

ПОСТАНОВЛЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

1 сентября 2015 г. № 23

**Об утверждении Aviационных правил  
инженерно-авиационного обеспечения  
государственной авиации Республики Беларусь**

На основании статьи 6 Воздушного кодекса Республики Беларусь, постановления Совета Министров Республики Беларусь от 4 декабря 2006 г. № 1617 «О некоторых мерах по реализации Воздушного кодекса Республики Беларусь» и подпункта 7.4 пункта 7 Положения о Министерстве обороны Республики Беларусь, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 7 декабря 2006 г. № 719 «Вопросы центральных органов военного управления Вооруженных Сил Республики Беларусь», Министерство обороны Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить прилагаемые Aviационные правила инженерно-авиационного обеспечения государственной авиации Республики Беларусь.

2. Настоящее постановление вступает в силу с 15 октября 2015 г.

**Министр  
генерал-лейтенант**

**А.А.Равков**

СОГЛАСОВАНО

Министр по чрезвычайным  
ситуациям Республики Беларусь  
генерал-лейтенант внутренней службы

В.А.Ващенко

26.08.2015

СОГЛАСОВАНО

Председатель Государственного  
пограничного комитета  
Республики Беларусь  
генерал-полковник

Л.С.Мальцев

18.08.2015

СОГЛАСОВАНО

Председатель Государственного  
военно-промышленного комитета  
Республики Беларусь

С.П.Гурулев

27.08.2015

СОГЛАСОВАНО

Председатель Центрального  
совета республиканского  
государственно-общественного  
объединения «Добровольное общество  
содействия армии, авиации и флоту  
Республики Беларусь»

И.В.Дырман

18.08.2015

УТВЕРЖДЕНО

Постановление  
Министерства обороны  
Республики Беларусь  
01.09.2015 № 23

**АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА  
инженерно-авиационного обеспечения  
государственной авиации Республики Беларусь**

**РАЗДЕЛ I  
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**ГЛАВА 1  
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. В настоящих Авиационных правилах определяется содержание инженерно-авиационного обеспечения государственной авиации, а также устанавливаются:

общие правила технической эксплуатации и ремонта авиационной техники, средств технического обслуживания и оперативного ремонта;

требования по обеспечению надежности авиационной техники и технической безопасности полетов;

порядок размещения, противопожарной защиты и охраны авиационной техники на аэродромах (вертодромах);

требования по ведению документации инженерно-авиационной службы, планированию инженерно-авиационного обеспечения, организации инженерно-технической подготовки лиц из числа авиационного персонала;

требования, предъявляемые к лицам из числа авиационного персонала, их обязанности и права.

2. В республиканских органах государственного управления, в деятельности по предназначению которых используется государственная авиация, и в республиканском государственно-общественном объединении «Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту Республики Беларусь» на основании требований, изложенных в настоящих Авиационных правилах, при необходимости разрабатываются инструкции (руководства), в которых определяется содержание инженерно-авиационного обеспечения, учитываются состав располагаемых сил и средств инженерно-авиационной службы, типы эксплуатируемой авиационной техники, условия ее базирования, порядок использования по назначению.

3. Для целей настоящих Авиационных правил применяются следующие сокращения:

АВ – авиационное вооружение;

АО – авиационное оборудование;

АРЗ – авиационный ремонтный завод;

АСК – автоматизированная система контроля;

АСП – авиационные средства поражения;

АТ – авиационная техника;

АЭ – авиационная эскадрилья;

БАК – беспилотный авиационный комплекс;

БАСК – бортовая автоматизированная система контроля;

БИТ – база измерительной техники;

БК – боевой комплект;

БЛА – беспилотный летательный аппарат;

БУР – бортовое устройство регистрации;

ВзПУ – воздушный пункт управления;

ВПП – взлетно-посадочная полоса;

ВС – воздушное судно;  
ГСМ – горючее и смазочные материалы;  
ДОСААФ – республиканское государственное общественное объединение «Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту Республики Беларусь»;  
ЗИП – запасные части, инструменты, принадлежности;  
ИАО – инженерно-авиационное обеспечение;  
ИАС – инженерно-авиационная служба;  
ИТС – инженерно-технический состав;  
КБП – курс боевой подготовки;  
КЛП – курс летной подготовки;  
КП – командный пункт;  
КПА – контрольно-проверочная аппаратура;  
КУЛП – курс учебной летной подготовки;  
ЛА – летательный аппарат;  
ЛИТ – лаборатория измерительной техники;  
НИО – научно-исследовательская организация;  
НСК – наземные средства контроля;  
ОК – объективный контроль;  
ОрБП – орган безопасности полетов органа управления авиацией;  
ОТК – отдел технического контроля;  
ПВД – приемник воздушного давления;  
ПЗ – представительство заказчика;  
ПС и ПДС – поисково-спасательная и парашютно-десантная служба;  
ПТС – пиротехническое средство;  
ПУ – пункт управления;  
РД – рулежная дорожка;  
РЛЭ – руководство по летной эксплуатации ВС (инструкция экипажу);  
РО – регламент технического обслуживания;  
РЭ – руководство по технической эксплуатации;  
РТО – радиотехническое обеспечение;  
РЭБ – радиоэлектронная борьба;  
РЭО – радиоэлектронное оборудование;  
РЭР – радиоэлектронная разведка;  
САПС – средства аварийного покидания самолета;  
С (В) и Д – самолет (вертолет) и авиационный двигатель;  
СИ – средство измерения;  
СНК – средства неразрушающего (дефектоскопического) контроля;  
СНО – средства наземного обслуживания;  
СНО ОП – средства наземного обслуживания общего применения;  
СНО СП – средства наземного обслуживания специального применения;  
СОК – средства объективного контроля;  
СПУ – самолетное переговорное устройство;  
СТО – средства технического обслуживания;  
ТО – техническое обслуживание;  
ТСО – технические средства обучения;  
ТЭЧ – техническо-эксплуатационная часть;  
ЭД – эксплуатационная документация.

4. Для целей настоящих Авиационных правил используются следующие термины и их определения:

авиационное подразделение – авиационное звено, расчет БАК, авиационный отряд, авиационная эскадрилья или аэромобильный отряд, а также иная первичная авиационная структура авиационной воинской части (части);

авиационная техника – пилотируемые ВС, беспилотные ВС в комплексе с наземными средствами управления, связи и обеспечения применения, авиационные

двигатели, съемное и стационарно установленное на ВС оборудование, АСП, установленные на ВС ПТС, а также авиационные тренажеры;

авиационная воинская часть (часть) – воинская часть (организация), подчиненная руководителю республиканского органа государственного управления или ДОСААФ, в которой на законном основании имеются государственные ВС, используемые для полетов, или должностные лица которой организуют использование воздушного пространства;

аэродром – земельный участок или водный объект (его часть), специально подготовленный и оборудованный для обеспечения взлета, посадки, руления, стоянки и обслуживания ВС;

аэродромный контроль – контроль за техническим состоянием СНО ОП, визуальная и документальная проверка кондиционности ГСМ, специальных жидкостей и газов, которые проводят лица из числа ИТС, с оформлением разрешения на использование данных средств по назначению;

БАК – совокупность функционально связанных и используемых совместно БЛА, средств наземного управления, обеспечения, технического обслуживания и подготовки к применению по предназначению;

безотказность – свойство изделия АТ непрерывно сохранять работоспособное состояние в течение некоторого времени или наработки;

БЛА – ВС, предназначенное для выполнения полета без экипажа на борту;

бортовое оборудование – совокупность агрегатов, приборов, систем, комплексов, установленных на борту ВС и закрепленных за ним в установленном порядке;

бюллетень – вид технического нормативного правового акта, содержащего сведения, необходимые для выполнения мероприятий по усовершенствованию и модернизации изделий АТ, ее ЭД, устранению на ней конструктивно-производственных недостатков, а также для предупреждения неисправностей аварийного характера;

вертодром – земельный участок, водный объект (его часть) или площадка на здании либо сооружении, специально подготовленные и оборудованные полностью или частично для обеспечения взлета, посадки, руления, стоянки и обслуживания вертолетов;

гарантийная наработка – наработка изделия АТ в пределах действия гарантийных обязательств;

гарантийный срок – интервал времени, в течение которого действуют гарантийные обязательства;

гарантийные обязательства – обязательства поставщика или подрядчика перед заказчиком либо потребителем гарантировать в течение установленного срока и (или) наработки соответствие качества поставляемых изделий АТ или проведенных работ требованиям, изложенным в эксплуатационной документации на них, и безвозмездно устранять дефекты, выявленные в этот период, либо заменять дефектные изделия АТ при соблюдении со стороны заказчика или потребителя установленных требований по эксплуатации, включая использование, хранение, транспортирование и монтаж изделий АТ;

готовность к использованию по назначению – состояние, по которому определяется степень готовности изделия АТ к выполнению задач в соответствии с ее назначением (исправность изделия АТ и время, необходимое на его подготовку к использованию);

дефект – каждое отдельное несоответствие изделия АТ установленным требованиям;

долговечность – свойство изделия АТ сохранять работоспособность до наступления предельного состояния при установленной системе ТО и ремонта;

защитное снаряжение летчика – комплект специальной одежды и смонтированные на нем устройства, предназначенные для обеспечения защиты членов экипажа ВС от неблагоприятных факторов и воздействий внешней среды;

ИАО государственной авиации – комплекс мероприятий, направленных на содержание изделий АТ, средств их эксплуатации и ремонта в исправном состоянии и готовности к использованию по назначению, ИАО полетов и их технической безопасности, а также проведение инженерно-технической подготовки с лицами из числа авиационного персонала;

ИАС – служба органа управления авиацией, авиационной воинской части (части) или подразделения, должностные лица которой осуществляют мероприятия по содержанию АТ, средств ее эксплуатации и ремонта в постоянной готовности к использованию, техническому сопровождению эксплуатации изделий АТ, ИАО полетов и их технической безопасности, а также организуют и проводят инженерно-техническую подготовку с лицами из числа авиационного персонала;

изделие АТ – образец (комплекс, система) и входящие в него составные части, создаваемые (закупаемые) по тактико-техническому (техническому) заданию государственного заказчика (заказчика) АТ и (или) по документации, согласованной (утвержденной) с ним;

инструмент – технологическая оснастка, предназначенная для воздействия на изделие АТ с целью изменения его состояния;

