемые на хранение НСК должны быть исправны, поверены и полностью укомплектованы эксплуатационной документацией, одиночными комплектами ЗИП.

Порядок постановки ВСИ на кратковременное или длительное хранение, а также периодичность их поверки и технического обслуживания на хранении определяются требованиями Руководства по эксплуатации войсковых средств измерений.

740. ИТС авиационных частей, применяющий средства контроля, обязан знать их устройство, функциональные возможности, уметь правильно пользоваться этими средствами и оценивать полученные результаты контроля (измерения), следить за исправностью средств контроля, своевременностью их поверки, технического обслуживания и ремонта.

11.3. Содержание и применение инструмента

741. Инструмент, входящий в одиночный комплект самолета, закрепляется за техником (техническим экипажем) самолета. Инструмент, СНО СП, средства контроля и войскового ремонта общего пользования закрепляются за лицами, ответственными за выдачу и хранение, а индивидуального пользования - за специалистами технических расчетов и групп АТО, ТЭЧ части (ВАРМ), ТП (СИС) и полковых групп. Пользоваться инструментом без разрешения лица, за которым он закреплен, запрещается.

В целях обеспечения контроля за содержанием и недопущения утери или оставления инструмента в самолете проводятся его клеймение, учет и проверка наличия.

Пользоваться инструментом, не имеющим клейма, запрещается.

Порядок клеймения инструмента и приспособлений изложен в приложении 3.23.

Порядок учета, хранения, выдачи и получения инструмента определяется заместителем командира части по ИАС. Формы журналов учета и выдачи инструмента приведены в приложениях 4.54 и 4.55.

Порядок содержания, клеймения, применения и проверки инструмента на авиаремонтных заводах определяется специальным положением.

742. Проверка наличия инструмента в соответствии с описью проводится каждый раз после окончания работ на авиационной технике лицами, за которыми инструмент закреплен. Начальники технических расчетов и групп АТО, ТЭЧ части (ВАРМ), ТП (СИС), полковых групп проверяют наличие и

исправность инструмента в расчете (группе) не реже одного раза в неделю.

При обнаружении утери инструмента немедленно принимаются меры, исключающий выпуск самолета в полет с оставленным в нем инструментом. Об утере инструмента докладывается по команде и принимаются меры по его розыску. Каждый случай утери инструмента подлежит расследованию.

743. Проверка состояния инструмента, СНО СП, средств контроля и войскового ремонта командирами АТО, начальниками ТЭЧ (ВАРМ), ТП (СИС) проводится по плану командиров (начальников) этих подразделений.

Проверка состояния СТО инженерами части проводится по плану заместителя командира части по ИАС.

Планы (графики) проверки составляются ежемесячно с таким расчетом, чтобы в течение шести месяцев были проверены все СНО СП, средства контроля, войскового ремонта и инструмент подразделений части.

11.4. Содержание и применение спецавтомобилей (мотороллеров)

744. Каждый спецавтомобиль (мотороллер) подразделений авиационной части закрепляется приказом командира части за командиром (начальником) подразделения и водителем, которые отвечают за техническое состояние автомобиля (мотороллера).

745. Техническое обслуживание № 1 и 2, сезонное обслуживание, текущий ремонт шасси и кузова спецавтомобилей (спецприцепов), обеспечение запасными частями, инструментом и принадлежностями осуществляются автомобильной и электрогазовой службой АТЧ с привлечением водителей спецавтомобилей, а техническое обслуживание и текущий ремонт мотороллеров - ИТС авиационной части.

746. Выполнение технического обслуживания № 1 и 2, сезонного обслуживания, регламентных работ и технических осмотров спецавтомобилей (спецприцепов) осуществляется по графикам, составляемым руководящим ИТС части и согласованным с командиром АТЧ.

747. ИТС части при необходимости оказывает помощь АТЧ в выполнении регламентных работ на средствах наземного обслуживания общего применения, имеющих специальное оборудование авиационного типа. Графики выполнения регламентных работ составляются должностными лицами АТЧ и согласовываются с заместителем командира части по ИАС (начальником ТЭЧ части).

748. При контрольном осмотре спецавтомобилей (спецприцепов) осуществляется внешний осмотр двигателя, шасси, оборудования и проверяются:

- наличие и исправность контрольно - измерительной аппаратуры, инструмента, пожарного оборудования, наличие и состояние документации согласно ведомостям комплектации;
- закрепление спецавтомобиля (спецприцепа) за воинской частью и водителем;
- ведение учета наработки спецавтомобиля и его оборудования;
- своевременность выполнения номерного (сезонного) технического обслуживания спецавтомобиля, очередных проверок и регламентных работ на специальном оборудовании;
- устранение недостатков, отмеченных должностными лицами при контрольных осмотрах;
- знания и практические навыки специалистов, эксплуатирующих оборудование спецавтомобиля (спецприцепа).

Нормы осмотров спецавтомобилей (спецприцепов) руководящим ИТС авиационной части и руководящим составом АТЧ приведены в приложении 3.24.

11.5. Подготовка и допуск к работе на авиационной технике средств наземного обслуживания общего применения

749. Подготовку СИ - Ю ОП к работе, проверку технического состояния, укомплектованность оборудованием, приборами, средствами пожаротушения, инструментом, расходными материалами, проведение контрольных осмотров и оформление документации проводит личный состав АТЧ.

750. Средства наземного обслуживания общего применения должны прибывать на аэродром исправными, прошедшими техническое обслуживание, подготовленными к работе, заправленными полностью или в соответствии с заданием кондиционным топливом, маслами, специальными жидкостями и газами.

О подготовке и допуске к применению средств, топлива, масла, специальных жидкостей и газов должностные лица АТЧ записывают в путевом листе, журнале учета работы СНО ОП, паспорте и контрольном талоне. Контрольные талоны выдаются водителям спецавтомобилей и начальнику централизованной системы заправки.

751. Проверку паспортных данных, качества и пригодности кислорода проводят начальник автомобильной и электрогазовой службы АТЧ и начальник медицинской службы авиационной части.

Бортовые кислородные системы независимо от их назначения заряжают только медицинским кислородом.

752. Контроль качества и допуск к заправке самолетов горючим, маслами, специальными жидкостями и газами проводится:

- в АТЧ - заместителем командира АТЧ, начальником (помощником) службы горючего и

смазочных материалов, начальником склада горючего, начальником лаборатории ГСМ, начальником (помощником) автомобильной и электрогазовой службы, начальником кислорододобывающей станции, начальником группы газообеспечения;

- в авиационной части - командиром АТО (начальником ТЭЧ части и его заместителем, начальником ВАРМ, инженером АТО по специальности, начальником расчета).

Вышеуказанные должностные лица АТЧ и авиационной части после контроля делают запись «Заправку разрешаю» с указанием даты, времени, должности и последующей подписью.

753. При обнаружении некондиционности материальных средств или неоформленной документации на средства наземного обслуживания общего применения эти средства к зарядке (заправке) не допускаются, о чем делается запись в журнале учета работы СНО ОП. Лица АТЧ и авиационной части, отстранившие средства от применения, докладывают об этом по команде,

754. Перед заправкой самолета топливом, маслами и специальными жидкостями техник (бортовой техник, механик) обязан проверить:

- заземление самолета;
- заземление заправщика;
- заземление пистолета включением штыря с тросом в заземляющее гнездо летательного аппарата;
- наличие записи о допуске СНО ОП к заправке.

12. ОСОБЕННОСТИ РАБОТЫ ИНЖЕНЕРНО - ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТАВА В УСЛОВИЯХ РАДИОАКТИВНОГО, ХИМИЧЕСКОГО И БИОЛОГИЧЕСКОГО (БАКТЕРИОЛОГИЧЕСКОГО) ЗАРАЖЕНИЯ.

12.1. Общие сведения.

755. Радиоактивное, химическое и биологическое (бактериологическое)^{21*} заражение аэродромов, личного состава и техники может происходить как при непосредственном применении противником ОМП по аэродрому, так и по объектам, расположенным от него на значительных расстояниях. Радиоактивное и химическое заражение также может происходить при разрушении противником атомных энергетических установок и предприятий химической промышленности. Летательные аппараты, кроме того, могут заражаться при пролете через радиоактивное облако и облако ОВ, а также при посадке на зараженные аэродромы.

756. После обнаружения наблюдателями подразделений радиоактивного заражения объектов и доклада на командный пункт (в штаб) по указанию командира части подается сигнал о радиоактивном заражении. При обнаружении химического (биологического) заражения наблюдатели подразделений немедленно подают сигнал оповещения о химическом (биологическом) заражении, а затем докладывают об этом на командный пункт (в штаб).

В случае непосредственной угрозы радиоактивного (химического, биологического) заражения оповещение может осуществляться по распоряжению командира части (подразделения) до начала заражения аэродрома (объекта).