исправное состояние (исправность) – состояние изделия АТ, при котором на нем выполнены все работы, предусмотренные в эксплуатационной и (или) ремонтной документации, устранены обнаруженные в полете и при осмотрах отказы (неисправности), имеется запас ресурса и срока службы;

ИТС – авиационный персонал ИАС;

капитальный ремонт – ремонт, который проводится для восстановления исправности изделия АТ и полного или близкого к полному восстановления ресурса изделия АТ с заменой либо восстановлением любых его составных частей;

комплектующее изделие – изделие АТ (блок, агрегат, деталь), предназначенное для выполнения определенных технических функций в составе других изделий АТ или их составных частей, создаваемое не для конкретного изделия АТ по самостоятельным комплектам конструкторской и технологической документации и не подвергаемое изменениям в процессе создания изделий АТ, в которых оно применяется;

лидерная эксплуатация – штатная эксплуатация заданного числа изделий АТ, выделенных для более интенсивного расходования ресурса по сравнению с остальными изделиями АТ, в целях получения опережающей информации о влиянии наработки или срока эксплуатации на их техническое состояние, определения возможности и условий установления новых значений показателей надежности для однотипных изделий АТ;

модернизация – комплекс работ, проводимых с целью улучшения отдельных тактико-технических характеристик и показателей качества изделия АТ посредством ограниченного изменения его конструкции;

надежность – свойство изделия АТ сохранять во времени в установленных пределах значения всех параметров, характеризующих его способность выполнять требуемые функции в заданных режимах и условиях использования по назначению, проведения ТО, хранения и транспортирования;

наземные средства управления БЛА – совокупность автоматизированных рабочих мест (пунктов, станций), обеспечивающих управление БЛА на всех этапах полета и работой целевых нагрузок, установленных на БЛА;

назначенный полный ресурс – суммарная наработка, при достижении которой эксплуатация изделия АТ должна быть прекращена независимо от его технического состояния;

назначенный полный срок службы – календарная продолжительность эксплуатации, при достижении которой эксплуатация изделия АТ должна быть прекращена независимо от его технического состояния;

назначенный ресурс до первого ремонта – наработка изделия АТ от начала эксплуатации до его первого ремонта;

назначенный срок службы до первого ремонта – календарная продолжительность эксплуатации изделия АТ от начала эксплуатации до его первого ремонта;

назначенный межремонтный ресурс – наработка изделия АТ между смежными ремонтами;

назначенный межремонтный срок службы – календарная продолжительность эксплуатации изделия АТ между смежными ремонтами;

назначенный срок хранения – календарная продолжительность хранения, при достижении которой хранение изделия АТ должно быть прекращено независимо от его технического состояния;

наработка – продолжительность (объем) работы изделия АТ, которая (который) может быть как непрерывной (продолжительность работы в часах, километраж пробега и тому подобное), так и целочисленной величиной (число рабочих циклов, запусков и тому подобное);

неисправное состояние (неисправность) – состояние изделия АТ, при котором оно не соответствует хотя бы одному из требований, изложенных в эксплуатационной и (или) ремонтной документации;

неработоспособное состояние (неработоспособность) – состояние изделия АТ, при котором значение хотя бы одного параметра, характеризующего способность выполнять заданные функции, не соответствует требованиям, изложенным в эксплуатационной и (или) ремонтной документации;

оперативный ремонт\* – ремонт изделия АТ, выполняемый в авиационных частях, а также в местах расположения неисправных изделий АТ;

---

\* Здесь и далее под оперативным ремонтом подразумевается также войсковой ремонт АТ.

осмотр АТ – проверка технического состояния АТ в объеме, установленном в РО или РЛЭ;

отказ – событие, заключающееся в нарушении работоспособного состояния изделия АТ;

перекрестный осмотр – осмотр ВС (БАК), который выполняют совместно лица из числа ИТС, назначенные для ИАО полетов в разные летные смены;

приспособления – технологическая оснастка, предназначенная для установки или направления предмета труда либо инструмента при выполнении технологической операции;

повреждение АТ – событие, заключающееся в нарушении исправности изделия АТ при сохранении его работоспособного состояния;

пристрелка систем вооружения ВС – согласование направлений осей оружия, установок АВ и устройств измерения координат цели (оптических визирных устройств, тепlopеленгаторов, антенн радиолокационных станций) со строительной осью ВС в соответствии с требуемой точностью;

работоспособное состояние (работоспособность) – состояние изделия АТ, при котором значения всех параметров, характеризующих способность выполнять заданные функции, соответствуют требованиям, изложенным в эксплуатационной и (или) ремонтной документации;

распоряжение старшего должностного лица ИАС – вид распорядительного документа, который издает старшее должностное лицо ИАС с целью осуществления конкретных (разовых) организационных (контрольных, распорядительных) мероприятий, по вопросам эксплуатации и ремонта АТ в соответствии с требованиями, изложенными в настоящих Авиационных правилах;

регламентируемый ремонт – плановый ремонт изделия АТ, выполняемый с периодичностью и в объеме, установленными в ЭД, независимо от его технического состояния в момент начала ремонта;

ремонт – комплекс операций по восстановлению исправности (ресурсов) или работоспособности изделий АТ либо их составных частей;

ремонтпригодность – свойство изделия АТ, заключающееся в его приспособленности к поддержанию и восстановлению работоспособного состояния посредством ТО и ремонта;

ремонт по техническому состоянию – ремонт, при котором контроль технического состояния изделия АТ выполняется с периодичностью и в объеме, установленными в

эксплуатационной и (или) ремонтной документации, а объем и момент начала ремонта определяются с учетом технического состояния изделия АТ;

ресурс – суммарная наработка изделия АТ от начала его эксплуатации или ее возобновления после ремонта до перехода в предельное состояние;

руководящий ИТС – должностные лица ИАС от начальника технического расчета (группы) и выше;

СНО ОП – СНО, обеспечивающие ТО ВС разных типов;

СНО СП – СНО, поставляемые вместе с ВС и обеспечивающие ТО ВС конкретного типа;

сохраняемость – свойство изделия АТ сохранять в заданных пределах значения параметров, характеризующих его способность выполнять требуемые функции в течение и после хранения и (или) транспортирования;

средний ремонт – ремонт, который проводится для восстановления исправности (частичного восстановления ресурса) изделия АТ посредством замены или восстановления его составных частей ограниченной номенклатуры и контроля технического состояния составных частей изделия АТ, объем которого устанавливается в нормативной технической документации;

средства обеспечения применения БЛА – совокупность технических устройств, предназначенных для выполнения взлета и обеспечения связи с БЛА на всех этапах полета;

средства технологического оснащения – совокупность орудий производства, необходимых для осуществления технологического процесса;

средства эксплуатации – здания, сооружения, технические устройства, запасные части и материалы, предназначенные для осуществления работ на АТ на всех этапах эксплуатации;

средство контроля – техническое устройство, вещество и (или) материал для проведения контроля;

срок службы – календарная продолжительность эксплуатации изделия АТ от ее начала или возобновления после ремонта до перехода в предельное состояние;

срок сохраняемости – календарная продолжительность хранения и (или) транспортирования изделия АТ, в течение которой сохраняются в заданных пределах значения параметров, характеризующих способность изделия АТ выполнять заданные функции;

старшее должностное лицо ИАС – руководитель ИАС органа управления авиацией, авиационной воинской части (части) или подразделения;

текущий ремонт – ремонт, который проводится для обеспечения или восстановления работоспособности изделия АТ посредством замены и (или) восстановления его отдельных составных частей;

технологическая оснастка – средства технологического оснащения, дополняющие технологическое оборудование, предназначенные для выполнения определенной части технологического процесса;

технологическое оборудование – средства технологического оснащения, в которых для выполнения определенной части технологического процесса размещаются материалы или заготовки, средства воздействия на них, а также технологическая оснастка;

ТЭЧ – подразделение авиационной воинской части (части), личный состав которого выполняет регламентные и ремонтные работы на АТ, осуществляет замену авиационных двигателей ВС, а также проводит другие работы на АТ в соответствии с задачами, стоящими перед авиационной воинской частью (частью);

техническая безопасность полетов – совокупность свойств авиационной системы, обеспечивающих выполнение полетов без авиационных событий из-за отказов АТ;

ТО – комплекс операций или операция по поддержанию работоспособности либо исправности изделия АТ на этапах технической эксплуатации;

техническая эксплуатация – часть эксплуатации изделия АТ, включающая в себя комплекс работ, выполняемых на нем на этапах приведения его в установленную степень

готовности к использованию по назначению, поддержания в этой степени готовности, использования по назначению, хранения и транспортирования;

указание старшего должностного лица ИАС органа управления авиацией – вид распорядительного документа, который издает старшее должностное лицо ИАС органа управления авиацией, по вопросам эксплуатации и ремонта АТ в соответствии с требованиями, изложенными в настоящих Авиационных правилах;

целевой осмотр и проверка – проверка технического состояния ВС, авиационных двигателей и бортового оборудования в объеме и сроки, установленные в указании или распоряжении старшего должностного лица ИАС органа управления авиацией либо в распоряжении старшего должностного лица ИАС авиационной воинской части (части);

эксплуатация – стадия жизненного цикла изделия АТ с момента принятия его в авиационную воинскую часть (часть) от организации-изготовителя или из ремонтной организации, 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 изделия АТ;

эксплуатационный документ – документ, предназначенный для эксплуатации изделий АТ, ознакомления с их конструкцией, изучения правил эксплуатации (использования по назначению, технического обслуживания, текущего ремонта, хранения и транспортирования), отражения сведений, удостоверяющих гарантированные со стороны изготовителя значения основных параметров и характеристик (свойств) изделий, гарантий, сведений об их эксплуатации за весь период (длительность и условия работы, техническое обслуживание, ремонт и другие данные), а также сведений об их утилизации;

юстировка систем вооружения и прицельно-навигационного комплекса ВС – согласование механических, электрических, оптических устройств и датчиков в системе координат ВС.

## **ГЛАВА 2**

### **СОСТАВ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ И СРЕДСТВ ЕЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ**

5. АТ включает в себя:

пилотируемые ВС;

БЛА в комплексе с наземными средствами управления, связи и обеспечения применения;

авиационные двигатели ВС;

оборудование ВС (съемное и стационарно установленное на ВС);

АСП и установленные на ВС ПТС;

авиационные тренажеры.

6. Средства эксплуатации АТ включают в себя:

6.1. средства технического обслуживания (СНО ОП, СНО СП);

средства контроля;

инструменты;

6.2. средства оперативного ремонта:

средства технологического оснащения общего применения (токарные, фрезерные, сверлильные, заточные станки, сварочные аппараты, приспособления для слесарных, клепальных, лакокрасочных и других работ);

средства технологического оснащения специального применения (стенды для ремонта агрегатов, блоков, коммуникаций систем ВС, авиационного двигателя, АВ, АО и РЭО), БАК;

вспомогательные средства (легкоразборные помещения различных конструкций с комплектами оборудования для обогрева, вентиляции, освещения, средства связи и тому подобные);

подвижные средства оперативного ремонта на автомобильных шасси или прицепах;



6.3. запасные части и материалы, которым, в зависимости от целевого назначения и особенностей использования, устанавливаются следующие виды комплектов:

одиночные и групповые эксплуатационные комплекты ЗИП для обеспечения эксплуатации и текущего ремонта одного или группы изделий АТ в течение определенного срока;

одиночные и групповые ремонтные комплекты ЗИП для обеспечения среднего или капитального ремонта одного либо группы изделий АТ;

групповые комплекты ЗИП для обеспечения оперативного и заводского ремонтов АТ в особый период.

### **ГЛАВА 3**

## **ОСНОВНЫЕ РЕСУРСНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ**

7. При эксплуатации АТ могут устанавливаться следующие временные понятия:

назначенный ресурс (полный, до первого ремонта, межремонтный);

назначенный срок службы (полный, до первого ремонта, межремонтный);

гарантийная наработка;

гарантийный срок.

8. Ресурсы (сроки службы), гарантийная наработка (срок) АТ устанавливаются в организации – разработчике и/или организации – изготовителе АТ и указываются в ЭД.

Ресурсы (сроки службы) АТ могут изменяться на основании:

бюллетеней (решений) организаций-разработчиков и организаций-изготовителей, которые вводятся в действие посредством издания распорядительных документов старших должностных лиц ИАС органов управления авиацией в соответствии с требованиями, изложенными в настоящих Авиационных правилах;

указаний старших должностных лиц ИАС органов управления авиацией в установленном порядке.

9. Выработка ресурса ВС и авиационных двигателей должна быть ступенчатой.

10. Назначенный ресурс (полный, до первого ремонта) изделий АТ исчисляется с момента, как их примет сотрудник ПЗ, а для изделий, поставляемых без данной приемки, – представитель ОТК предприятия-изготовителя.

Назначенный срок службы (полный, до первого ремонта) и хранения исчисляется с момента, как их примет сотрудник ПЗ, а для изделий, поставляемых без данной приемки, – представитель ОТК предприятия-изготовителя.

Началом отсчета назначенного межремонтного ресурса (срока службы) является дата записи в формуляре (паспорте) изделия АТ об окончании ремонта, которую делает начальник АРЗ.

11. Комплектующие изделия, ресурс (срок службы) которым не установлен в бюллетене (указании старшего должностного лица ИАС органа управления авиацией) об установлении ресурса (срока службы) АТ, авиационному двигателю (изделию АТ), эксплуатируются в пределах ресурса (срока службы) АТ или авиационного двигателя (изделия АТ), на которых они установлены.

12. В расход ресурса самолетов засчитывается 100 % работы в воздухе, вертолетов – 100 % работы в воздухе и 20 % работы несущей системы на земле.

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

В расход ресурса планера и авиационного двигателя БЛА засчитывается 100 % работы в воздухе и на земле.

Наработка бортового оборудования, ресурс которого установлен в часах, учитывается по налету ВС или по показаниям счетчика наработки, если он установлен.

Наработка ВС, авиационных двигателей и воздушных винтов может учитываться иным образом, если это определено в ЭД.

13. Готовой к использованию по назначению считается исправная АТ, имеющая запас ресурса, необходимый для выполнения полетного задания максимальной продолжительности, и подготовленная к выполнению поставленной задачи по назначению.

## **РАЗДЕЛ II ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ**

### **ГЛАВА 4 СОДЕРЖАНИЕ ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ**

14. ИАО государственной авиации – комплекс мероприятий, организуемых и осуществляемых в целях содержания АТ, средств технического обслуживания и оперативного ремонта АТ в исправном состоянии и готовности к использованию по назначению, ИАО полетов, обеспечения технической безопасности полетов, а также проведения инженерно-технической подготовки лиц из числа летного (операторов БЛА) и ИТС.

Цели ИАО достигаются посредством выполнения ряда задач, главными из которых являются:

- прием и ввод в строй АТ, средств технического обслуживания и оперативного ремонта АТ, поступающих в авиационные воинские части (части);

- разработка и проведение мероприятий по содержанию АТ, средств технического обслуживания и оперативного ремонта АТ в исправном состоянии и постоянной готовности к использованию по назначению;

- техническая эксплуатация АТ;

- организация и проведение оперативного ремонта изделий АТ;

- произведение инженерно-оперативных расчетов по применению АТ, обоснование потребных сил и средств для эксплуатации и оперативного ремонта АТ;

- подготовка к перебазированию сил и средств ИАС;

- проведение анализа надежности АТ и разработка мероприятий по поддержанию заданного уровня исправности и надежности АТ, а также по обеспечению технической безопасности полетов;

- организация и проведение инженерно-технической подготовки с лицами из числа летного (операторов БЛА) и ИТС.

15. Составной частью ИАО государственной авиации является ИАО полетов государственной авиации. Объем и содержание ИАО полетов определяются исходя из характера выполняемых задач, наличия и состояния АТ, средств ее эксплуатации, а также с учетом уровня профессиональной подготовки лиц из числа ИТС.

16. ИАО полетов включает в себя:

- подготовку и представление сведений командиру (начальнику) для принятия решения на полеты;

- планирование мероприятий по ИАО полетов;

- постановку задач на ИАО полетов;

- предварительную подготовку должностных лиц ИАС;

- контроль готовности АТ и лиц из числа ИТС к ИАО полетов;

- предполетную подготовку;

- подготовку к повторному полету ВС;

- послеполетную подготовку;

- технический разбор ИАО полетов.

17. Для выполнения мероприятий по ИАО полетов в зависимости от типов АТ (предстоящих задач на полеты) назначаются:

- старший инженер полетов – для правильной и своевременной организации подготовки (всех видов) ВС к полетам в соответствии с плановой таблицей полетов и контроля за соблюдением требований по обеспечению технической безопасности полетов

ВС на этапах предполетной подготовки, в ходе летной смены и послеполетной подготовки;

старший технической позиции подготовки ВС – для проверки и допуска средств технической позиции подготовки (мест подготовки) ВС (группового заправщика топлива, централизованных систем энергоснабжения, заправки (зарядки) специальных жидкостей и газов) и СНО ОП;

команда технической помощи (для пилотируемых ВС) – для удаления неисправных ВС с ВПП и РД, оказания помощи членам экипажа (пассажирам) при аварийном покидании ВС на земле;

расчеты технических постов – для внешнего осмотра ВС перед полетом и для осмотра оружия после полета ВС на боевое применение;

расчет поста подбора тормозных парашютов (при необходимости) – для подбора тормозных парашютов в местах их сброса с ВС;

технологические расчеты – для подготовки (всех видов) ВС к полетам.

## **ГЛАВА 5**

### **УПРАВЛЕНИЕ ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННЫМ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ**

18. Управление организацией и проведением ИАО – деятельность лиц из числа руководящего ИТС, которая направлена на своевременное и качественное выполнение задач ИАО силами подчиненного ИТС.

19. Для управления организацией и проведением ИАО создается система управления, которая включает в себя органы управления, стационарные или подвижные ПУ ИАС, средства управления (связи) и объекты управления.

ПУ ИАС является составной частью КП авиационной воинской части (части).

20. ПУ ИАС авиационной воинской части (части) предназначен для:

руководства силами и средствами ИАС авиационной воинской части (части) при подготовке (всех видов) АТ к использованию по назначению, при выполнении полетов, в дни работы на АТ и парковые дни;

своевременного информирования командира (начальника) авиационной воинской части (части), а также других должностных лиц о техническом состоянии АТ и ходе ее подготовки к использованию по назначению;

оказания помощи руководителю полетов (при его запросе) по управлению действиями лиц из числа летного состава (операторов БЛА) в особых случаях, связанных с отказами АТ в полете;

организации взаимодействия должностных лиц служб и подразделений авиационной воинской части (части) и ИАС.

21. Управление организацией и выполнением мероприятий по ИАО осуществляется:

во время выполнения полетов – через старшего инженера полетов;

в дни работ на АТ и парковые дни – через дежурного инженера.

Старший (дежурный) инженер полетов назначается из числа должностных лиц руководящего ИТС. Указанные должностные лица допускаются к исполнению обязанностей старшего инженера полетов после изучения РЛЭ ВС (БАК), в котором определяются действия членов экипажей (операторов БЛА) в особых случаях, связанных с отказами АТ в полете, стажировки в должности (не менее двух летных смен) и сдачи зачетов.

О допуске должностных лиц руководящего ИТС к исполнению обязанностей старшего инженера полетов издается приказ командира (начальника) авиационной воинской части (части).

22. ПУ ИАС авиационной воинской части (части) оснащается следующей аппаратурой:

средствами радиосвязи для прослушивания информации об обстановке в воздушном пространстве и проверки связи с ВС во время выполнения предполетной подготовки;

средствами радио- и проводной связи (телефонной и двусторонней громкоговорящей) для прямой связи с руководителем полетов, авиационными

подразделениями, ТЭЧ авиационной воинской части (части), технической позицией подготовки ВС, подразделением ОК, дежурным по аэродром(вертодром)но-техническому обеспечению, расчетами технических постов и техническим расчетом (группой) тормозных парашютов;

средствами связи (сигнализации) для передачи команд на технические позиции подготовки и места стоянки (укрытия) ВС.