Доведение сигналов оповещения от командных пунктов подразделений до ИТС, занятого работами на авиационной технике, организуют командиры авиационных эскадрилий, командиры АТО, начальники ТЭЧ части (ВАРМ), ТП (СИС).

При поступлении сигнала оповещения личный состав переводит средства индивидуальной защиты в боевое положение и действует по указанию своих командиров (начальников). Личный состав, не занятый выполнением работ на авиационной технике, выводится в защитные сооружения.

Для выпуска в полет подготовленных самолетов оставляется минимально необходимое количество ИТС.

757. При заражении аэродрома на основании решения командира части с учетом данных радиационной (химической, биологической) разведки и контроля заражения авиационной техники организуются вывод самолетов на незараженные (менее зараженные) участки аэродрома, специальная обработка самолетов, осмотр и подготовка к полетам.

758. Работы на самолетах в условиях радиоактивного, химического, биологического заражения организуются в соответствии с действующими регламентами технического обслуживания и инструкциями. Порядок работы устанавливается с учетом возможных доз облучения ИТС за время подготовки самолетов к полету и перегрева (переохлаждения) личного состава при нахождении в средствах индивидуальной защиты, а также степени боеспособности части (подразделений).

Последствия облучения ИТС, значение остаточной дозы излучения и доза внешнего излучения, не приводящая к снижению боеспособности, приведены в приложении 3.25.

Продолжительность выжидания спада мощности дозы излучения на зараженном аэродроме (в зоне рассредоточения) устанавливается командиром части с учетом сроков готовности к выполнению боевой задачи, степени инженерного оборудования аэродрома (района расположения) и возможностей по организации посменной работы ИТС.

Порядок применения средств профилактики поражения (защитных средств, антидотов, антибиотиков) устанавливается командиром части (подразделения) по рекомендации медицинской службы.

759. На аэродроме, зараженном радиоактивными веществами, подготовка зараженных самолетов к полетам проводится на местах

стоянок без дезактивации самолетов. Для защиты личного состава при этом используются респиратор и комплект КЗО-Т. При движении на автомобилях и других действиях, если возможно попадание на личный состав пыли и брызг, дополнительно используется общеевойсковой защитный комплект.

760. При химическом и биологическом заражении работы на самолетах выполняются в противогазах и средствах защиты кожи.

761. Перечень используемых средств индивидуальной защиты определяет командир подразделения с учетом характера действий личного состава, метеоусловий, физической нагрузки и характера местности.

762. При выполнении работ в кабине самолета должны предусматриваться меры, исключающие занос в нее радиоактивных и отравляющих веществ, биологического аэрозоля.

763. Работа ИТС в средствах защиты кожи при необходимости организуется посменно. График посменной работы на авиационной технике разрабатывается заместителем командира части по ИАС совместно с начальником химической службы. Чередование смен • при этом производится таким образом,

²¹ * В дальнейшем в целях сокращения вместо слов «биологическое (бактериологическое) заражение (оружие и т. д.)» используется выражение «биологическое заражение (оружие и т. д.)».

чтобы окончание работы смены происходило при полном завершении начатых операций.

Продолжительность работы одной смены не должна превышать допустимого времени пребывания в средствах индивидуальной защиты, приведенного в приложении 3.25.

Для отдыха личный состав использует убежища и специальные машины, оборудованные фильтровентиляционными агрегатами, а на период между полетами выводится в незараженный район.

764. Для обеспечения управления личным составом при работах на авиационной технике в средствах индивидуальной защиты на защитной одежде с левой стороны на уровне груди прикрепляется нашивка (делается надпись) с указанием воинского звания и фамилии. Размеры нашивки: ширина - 12 см, высота - 8 см. Надпись на нашивке выполняется водостойчивой краской.

765. Войсковой контроль облучения личного состава производится индивидуальным или групповым методом. Показания измерителей дозы у ИТС снимаются штатными дозиметристами не реже одного раза в сутки. О получении однократных доз облучения 100 рад и более немедленно докладывается по команде. Формы журнала учета доз облучения и карточки учета доз облучения личного состава приведены в приложениях 4.56 и 4.57.

766. Контроль радиоактивного заражения личного состава, техники и материальных средств проводится на незараженной местности, как правило, после выполнения боевой задачи по указанию командира части силами и средствами подразделения химической защиты и специально подготовленными лицами из личного состава авиационной части. Для сокращения времени может проводиться выборочный контроль, которому в подразделениях подвергаются 2 - 4 человека и 1 - 2 единицы авиационной техники. Порядок выполнения контроля определяет заместитель командира части по ИАС.