23. На ПУ ИАС авиационной воинской части (части) должна быть следующая документация:

- копия плановой таблицы полетов (при выполнении полетов);
- копия плана опробования авиационных двигателей;
- технологические графики всех видов подготовки АТ к полетам;
- схема размещения АТ на аэродроме (вертодроме);
- таблицы и инструкции по связи;
- перечень запрещенных и имеющих ограничения АСП;
- журнал старшего инженера полетов (дежурного инженера);
- инструкции старшему инженеру полетов, дежурному инженеру, старшему технической позиции подготовки ВС, дежурному по аэродромно-техническому обеспечению, расчетам технических постов, расчету поста подбора тормозных парашютов и команде технической помощи;
- копии эталонных дел облета эксплуатируемых типов ВС;
- выписки из РЛЭ по действиям членов экипажей ВС (операторов БЛА) в особых случаях, связанных с отказами АТ в полете;
- инструкция по предотвращению несанкционированного взлета ВС;
- журнал учета принимаемых оповещений о вводимых режимах использования АТ;
- авиационные правила государственной авиации Республики Беларусь, РЭ ВС (БАК), РО ВС (БАК).

24. Перечень аппаратуры и документации могут корректировать и уточнять руководители (старшие должностные лица ИАС) органов управления авиацией в соответствии с типом эксплуатируемой АТ и решаемыми силами и средствами авиационной воинской части (части) задачами.

25. Для обеспечения непрерывного руководства технологическими процессами регламентных и ремонтных работ на АТ, а также проведением доработок АТ в ТЭЧ авиационных воинских частей (частей) при необходимости оборудуется диспетчерский пункт ТЭЧ авиационной воинской части (части).

## **ГЛАВА 6**

### **ПЛАНИРОВАНИЕ ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ**

26. В целях организации и проведения мероприятий по ИАО государственной авиации в авиационных воинских частях (частях) разрабатывается годовой план ИАО.

27. Исходными данными для разработки плана ИАО являются:
- правовые акты, в которых определяется порядок планирования;
  - требования по готовности АТ к использованию по назначению, обеспечению технической безопасности полетов, организации работы по предназначению ИТС, правила технической эксплуатации и ремонта АТ;
  - наличие и состояние АТ, средств ее эксплуатации и ремонта;
  - прогнозируемый отход АТ в ремонтные организации и возможность ее восстановления;
  - планируемое поступление АТ и средств ее эксплуатации из ремонтных организаций и организаций-изготовителей;
  - наличие ИТС, его обученность, предполагаемые сроки и порядок доукомплектования;
  - условия базирования и эксплуатации АТ.

28. В плане ИАО предусматриваются мероприятия по следующим вопросам:  
поддержание требуемых уровней исправности АТ и готовности ее к использованию по назначению;  
обеспечение надежности АТ и технической безопасности полетов;  
восстановление ресурса АТ;  
организация оперативного ремонта АТ;  
подготовка сил и средств ИАС к выполнению задач в соответствии с предназначением авиационной воинской части (части);  
поддержание средств эксплуатации АТ в готовности к использованию по назначению;  
инженерно-техническая подготовка лиц из числа авиационного персонала;  
выполнение требований, изложенных в правовых актах, а также указаний и распоряжений вышестоящих должностных лиц.

29. На основании годового плана ИАО и анализа работы сил и средств ИАС в ИАС осуществляется месячное и ежедневное планирование работы лиц из числа ИТС.

### **РАЗДЕЛ III ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ**

#### **ГЛАВА 7 ПЛАНИРОВАНИЕ ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ**

30. Планирование ИАО полетов проводится в соответствии с решением командира (начальника) авиационной воинской части (части) на полеты.

31. Исходными данными для планирования ИАО полетов являются:  
правовые акты, в которых определяется порядок планирования;  
задачи на полеты;  
порядок размещения АТ на аэродроме (вертодроме);  
расположение и оборудование мест подготовки АТ к полетам;  
состояние ВС, планируемых на полеты;  
количество ВС, которым необходимо выполнить облет (контрольный, ознакомительный полет);  
наличие и состояние средств эксплуатации АТ;  
минимальное время подготовки (по каждому из ее видов) ВС к полетам при различных вариантах снаряжения;  
минимальное количество СНО ОП и ИТС для подготовки (всех видов) ВС к полетам;  
наличие ИТС и его профессиональная подготовка;  
требования по обеспечению технической безопасности полетов;  
сроки восстановления неисправной АТ;  
период выполнения полетов и ожидаемые метеоусловия.

32. ВС в день приемки после выполнения регламентных работ к полетам не привлекаются.

33. При планировании ИАО полетов производятся (проводятся):  
расчет потребного времени на подготовку (всех видов) ВС к полетам;  
расчет потребного количества ИТС и средств эксплуатации АТ для подготовки (всех видов) ВС к полетам;  
инженерно-штурманские расчеты (при необходимости);  
проверка и подписание плановых таблиц полетов.

34. По результатам планирования ИАО полетов определяются:  
количество резервных ВС (при необходимости);  
время уточнения задач на предполетную подготовку;  
время подачи СНО ОП для выполнения предполетной подготовки ВС и распределение их по авиационным подразделениям;  
порядок подготовки ВС для выполнения воздушной разведки погоды;

порядок подготовки (всех видов) ВС к полетам;  
порядок проведения тренажей с летным составом (операторами БЛА) и лицами из числа ИТС на АТ.

## **ГЛАВА 8**

### **ПОСТАНОВКА ЗАДАЧ НА ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ**

35. В ходе постановки задач на полеты командир (начальник) авиационной воинской части (части) ставит задачи на ИАО полетов.

36. При постановке задач лицам из числа руководящего ИТС на ИАО полетов доводятся:

- количество ВС, выделенных на полеты от авиационных подразделений;
- бортовые номера ВС, выделенных для выполнения воздушной разведки погоды;
- бортовые номера ВС, которым требуется выполнить облет (контрольный, ознакомительный полет);
- авиационные подразделения, от которых назначаются старший (начальник) технической позиции подготовки ВС, а также ИТС в команду технической помощи, на технические посты и пост подбора тормозных парашютов;
- виды работ, которые необходимо выполнить на АТ в период предварительной подготовки к ИАО полетов;
- время проведения тренажей с лицами из числа летного состава (операторами БЛА) и ИТС на АТ;
- порядок проведения контроля готовности АТ и лиц из числа ИТС к ИАО полетов.

## **ГЛАВА 9**

### **ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА К ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ**

37. В период предварительной подготовки к ИАО полетов проводятся следующие мероприятия:

- проверка состояния ВС и выполнение на них работ необходимых видов;
- осмотры ВС;
- проверка состояния СНО СП, средств контроля и инструментов;
- подготовка и инструктаж старшего инженера полетов;
- назначение лиц из числа ИТС в команду технической помощи, на технические посты и пост подбора тормозных парашютов, их подготовка;
- определение состава и подготовка личного состава технологических расчетов для подготовки (всех видов) ВС к полетам;
- уточнение количества и персонального состава лиц, выделенных в наземную поисково-спасательную (эвакуационную) команду;
- тренажи для лиц из числа летного состава (операторов БЛА) и ИТС на АТ (при необходимости);
- доведение до членов экипажей ВС, назначенных для проведения облетов (контрольных, ознакомительных полетов) ВС, особенностей их выполнения;
- контроль готовности АТ и лиц из числа ИТС к ИАО полетов.

38. На ВС, выделенных на полеты, СНО СП, средствах контроля и инструментах должны быть выполнены работы и ТО всех видов, предусмотренные в правовых актах, РЭ и РО.

39. В период предварительной подготовки к ИАО полетов на выделенных для выполнения полетов ВС могут выполняться работы следующих видов:

- предварительная подготовка ВС (если она предусмотрена в РО ВС);
- периодические работы;
- целевые осмотры и проверки.

40. Перед облетом (контрольным, ознакомительным полетом) ВС оно должно быть осмотрено в объеме не менее контрольного осмотра.

41. Состав команды технической помощи, расчетов технических постов и количество выделяемых технических средств определяет командир (начальник) авиационной воинской части (части).

Порядок и место сбора личного состава команды технической помощи определяются в инструкции по производству полетов на аэродроме (вертодроме).

42. Состав технологических расчетов авиационного подразделения определяется исходя из количества ВС, выделенных на полеты, вариантов их снаряжения, а также с учетом количества выделенных СНО ОП.

43. Контроль готовности АТ к полетам может осуществляться по докладом о готовности АТ или посредством проведения ее выборочного осмотра.

44. Контроль готовности лиц из числа ИТС к ИАО полетов проводится по авиационным подразделениям или в составе авиационной воинской части (части). В случае проведения контроля готовности лиц из числа ИТС по авиационным подразделениям отдельно проводится контроль готовности лиц из числа руководящего ИТС, участвующего в ИАО полетов.

45. Контроль готовности АТ и лиц из числа ИТС к ИАО полетов включает в себя:  
доклады должностных лиц ИАС о выполнении мероприятий по предварительной подготовке к ИАО полетов и готовности АТ к полетам;  
проверку должностных лиц ИАС по знанию порядка действий при проведении мероприятий по ИАО полетов.

46. Предварительная подготовка к ИАО полетов завершается докладом командир (начальнику) авиационной воинской части (части) о готовности АТ и лиц из числа ИТС к ИАО полетов.

## **ГЛАВА 10 ОРГАНИЗАЦИЯ ПРЕДПОЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ**

47. Выполнение предполетной подготовки организуется в авиационных подразделениях и осуществляется в местах подготовки ВС (в укрытиях, на стоянках ВС или технической позиции подготовки ВС).

48. Предполетная подготовка проводится непосредственно перед выполнением полетов и включает в себя:

- уточнение задач на предполетную подготовку;
- буксировку ВС к местам подготовки (при необходимости);
- аэродром(вертодром)ный контроль и допуск к работе на АТ средств технической позиции подготовки (мест подготовки) ВС и СНО ОП;
- предполетную подготовку ВС;
- допуск ВС к полетам;
- уточнение задач по ИАО полетов.

49. Совмещать выполнение периодических работ (предварительной подготовки ВС) и предполетной подготовки ВС, а также выполнять их последовательно в течение суток (за исключением подготовки ВС по тревоге и к заступлению на дежурство) запрещается.

50. При уточнении задач на предполетную подготовку доводятся:  
время начала и окончания летной смены;  
основные цели и задачи летной смены;  
порядок буксировки ВС и их расстановки в местах подготовки;  
порядок подготовки и время готовности ВС для проведения воздушной разведки погоды;  
порядок подготовки (всех видов) ВС к полетам;  
требования по обеспечению безопасности при выполнении работ на АТ;  
время инструктажа старших команды технической помощи, расчетов технических постов и поста подбора тормозных парашютов;

время и место уточнения задач по ИАО полетов.