Химический контроль осуществляется силами и средствами подразделения химической защиты.

767. Специальная обработка самолетов организуется заместителем командира части по ИАС совместно с начальником химической службы и осуществляется расчетами специальной обработки (летными экипажами). Количество расчетов и их состав отдаются приказом по авиационной части.

Для выполнения специальной обработки авиационная часть снабжается необходимыми техническими средствами специальной обработки растворами и рецептурами. Снабжение обеспечивается химической службой авиационной части и авиационно - технической частью.

На зараженном аэродроме обработка самолетов проводится на площадках специальной обработки, на рулежных дорожках вблизи зон рассредоточения или непосредственно на стоянках, куда подаются необходимые средства обработки. Если территория аэродрома не заражена, то специальная обработка самолетов проводится только на площадках специальной обработки.

768. В зависимости от боевой обстановки специальная обработка техники может быть частичной или полной.

Частичная обработка проводится по распоряжению командира части без прекращения выполнения боевой задачи. При частичной специальной обработке обрабатываются наиболее загрязненные детали (узлы), а также те поверхности самолета, с которыми соприкасается личный состав при подготовке самолета к полету. В первую очередь обрабатываются самолеты, не имеющие внешних повреждений.

Полная обработка проводится после выполнения боевой задачи с разрешения командира соединения (части). При этом обрабатываются вся поверхность самолета, его оборудование, авиационные средства поражения и средства технического обслуживания.

После выполнения дезактивации проводится контроль радиоактивного заражения самолета. Если дезактивация оказалась неэффективной, то решение о повторной обработке или ее прекращении принимает командир части на основании доклада начальника химической службы. Безопасные значения наведенной активности в объектах военной техники, безопасная зараженность поверхности авиационной техники продуктами ядерного взрыва и потребное время специальной обработки приведены в приложении 3.25.

Полнота дегазации (дезинфекции) самолетов достигается соблюдением режима обработки (норм расхода растворов или рецептур и правил специальной обработки).

769. Работы на аэродроме и подготовка самолетов к полету после специальной обработки, если имеется опасность поражения личного состава вследствие остаточного заражения авиационной техники, проводятся с использованием средств индивидуальной защиты. Разрешение на работу без использования средств индивидуальной защиты дает командир части.

770. Все самолеты, оказавшиеся в зоне действия поражающих факторов ядерного взрыва, в районе применения химического и биологического оружия, а также самолеты, прошедшие специальную обработку, подвергаются детальному осмотру и контролю технического состояния. Объем осмотра и контроля определяет командир АТО.

771. При ведении боевых действий в условиях применения противником ОМП заместитель командира части по НАС обязан:

- готовить командиру (начальнику штаба) части предложения по рассредоточению ИТС части и его защите;
- устанавливать режимы и порядок опробования двигателей, маршруты руления (буксировки) самолетов, передвижения средств наземного обслуживания и автотранспорта (совместно с командиром АТЧ), порядок размещения и передвижения личного состава, исключая вторичное заражение вследствие пылеобразования и переноса заражения на технику, людей и -

незараженные участки аэродрома;

- совместно с начальником химической службы организовывать специальную обработку авиационной техники;
- разрабатывать совместно с начальником химической службы график посменной работы на авиационной технике;
- устанавливать порядок выполнения работ на авиационной технике, обеспечивающий своевременное выполнение поставленных задач при сохранении боеспособности ИТС части в условиях заражения аэродромов (самолетов);
- организовывать контроль за выполнением ИТС части мер безопасности при действиях в условиях заражения аэродрома и работе на зараженной авиационной технике.

772. При ведении боевых действий с зараженных аэродромов командир авиационной эскадрильи, командир АТО, начальники ТЭЧ части (ВАРМ), ТП (СИС) обязаны:

- определять порядок использования укрытий для личного состава и техники в зоне рассредоточения (районе расположения личного состава);
- контролировать состояние закрепленных убежищ и укрытий для личного состава;
- проверять наличие и исправность средств индивидуальной защиты у подчиненного личного состава;
- обеспечивать рассредоточение (укрытие) закрепленной за подразделением техники;
- устанавливать порядок оповещения личного состава в зоне рассредоточения (районе расположения);
- оценивать радиационную (химическую) обстановку в зоне рассредоточения (районе расположения) и обеспечивать выполнение боевой задачи в условиях заражения.

Кроме того, командиры авиационных эскадрилий, командиры АТО, начальники ТЭЧ части (ВАРМ), ТП (СИС) в районе расположения своих подразделений должны организовать радиационное и химическое наблюдение, а также дозиметрический контроль облучения личного состава и степени радиоактивного заражения техники.

773. Защита от ОМП при перебазировании авиационных соединений (частей) достигается рассредоточением авиационной техники, ее маскировкой, непрерывной радиационной и химической разведкой, комплексным использованием средств индивидуальной защиты личного состава и защитных средств техники.

774. По прибытии в район нового базирования ИТС участвует в осуществлении мероприятий по защите от ОМП.

775. При планировании работы в условиях заражения необходимо учитывать потери ИТС, снижение его работоспособности при использовании средств индивидуальной защиты, а также дополнительные затраты времени на специальную обработку и на восстановление нормального психологического состояния личного состава.

776. Подготовка ИТС к работе в условиях радиоактивного, химического и биологического заражения осуществляется путем систематических тренировок по плану боевой подготовки, которые организуются начальником химической службы части совместно с заместителем командира части по ИАС.

Тренировки проводятся совместно с проверками боеготовности части.

12.2. Эксплуатация и восстановление (ремонт) зараженной авиационной техники

777. Эксплуатация авиационной техники, прошедшей специальную обработку, без средств индивидуальной защиты осуществляется с разрешения командира части на основании данных контроля радиоактивного, химического и биологического заражения и доклада начальника химической службы.

778. Самолеты, находящиеся в ЖБУ закрытого типа, радиоактивному заражению не подвергаются и не подлежат дезактивации. Личный состав в ЖБУ работы по подготовке самолетов к полету осуществляет без средств индивидуальной защиты.

779. Наружные поверхности самолетов, пролетевших через радиоактивное облако дезактивации не подвергаются. Авиационные двигатели и агрегаты, обдувавшиеся зараженным атмосферным воздухом, подлежат дезактивации. Подготовка таких самолетов к полету осуществляется личным составом с разрешения командира части без средств индивидуальной защиты.

780. На зараженном ОВ аэродроме при необходимости срочного выполнения боевой задачи или перебазирования на аэродромы маневра выполняется частичная дегазация авиационной техники. После частичной дегазации самолетов подготовка их к полетам подводится в противогазах и комплектах КЗО-Т.

В случае недостатка времени на обработку самолетов, технических средств дегазации, растворов и рецептур, расчетов специальной обработки подготовка зараженных самолетов проводится без их дегазации на местах стоянок самолетов. При этом личный состав использует противогаз, комплект КЗО-Т, защитный плащ в виде комбинезона.

После полета самолетов на режимах, обеспечивающих их само дегазацию в воздухе, и посадки на незараженные аэродромы подготовка самолетов к повторному полету может осуществляться без средств индивидуальной защиты.

Самолеты, находящиеся в закрытых ЖБУ, не подвергаются заражению оседающими аэрозолями 0В и не подлежат дегазации. В этом случае подготовка самолетов проводится личным составом в противогазах.

Самолеты, средства технического обслуживания и боеприпасы, зараженные зоманом и продегазированные раствором СФ-2У или керосином (бензином, спиртом), на незараженных аэродромах должны эксплуатироваться личным составом в противогазах и защитных перчатках. Противогазы могут быть сняты с разрешения командира части (на основании доклада начальника химической службы).

Особое внимание этому вопросу следует уделять при работе в закрытом помещении (ЖБУ, ангаре, палатке).

Самолеты, авиационные средства поражения и средства технического обслуживания, зараженные газом Ви-Икс (VX), ипритом и продегазированные растворами СФ-2У или керосином (бензином, спиртом), должны эксплуатироваться личным составом в течение 1 - 2 суток после дегазации в защитных перчатках.

781. Авиационная техника, требующая эвакуации на ремонтные предприятия, непосредственно перед подготовкой к отправке подвергается контролю на радиоактивное (химическое) заражение и при необходимости специальной обработке.

782. Передача авиационной техники, зараженной выше допустимых значений, из части (подразделения) в часть (подразделение) запрещается. В исключительных случаях решение на передачу этой техники внутри соединения (части) принимает командир соединения (части).

В случае если степень радиоактивного заражения авиационной техники превышает установленные нормы, а дезактивация неэффективна, то восстановление техники (ремонт) производится после естественного снижения степени заражения до допустимой.