51. При проведении инструктажа старших команды технической помощи, расчетов технических постов и поста подбора тормозных парашютов уточняются:

места выставления технических постов и поста подбора тормозных парашютов;  
требования безопасности при проведении работ на АТ;  
особенности летной смены и выполнения работ на АТ.

52. Технические посты на аэродроме (вертодроме) выставляются:

в местах перед выруливанием ВС на ВПП или из зоны рассредоточения;  
в специально отведенных для осмотра оружия местах после полета ВС на боевое применение.

53. Личный состав расчетов технических постов в своей работе руководствуется инструкциями, содержащими технологию выполнения осмотра ВС конкретного типа, которые разрабатываются в авиационной воинской части (части) на основании требований, изложенных в нормативной технической документации. Данные инструкции утверждает командир (начальник) авиационной воинской части (части).

54. Пост подбора тормозных парашютов выставляется в местах сброса тормозных парашютов после посадки ВС.

55. В ходе предполетных указаний командир (начальник) авиационной воинской части (части) уточняет задачи на ИАО полетов, при этом доводятся:

изменения в плановой таблице полетов;  
требования безопасности при выполнении работ на АТ;  
особенности подготовки (всех видов) ВС к полетам в ходе летной смены.

## **ГЛАВА 11**

### **ТЕХНИЧЕСКИЙ РАЗБОР ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ**

56. Технический разбор ИАО полетов проводится с лицами из числа ИТС авиационного подразделения (авиационной воинской части (части)).

57. На техническом разборе ИАО полетов доводятся:

недостатки в ИАО полетов;  
ошибочные действия ИТС при выполнении работ на АТ;  
порядок устранения отказов и неисправностей АТ, которые не были устранены в ходе выполнения послеполетной подготовки.

## **ГЛАВА 12**

### **ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОЙ СЛУЖБЫ В ХОДЕ ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ**

58. Качество ИАО полетов, их результаты и безопасность во многом зависят от действий должностных лиц ИАС, их отношения к исполнению своих обязанностей.

59. Старшее должностное лицо ИАС авиационной воинской части (части) выполняет следующие действия:

59.1. при планировании ИАО полетов, предварительной подготовке к их ИАО:  
готовит сведения командиру (начальнику) авиационной воинской части (части) для принятия решения на полеты;

получает задачу на планирование ИАО полетов;  
производит расчеты, планирует потребное количество сил и средств, необходимых для ИАО полетов, и подает заявку на СНО ОП в штаб авиационной воинской части (части);

участвует в производстве инженерно-штурманских расчетов;  
проверяет и подписывает плановые таблицы полетов;  
определяет необходимое количество ВС и лиц из числа ИТС для проведения ИАО полетов;



ставит задачу лицам из числа руководящего ИТС на ИАО полетов и проведение осмотров ВС;

проводит осмотры АТ;

участвует в организации занятий и тренажей с лицами из числа летного состава (операторами БЛА) по правилам эксплуатации систем и оборудования ВС;

организует занятия и тренажи с лицами из числа ИТС авиационной воинской части (части) по технологии подготовки (всех видов) к полетам ВС, их систем и бортового оборудования;

контролирует полноту и качество подготовки к полетам АТ авиационной воинской части (части);

проводит инструктаж членов экипажей, запланированных на облет ВС;

проводит контроль готовности АТ и лиц из числа ИТС к ИАО полетов;

59.2. при выполнении предполетной подготовки:

организует предполетную подготовку и контроль ее выполнения, определяет готовность АТ к полетам;

организует аэродромный контроль состояния средств технической позиции подготовки ВС, СНО ОП, топлива, масла, специальных жидкостей и газов;

проводит осмотры АТ;

докладывает командиру (начальнику) авиационной воинской части (части) о выполнении предполетной подготовки;

уточняет задачу на ИАО полетов;

59.3. при выполнении полетов:

организует:

подготовку (всех видов) ВС к полетам в соответствии с их плановой таблицей;

проведение оперативного и специального ОК технического состояния АТ и действий лиц из числа авиационного персонала по ее эксплуатации;

контроль за подготовкой (всех видов) ВС к полетам;

встречу и подготовку (всех видов) ВС авиационной воинской части (части) к полетам на других аэродромах (вертодромах);

контроль за выполнением требований безопасности при выполнении работ на АТ;

участвует в определении причин отказов и неисправностей АТ в полете и намечает мероприятия по их устранению;

допускает к полетам ВС с разрешенными неисправностями;

контролирует соблюдение технологического времени подготовки ВС к повторному вылету;

проводит осмотры АТ;

участвует в принятии решения руководителя полетами на оказание помощи членам экипажа ВС (оператору БЛА) в особой ситуации, связанной с отказом систем и бортового оборудования в полете;

оказывает помощь в организации подготовки (всех видов) перелетающих ВС к полетам или проводит ее силами ИАС авиационной воинской части (части);

59.4. при послеполетной подготовке:

организует проведение послеполетной подготовки;

участвует в предварительном разборе полетов;

докладывает командиру (начальнику) авиационной воинской части (части) о выявленных в процессе полетов отказах и неисправностях АТ, которые не были устранены в ходе проведения послеполетной подготовки, и предложения по их устранению;

обобщает и готовит данные командиру (начальнику) авиационной воинской части (части) для проведения полного разбора полетов;

59.5. при проведении технического разбора – подводит предварительные итоги ИАО полетов с лицами из числа руководящего ИТС.

60. Старшее должностное лицо ИАС авиационного подразделения выполняет следующие действия:

60.1. при предварительной подготовке к ИАО полетов:

получает задачу на ИАО полетов;

готовит сведения старшему должностному лицу авиационной воинской части (части) о состоянии ВС авиационного подразделения;

выделяет необходимое количество ВС и лиц из числа ИТС для ИАО полетов;

ставит задачу лицам из числа ИТС авиационного подразделения на ИАО полетов и проведение осмотров ВС;

организует подготовку АТ и лиц из числа ИТС авиационного подразделения к ИАО полетов;

организует занятия и тренажи с лицами из числа ИТС авиационного подразделения по технологии выполнения подготовки ВС к полетам;

контролирует полноту и качество подготовки к полетам АТ авиационного подразделения;

проводит осмотры АТ;

осуществляет контроль готовности АТ и лиц из числа ИТС авиационного подразделения к ИАО полетов, докладывает о готовности по подчиненности и старшему инженеру полетов;

60.2. при предполетной подготовке:

организует предполетную подготовку, контролирует готовность ВС в соответствии с полетным заданием и осуществляет их допуск к полету;

проводит аэродромный контроль состояния средств технической позиции подготовки ВС, СНО ОП, топлива, масла, специальных жидкостей и газов;

докладывает о проведении предполетной подготовки по подчиненности и старшему инженеру полетов;

60.3. при выполнении полетов:

организует подготовку (всех видов) ВС авиационного подразделения к полетам в соответствии с их плановой таблицей;

организует доставку носителей информации БУР в подразделение ОК;

проводит оперативный ОК технического состояния АТ и действий лиц из числа авиационного персонала по ее эксплуатации, контроль за выполнением подготовкой (всех видов) ВС к полетам по материалам ОК;

контролирует полноту и качество работ по подготовке ВС к полету;

организует контроль за выполнением требований безопасности при работах на АТ;

докладывает старшему инженеру полетов о замечаниях членов экипажей ВС (операторов БЛА) по работе систем и бортового оборудования ВС, о нарушениях со стороны авиационного персонала требований безопасности при работах на АТ;

участвует в определении причин, устранении отказов и неисправностей АТ, выявленных при подготовке ВС к полетам и в полетах, организует их устранение;

проводит осмотры АТ;

контролирует соблюдение технологического времени подготовки ВС к повторному вылету;

осуществляет допуск ВС к полету;

60.4. при послеполетной подготовке:

организует послеполетную подготовку в авиационном подразделении;

докладывает по подчиненности и старшему инженеру полетов о проведении послеполетной подготовки, выявленных в процессе полетов отказах и неисправностях АТ, которые не были устранены в ходе послеполетной подготовки, и предложения по их устранению;

60.5. при проведении технического разбора – проводит технический разбор ИАО полетов с лицами из числа ИТС авиационного подразделения.

61. Старший инженер (инженер) авиационной воинской части (части) по специальности выполняет следующие действия:

61.1. при предварительной подготовке к ИАО полетов:

получает задачу на подготовку к ИАО полетов;

участвует:

в проведении занятий и тренажей с лицами из числа летного состава (операторами БЛА) авиационной воинской части (части) по правилам эксплуатации систем и оборудования ВС;

в проведении занятий и тренажей с лицами из числа ИТС авиационной воинской части (части) по технологии подготовки (всех видов) ВС, их систем и бортового оборудования к полетам;

в произведении инженерно-штурманских расчетов;

в проведении инструктажа членов экипажей, запланированных на облет ВС;

в контроле готовности АТ и лиц из числа ИТС авиационной воинской части (части) к ИАО полетов;

проводит осмотры АТ;

61.2. при предполетной подготовке – проводит аэродромный контроль состояния средств технической позиции подготовки ВС, СНО ОП, топлива, масла, спецжидкостей и газов, осмотры АТ;

61.3. при выполнении полетов:

проводит специальный ОК технического состояния АТ и действий лиц из числа авиационного персонала по ее эксплуатации, контроль за подготовкой ВС к полетам по материалам ОК;

участвует в определении причин, устранении отказов и неисправностей АТ, которые произошли при подготовке ВС к полетам и в полетах;

контролирует соблюдение технологического времени подготовки ВС к повторному полету;

проводит осмотры АТ;

61.4. при послеполетной подготовке – участвует в предварительном разборе полетов;

61.5. при проведении технического разбора – участвует в подведении предварительных итогов ИАО полетов с лицами из числа руководящего ИТС.

62. Начальник ТЭЧ авиационной воинской части (части):

62.1. при предварительной подготовке к ИАО полетов:

организует устранение отказов и неисправностей систем и бортового оборудования ВС (авиационного двигателя), обнаруженных при его подготовке к облету после выполнения регламентных работ (замены авиационного двигателя), силами ИТС ТЭЧ авиационной воинской части (части);

уточняет состав инженерно-технических работников, назначенных в наземную поисково-спасательную команду;

62.2. при предполетной подготовке – организует устранение отказов и неисправностей систем и бортового оборудования ВС (авиационного двигателя), обнаруженных при его подготовке к облету после выполнения регламентных работ (замены авиационного двигателя), силами ИТС ТЭЧ авиационной воинской части (части);

62.3. при выполнении полетов организует:

устранение отказов и неисправностей систем и бортового оборудования ВС (авиационного двигателя), обнаруженных при его облете после выполнения регламентных работ (замены авиационного двигателя), силами ИТС ТЭЧ авиационной воинской части (части);

оказание помощи лицам из числа ИТС авиационных подразделений в определении причин, устранении сложных отказов и неисправностей АТ, выявленных в ходе выполнения полетов;

62.4. при послеполетной подготовке – участвует в проведении специального ОК технического состояния систем и бортового оборудования ВС (авиационного двигателя)

по материалам ОК облета ВС после выполнения регламентных работ (замены авиационного двигателя).

63. Начальник технического расчета (группы) выполняет следующие действия:

63.1. при предварительной подготовке к ИАО полетов:

получает задачу на подготовку АТ к полетам;

организует работу лиц из числа ИТС технического расчета (группы) по подготовке АТ к полетам;

проводит занятия и тренажи с лицами из числа ИТС технического расчета (группы) по технологии подготовки (всех видов) ВС к полетам;

контролирует полноту и качество подготовки АТ к полетам;

участвует в осмотрах АТ;

63.2. при предполетной подготовке:

проводит аэродромный контроль состояния средств технической позиции подготовки ВС, СНО ОП, топлива, масла, специальных жидкостей и газов;

организует и участвует в выполнении предполетной подготовки ВС и его бортового оборудования;

докладывает старшему должностному лицу ИАС авиационного подразделения о выполнении предполетной подготовки ВС авиационного подразделения;

63.3. при выполнении полетов:

проводит оперативный ОК технического состояния АТ и действий лиц из числа авиационного персонала по ее эксплуатации, контроль за подготовкой ВС к полетам по материалам ОК;

докладывает старшему должностному лицу ИАС авиационного подразделения о замечаниях членов экипажей ВС (операторов БЛА) по работе систем и бортового оборудования ВС, о нарушениях со стороны лиц из числа авиационного персонала требований безопасности при работе на АТ;

организует и участвует в определении причин, устранении отказов и неисправностей АТ, выявленных при подготовке ВС к полетам и в полетах, а также их устранение;

проводит осмотры АТ;

контролирует выполнение требований безопасности со стороны лиц из числа авиационного персонала при работе на АТ, соблюдение технологического времени подготовки ВС к повторному вылету;

осуществляет допуск ВС к полету;

63.4. при послеполетной подготовке:

организует послеполетную подготовку и докладывает о ее проведении по подчиненности;

организует буксировку ВС на места стоянки;

докладывает старшему должностному лицу авиационного подразделения о выявленных в процессе полетов отказах и неисправностях АТ, которые не были устранены в ходе послеполетной подготовки, и предложения по их устранению;

63.5. при проведении технического разбора – участвует в техническом разборе ИАО полетов с лицами из числа ИТС авиационного подразделения.

64. Старший техник (техник) ВС выполняет следующие действия:

64.1. при предварительной подготовке к ИАО полетов:

получает задачу на подготовку ВС к полетам;

проводит подготовку ВС к полетам, контролирует полноту и качество работ, которые выполняет на ВС механик;

контролирует выполнение работ, которые проводят на ВС лица из числа ИТС всех специальностей;

64.2. при предполетной подготовке:

проводит предполетную подготовку ВС, контролирует полноту и качество работ, которые выполняет на ВС механик;

контролирует выполнение работ, которые проводят на ВС лица из числа ИТС всех специальностей;

осуществляет контроль соответствия марки топлива, масла, специальных жидкостей и газов по записям в контрольном талоне (паспорте) требованиям, изложенным в РО ВС;

докладывает начальнику технического расчета о готовности ВС к полету;

64.3. при выполнении полетов:

проводит подготовку ВС к повторному полету, контролирует полноту и качество работ, которые выполняет на ВС механик;

контролирует выполнение работ, которые проводят на ВС лица из числа ИТС всех специальностей;

участвует в определении причин, устранении отказов и неисправностей АТ, выявленных при подготовке ВС к полетам и в полетах;

докладывает начальнику технического расчета о готовности ВС к полету;

64.4. при послеполетной подготовке:

проводит послеполетную подготовку ВС и докладывает о ее проведении по подчиненности;

докладывает начальнику технического расчета о выявленных отказах и неисправностях АТ;

организует буксировку ВС на место стоянки;

64.5. при проведении технического разбора – участвует в техническом разборе ИАО полетов с лицами из числа ИТС авиационного подразделения.

65. Обязанности лиц из числа авиационного персонала по ИАО полетов разрабатываются в соответствии с требованиями, изложенными в настоящих Авиационных правилах, а также с учетом специфики решаемых задач.

## **ГЛАВА 13 ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**

66. Техническая безопасность полетов обеспечивается посредством поддержания заданного уровня надежности и безотказности АТ в процессе ее эксплуатации и ремонта.

67. Требования технической безопасности полетов устанавливаются в правовых актах Республики Беларусь и решениях ДОСААФ.

68. Поддержание заданного уровня надежности и безотказности АТ в процессе ее эксплуатации в авиационных воинских частях (частях) достигается в результате:

соблюдения правил технической эксплуатации и оперативного ремонта АТ;

представления своевременных докладов по подчиненности об отказах и неисправностях АТ, их устранения;

разработки и проведения профилактических мероприятий по предупреждению авиационных событий из-за отказов АТ на основе накопления и обобщения опыта эксплуатации, оперативного ремонта и рекомендаций комиссий по расследованию авиационных событий;

своевременного проведения доработок на АТ.

## **ГЛАВА 14 ОСОБЕННОСТИ ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ**

69. ИАО облетов (контрольных, ознакомительных полетов) организуется и проводится в соответствии с техническими нормативными правовыми актами Республики Беларусь.

70. Порядок организации и проведения ИАО испытательных и исследовательских полетов определяется в правовых актах республиканских органов государственного управления.

71. Особенности организации и проведения ИАО демонстрационных полетов определяются в соответствии с техническими нормативными правовыми актами Республики Беларусь.

## **ГЛАВА 15**

### **ОСОБЕННОСТИ ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОСМЕННЫХ ПОЛЕТОВ**

72. При проведении полетов одних и тех же ВС в две и более летные смены организуется посменное ИАО полетов, при этом лица из числа ИТС назначаются на каждую летную смену. В ходе предварительной подготовки к ИАО полетов проводятся перекрестные осмотры данных ВС в объеме контрольного осмотра.

73. Порядок подготовки (всех видов) ВС к посменным полетам определяется в настоящих Авиационных правилах и правовых актах республиканских органов государственного управления или решениях ДОСААФ.

74. Контроль полноты и правильности проведения перекрестного осмотра ВС, а также организация устранения выявленных при осмотре отказов и неисправностей осуществляются в авиационном подразделении по принадлежности ВС.

75. При проведении посменных полетов лица из числа ИТС каждой смены перед началом своей летной смены изучают состояние выделенных на полеты ВС по записям в журналах подготовки ВС, а также по журналу старшего инженера полетов предыдущей летной смены и проводят на ВС предполетную подготовку.

76. Контроль полноты и правильности подготовки (всех видов) ВС к полетам в свою летную смену, в том числе и ВС других авиационных подразделений, осуществляют лица из числа руководящего ИТС, назначенные для ИАО полетов данной летной смены.

77. В случаях когда перерыв между летными сменами составляет не более трех часов, лицам из числа ИТС обеих летных смен разрешается осуществлять передачу ВС в процессе проведения совместной подготовки их к повторному полету. В этом случае послеполетная (после предыдущей летной смены) и предполетная (перед последующей летной сменой) подготовка ВС не проводится, а подтверждением приемки ВС является запись, сделанная лицом из числа ИТС второй летной смены, в журнале подготовки ВС о его подготовке к повторному полету (первому полету второй летной смены). О приемке ВС докладывается по подчиненности.

78. В случае когда ВС, подготовленное силами ИТС первой летной смены, к моменту окончания смены не совершило ни одного вылета, оно считается подготовленным на вторую летную смену по результатам его передачи с проведением подготовки к повторному вылету силами ИТС второй летной смены в соответствии с предстоящими задачами и оформлением соответствующего раздела контрольного листа журнала подготовки. В этом случае послеполетная подготовка в конце первой летной смены не проводится, а на обратной стороне контрольного листа в графе замечаний после первого вылета указывается: «Не летал».

79. Отказы и неисправности АТ, выявленные в ходе летной смены, устраняют лица из числа ИТС данной летной смены.

Отказы и неисправности, выявленные при передаче ВС, устраняют лица из числа ИТС предыдущей летной смены.

## **ГЛАВА 16**

### **ОСОБЕННОСТИ ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ ВНЕ АЭРОДРОМА (ВЕРТОДРОМА) БАЗИРОВАНИЯ И ПЕРЕЛЕТОВ**

80. Члены экипажей ВС (самолетов транспортной авиации и вертолетов) при выполнении полетов вне аэродрома (вертодрома) базирования (из-за отсутствия необходимых СНО ОП, СНО СП, КПА и специалистов ИАС для штатной эксплуатации ВС) самостоятельно проводят подготовку (всех видов) ВС к полетам и осуществляют контроль подаваемых к заправке (зарядке) бортовых систем ВС топлива, масла, специальных жидкостей и газов.

С целью подготовки членов экипажей данных ВС в авиационных воинских частях (частях) планируются и проводятся тренажи по подготовке (всех видов) ВС к полетам. Тренажи членов экипажей ВС проводят командиры экипажей не реже одного раза в квартал. Контроль правильности действий членов экипажей ВС осуществляют лица из

числа руководящего ИТС. Допуск членов экипажа ВС и распределение работ между ними при подготовке (всех видов) ВС к полетам осуществляются в порядке, который определяют руководители республиканских органов государственного управления или ДОСААФ.

81. О подготовке (всех видов) ВС к полетам члены экипажа делают запись в журнале подготовки (бортовой карточке) ВС. Контроль полноты и правильности выполненных работ и допуск ВС к полету осуществляет командир ВС.

Форма бортовой карточки ВС разрабатывается для конкретного типа ВС и утверждается в порядке, который определяют руководители республиканских органов государственного управления или ДОСААФ.

82. Для выполнения полетов вне аэродрома (вертодрома) базирования выделяются ВС, имеющие запас ресурса (срок службы) и обеспечивающие выполнение задания на полет.

83. Для поддержания исправности и обеспечения автономности работы вне аэродрома (вертодрома) базирования ВС оснащаются технической аптечкой, инструментами, СНО СП, эксплуатационной документацией, запасом масел, смазок и специальных жидкостей.

84. Работы на АТ, кроме подготовки ВС к полетам, проводятся на ВС, находящихся вне аэродрома (вертодрома) базирования, после прибытия их на базовый аэродром (вертодром).

85. Подготовка (всех видов) к полетам перелетающих ВС на других аэродромах (вертодромах), как правило, проводится силами ИТС авиационной воинской части (части), базирующейся на данном аэродроме (вертодроме).

При отсутствии на другом аэродроме (вертодроме) лиц из числа ИТС с опытом эксплуатации перелетающих ВС конкретных типов подготовка (всех видов) их к полету проводится силами ИТС, выделенными от авиационной воинской части (части), в которой эксплуатируются данные ВС. В этих случаях лица из числа ИТС, обеспечивающие перелет, заранее направляются на данный аэродром (вертодром) или сопровождают перелетающие ВС на транспортных ВС, а также укомплектовываются средствами контроля и инструментами, необходимыми для подготовки (всех видов) перелетающих ВС к полетам, СНО СП.

86. Члены экипажей перелетающих ВС могут проводить подготовку (всех видов) ВС к полетам на другом аэродроме (вертодроме) в объеме, не требующем применения средств контроля, и осуществлять контроль подаваемых к заправке (зарядке) бортовых систем ВС топлива, масла, специальных жидкостей и газов.

С целью подготовки членов экипажей ВС в авиационных воинских частях (частях) проводятся тренажи по подготовке (всех видов) ВС к полетам. Допуск членов экипажа ВС к проведению подготовки ВС к полетам устанавливается в порядке, который определяют руководители республиканских органов государственного управления и ДОСААФ.

87. Для оказания помощи в проведении подготовки (всех видов) перелетающих ВС к полетам старший авиационный начальник аэродрома (вертодрома) посадки выделяет необходимые СНО ОП и лиц из числа авиационного персонала.

88. Если в авиационную воинскую часть (часть) поступает на снабжение ВС нового типа и ее лица из числа ИТС не допущены к его эксплуатации, для обеспечения перелета этого ВС могут привлекаться лица из числа ИТС других авиационных воинских частей (частей), имеющие опыт эксплуатации ВС данного типа.

## **РАЗДЕЛ IV ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННАЯ СЛУЖБА**

### **ГЛАВА 17 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

89. ИАС включает в себя ИАС органов управления авиацией и авиационных воинских частей (частей), средства эксплуатации и ремонта АТ авиационных подразделений, ТЭЧ авиационных воинских частей (частей), технических расчетов

(групп) и других подразделений авиационных воинских частей (частей). Подразделения ИАС организационно входят в состав органов управления авиацией и авиационных воинских частей (частей).

90. Руководители органов управления авиацией осуществляют управление ИАС через старших должностных лиц ИАС органов управления авиацией.

91. Командиры (начальники) авиационных воинских частей (частей) и подразделений осуществляют руководство ИАС через старших должностных лиц ИАС авиационных воинских частей (частей) и подразделений, на которых возлагается непосредственная ответственность за состояние ИАС, сохранность и состояние АТ, средств ее эксплуатации и ремонта, организацию изучения с лицами из числа авиационного персонала правил эксплуатации АТ.

92. Силами и средствами ИАС осуществляется ИАО государственной авиации во взаимодействии с другими видами обеспечения. Кроме того, лица из состава ИАС непосредственно участвуют в использовании ВС по назначению, как члены их экипажей (расчетов БАК).

## **ГЛАВА 18**

### **ПОДГОТОВКА К РАБОТЕ ПО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЮ ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОЙ СЛУЖБЫ**

93. Готовность к работе по назначению ИАС – это способность ее сил и средств в любых условиях сложившейся обстановки успешно и своевременно выполнить задачи по ИАО.

94. Готовность к работе по назначению ИАС определяется ее укомплектованностью лицами из числа ИТС, уровнем их профессиональной подготовки, а также наличием средств эксплуатации и ремонта АТ.

95. За укомплектованность ИАС лицами из числа ИТС отвечают командиры (начальники) авиационных воинских частей (частей) и начальники штабов указанных частей, а за их профессиональную подготовку – лица из числа руководящего ИТС авиационных воинских частей (частей).

96. Для достижения и поддержания постоянной готовности к работе по назначению ИАС авиационных воинских частей (частей) по планам соответствующих командиров (начальников) проводятся летно-тактические, тактико-специальные учения и тренировки (далее – учения).

На основании плана проведения учения в авиационной воинской части (части) разрабатывается план подготовки к нему сил и средств ИАС с необходимыми расчетами.

97. О подготовке ВС (БАК) к учению и выполненным на них работах делается запись в формулярах ВС (БАК).

98. Продление ресурсов (сроков службы) АТ на период проведения учений осуществляется в соответствии с требованиями, изложенными в правовых актах Республики Беларусь.

99. Срок проведения регламентных работ на ВС разрешается переносить на время, равное продолжительности учений (при проведении регламентных работ по налету разрешается увеличивать налет до очередных регламентных работ до 50 часов).

## **ГЛАВА 19**

### **ДОКУМЕНТАЦИЯ ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОЙ СЛУЖБЫ**

100. Используемая в ИАС документация подразделяется на уставную, распорядительную, эксплуатационную, ремонтную, планирующую, учетную и отчетную. При этом:

- 100.1. номенклатура уставной документации ИАС включает в себя:
  - наставления (руководства, инструкции);
  - курсы (программы) наземной подготовки к работе по назначению ИТС;



100.2. распорядительная документация ИАС включает в себя:

приказы руководителей республиканских органов государственного управления, ДОСААФ, органов управления авиацией, командиров (начальников) авиационных воинских частей (частей) по вопросам эксплуатации и ремонта АТ;

указания старшего должностного лица ИАС органа управления авиацией по вопросам эксплуатации и ремонта АТ;

распоряжения старших должностных лиц ИАС органа управления авиацией, авиационных воинских частей (частей) по вопросам эксплуатации и ремонта АТ, а также средств эксплуатации АТ;

100.3. номенклатура ЭД ИАС включает в себя:

РЛЭ;

инструкцию (руководство) по расчету дальности и продолжительности полета ВС;

РЭ, состоящее из технического описания, инструкции по эксплуатации, технологических карт, содержащих все сведения, необходимые для технической эксплуатации АТ;

руководство по оперативному ремонту АТ;

РО;

типовой перечень допустимых отказов АТ;

руководство по загрузке и центровке ВС;

формуляр на АТ;

паспорт на АТ;

этикетку на АТ;

альбом электрических схем;

альбом формулярных схем;

руководство по поиску и устранению отказов и повреждений АТ;

руководство по ремонту конструкции планера;

каталог деталей и сборочных единиц (эксплуатационный);

каталог средств технического обслуживания (иллюстрированный);

каталог материалов;

сводный перечень предметов снабжения;

ведомость эксплуатационных комплектов ЗИП;

нормы (эксплуатационные) расхода предметов снабжения (нормы расхода запасных частей на 100 часов эксплуатации);

учебно-технические плакаты;

ведомость эксплуатационных документов.

Формуляры (с формулярными схемами), паспорта и этикетки на АТ относятся к пономерной документации, которая прилагается к каждому изделию АТ. Порядок ведения, хранения и восстановления формуляров (паспортов) определен в главе 20 настоящих Авиационных правил;

100.4. номенклатура ремонтных документов ИАС включает в себя:

руководство по капитальному ремонту;

руководство по среднему ремонту;

альбом основных сочленений и ремонтных допусков;

руководство по стандартизированным технологическим процессам;

технические условия на ремонт;

ремонтные чертежи;

каталог деталей и сборочных единиц (ремонтный);

нормы расхода предметов снабжения (ремонтные);

ведомости ремонтных комплектов ЗИП;

ведомость документов для ремонта;

100.5. планирующая документация ИАС включает в себя:

годовой (месячный) план ИАО;

годовой план отхода авиационной техники в ремонт (разрабатывается в органе управления авиацией);

годовой план отхода авиационной техники в ремонт (план ремонта), на регламентные работы и для выполнения работ по бюллетеням (разрабатывается в авиационной воинской части (части));

годовой производственный план работы по предназначению ТЭЧ авиационной воинской части (части);

месячные (ежедневные) планы работы лиц из числа ИТС.

101. В ИАС каждой авиационной воинской части (части) ведется эталонный (контрольный) экземпляр ЭД (кроме пономерной), в который вносятся все изменения и дополнения по эксплуатации и ремонту АТ с записью в листе «Внесение изменений и дополнений». Необходимые изменения в ЭД доводятся в авиационные воинские части (части) в бюллетенях организаций – разработчиков (изготовителей) изделий АТ и (или) в указаниях и распоряжениях старшего должностного лица ИАС органа управления авиацией.

Ответственность за полноту и качество заполнения, ежегодную проверку наличия и состояния эталонного (контрольного) экземпляра ЭД, своевременное изучение с личным составом всех изменений и дополнений, вносимых в нее, возлагается на старших инженеров ИАС авиационной воинской части (части).

102. Сверка рабочих экземпляров ЭД с эталонным экземпляром осуществляется не реже одного раза в полугодие, при этом в рабочем экземпляре ЭД делается запись на вклеенном листе: «Сверка с эталоном».

103. Учет АТ и отчетность о работе по предназначению ИАС ведутся по формам и в сроки, которые устанавливаются в настоящих Авиационных правилах, а также в правовых актах республиканских органов государственного управления (органов управления авиацией) и решениях ДОСААФ.

## **ГЛАВА 20**

### **ПОРЯДОК ВЕДЕНИЯ, ХРАНЕНИЯ И ВОССТАНОВЛЕНИЯ ФОРМУЛЯРОВ (ПАСПОРТОВ) НА АВИАЦИОННУЮ ТЕХНИКУ**

104. Ответственными за ведение формуляров (паспортов) на АТ являются:  
на С (В) и Д, их агрегаты – старший (бортовой) техник (техник, механик) ВС;  
на АВ, АО, РЭО – начальники (старшие техники) технических расчетов (групп) по соответствующей специальности;

на БАК – начальник (старший техник, техник) расчета подготовки БАК.

Ведение формуляров (паспортов) может быть возложено на других должностных лиц по решению старшего должностного лица ИАС авиационной воинской части (части).

105. В формуляре (паспорте) делаются следующие записи (в соответствии с имеющимися разделами):

о выполнении регламентных работ, сезонном обслуживании, консервации (расконсервации) согласно требованиям, изложенным в ЭД;

о выполнении работ по бюллетеням предприятий – изготовителей (разработчиков) АТ;

о выполнении работ по указаниям (распоряжениям) старшего должностного лица ИАС органа управления авиацией;

о выполненных работах и текущем (оперативном) ремонте, включая замену отдельных изделий АТ (комплектующих изделий) и двигателей в процессе эксплуатации, в том числе изделий АТ, снимаемых по рекламационным актам, а также об установке (снятии) изделий АТ на ВС (БАК);

о выполнении доработок АТ;

о выполнении ремонта АТ;

о закреплении АТ за авиационной воинской частью (частью) и ее откреплении;

о закреплении лиц из числа авиационного персонала за АТ и его откреплении;

об изменении в комплектации АТ при замене изделий (агрегатов) и оборудования, указанных в формуляре;

о наработке АТ в воздухе и на земле;

о поверке средств измерений, установленных на АТ (первая запись делается на предприятии – изготовителе основного изделия АТ на основании паспортов на средства измерения, а последующие – в эксплуатирующих и (или) ремонтных организациях на основании данных о поверке средств измерений, проведенной силами соответствующих метрологических служб в сроки, установленные в ЭД);

о снаряжении и расснаряжении ПТС (первая запись делается на предприятии – изготовителе АТ, а последующие делают начальники (старшие техники) технических расчетов (групп) и (или) специалисты ремонтных организаций);

о состоянии АТ и ведении формуляра при контроле состояния ВС (БАК, изделия АТ);

о техническом освидетельствовании, которое проводят представители специальных контрольных органов, агрегатов и баллонов, работающих под высоким давлением (первая запись делается на предприятии – изготовителе АТ, а последующие – в эксплуатирующих и (или) ремонтных организациях после очередного освидетельствования, проведенного силами уполномоченных организаций).

106. Все записи в формуляре (паспорте) выполняются чернилами (шариковой ручкой) аккуратно, без помарок и подчисток. Не допускаются записи карандашом, чернилами (шариковой ручкой) зеленого или красного цвета. Правильность и своевременность ведения формуляров контролируются не реже одного раза в три месяца.

107. Паспорт (этикетка) оформляется на предприятии-изготовителе на каждый агрегат ВС (БАК) (бортового оборудования, изделия АТ, авиационный двигатель), которому присвоен заводской номер и который поставляется в авиационную воинскую часть (часть) вместе с ВС (БАК, изделием АТ). В нем (на ней) делаются отметки о движении изделия в процессе эксплуатации, проведении ремонта, выполнении работ по бюллетеням и указаниям старших должностных лиц ИАС органов управления авиацией, а также в него заносятся данные о результатах контроля параметров и сведения о наработке.

Сводный паспорт на сложные, многоблочные изделия (системы, комплексы) АТ составляет разработчик (изготовитель) изделия (комплекса). По решению разработчика, согласованному с представителем заказчика, сводный паспорт может быть составлен на специзделие и (или) двигатель с твердым топливом, при этом допускается вводить в него дополнительные разделы, необходимые для данного типа специзделия или двигателя.

В сводный паспорт на комплекс оборудования заносятся также данные об изменении в комплектации этого комплекса. Записи в сводном паспорте делаются на основании данных формуляра ВС при снятии оборудования с ВС (БАК) и при ремонте.

Паспортизируемые агрегаты указываются в соответствующих разделах формуляра ВС (БАК).

108. Исправленные записи в формулярах (паспортах) заверяются подписью старшего должностного лица ИАС авиационной эскадрильи (авиационного отряда, станции летных испытаний) или инженера авиационной воинской части (части) по соответствующей специальности и скрепляются печатью авиационной воинской части (части).

109. При отправке ВС (БАК), авиационного двигателя, отдельных агрегатов в ремонт или передаче их в другую авиационную воинскую часть (часть) в их формуляры (паспорта) записываются итоговые данные о наработке, проверяется соответствие номеров агрегатов и блоков номерам, указанным в формулярах (паспортах). Правильность итоговых данных в формуляре ВС (авиационного двигателя), агрегата заверяется подписью старшего должностного лица ИАС авиационной воинской части (части) и скрепляется ее печатью.

110. Если формуляр (паспорт) полностью заполнен, заводится новый формуляр (паспорт). На его титульном листе указывается заводской номер ВС (БАК) (авиационного двигателя, агрегата), делается запись о том, что он является продолжением предыдущего формуляра (паспорта), а на титульном листе предыдущего – о том, что заведен новый формуляр (паспорт) и указывается дата, когда он заведен.

Все итоговые данные о наработке переносятся из предыдущего формуляра (паспорта) в новый.

Надписи на титульных листах нового и предыдущего формуляров (паспортов), а также итоговые данные в них о наработке АТ заверяются подписью старшего должностного лица ИАС авиационной воинской части (части) и скрепляются ее печатью.

Новый и предыдущий формуляры (паспорта) хранятся вместе.

111. Формуляры (паспорта) на АТ хранятся в специальном помещении (месте) авиационного подразделения (ТЭЧ авиационной воинской части (части)), оборудованном для этой цели и исключающем возможность их утраты, в металлических шкафах на полках (в ячейках), отведенных по количеству ВС (БАК). Ответственность за организацию их хранения несет командир (начальник) авиационного подразделения (ТЭЧ авиационной воинской части (части)).

На борту ВС, экипаж которого выполняет задание в отрыве от аэродрома (вертодрома) базирования (более одного месяца), вместо формуляров используется бортовая карточка и ведется учет наработки агрегатов, ресурс которых отличается от ресурса ВС.

Паспорта на СИ хранятся в подразделениях, за которыми они закреплены.

112. В случае утраты формуляра (паспорта) на пригодную к эксплуатации АТ на основании данных, учитываемых в авиационной воинской части (части), заводится дубликат формуляра (паспорта). При этом старшее должностное лицо ИАС авиационной воинской части (части) принимает все меры по восстановлению данных, приведенных в утерянном формуляре (паспорте).

Записи, сделанные в дубликате формуляра (паспорта), заверяет своей подписью старшее должностное лицо ИАС авиационной воинской части (части) и она скрепляется печатью авиационной воинской части (части) с изображением Государственного герба Республики Беларусь (при ее наличии).

Если основные технические данные АТ восстановить нельзя, она направляется на исследование технического состояния в организацию, специалисты которой имеют право на его проведение, с сопроводительной документацией, содержащей данные о наработке АТ с начала эксплуатации и после последнего ремонта, заводской номер ВС, на котором был установлен агрегат (блок, прибор).

При выявлении в процессе эксплуатации недостоверных данных о предприятии – изготовителе изделия АТ (агрегата, блока, прибора), установленных ресурсных показателях, фактической наработке и невозможности их восстановления данное изделие отстраняется от дальнейшей эксплуатации, дубликат формуляра (паспорта) на него не заводится.

113. При утрате формуляра (паспорта) на АТ старшее должностное лицо ИАС авиационной воинской части (части) докладывает об этом ее командиру (начальнику), принимает меры по установлению причины и виновников утраты. О факте утраты секретного формуляра на ВС (БАК), авиационный двигатель, АТ ставятся в известность руководители органа государственной безопасности и государственного органа управления (по подчиненности).

114. Порядок учета, хранения и обращения с секретными формулярами организуется в соответствии с требованиями, изложенными в нормативных правовых актах Республики Беларусь, для технических документов.

## **ГЛАВА 21**

### **ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА**

115. Инженерно-техническая подготовка является основным видом подготовки лиц из числа летного состава (операторов БЛА) и ИТС авиационных воинских частей (частей), а также подготовки лиц из числа вновь прибывших специалистов к исполнению своих должностных обязанностей. Она должна быть направлена на повышение их теоретических знаний и совершенствование практических навыков в эксплуатации АТ.

116. Инженерно-техническая подготовка лиц из числа летного состава (операторов БЛА) и ИТС проводится согласно требованиям, изложенным в соответствующих курсах (программах) боевой подготовки.

В указанных документах определяются содержание, объем и последовательность проведения инженерно-технической подготовки лиц из числа летного состава (операторов БЛА) и ИТС, утверждаются они в порядке, который определяет руководитель республиканского органа государственного управления или ДОСААФ (уполномоченное должностное лицо).

117. За организацию инженерно-технической подготовки лиц из числа летного состава (операторов БЛА) и ИТС отвечает командир (начальник) авиационной воинской части (части).

118. За соответствие уровня технических знаний лиц из числа летного состава (операторов БЛА) и ИТС установленным требованиям, выбор тематики занятий, состояние и совершенствование учебной материальной базы, подбор и подготовку руководителей занятий отвечает старшее должностное лицо ИАС авиационной воинской части (части).

119. За планирование, организацию и учет проведения занятий по инженерно-технической подготовке лиц из числа летного состава (операторов БЛА) и ИТС отвечает начальник штаба авиационной воинской части (части) (иное должностное лицо, на которое возложены обязанности по планированию).

При составлении плана основных мероприятий на месяц с лицами из числа ИТС планируются занятия, которые проводятся в течение одного полного рабочего дня под руководством старшего должностного лица ИАС.

120. Для организации инженерно-технической подготовки с лицами из числа летного состава (операторов БЛА) и ИТС в авиационных воинских частях (частях) разрабатывается план, который утверждает командир (начальник) авиационной воинской части (части).

В плане предусматриваются распределение времени на инженерно-техническую подготовку для различных учебных групп летного состава (операторов БЛА) и ИТС, последовательность изучения АТ. На основании плана составляется расписание занятий.

121. Инженерно-техническая подготовка лиц из числа летного состава (операторов БЛА) и ИТС проводится с применением методов самостоятельной подготовки, групповых, практических занятий, тренажей, семинаров, сборов, технических конференций, индивидуального обучения на АТ, технических разборов, учений.

122. Самостоятельная подготовка является основной формой повышения уровня теоретических знаний и практических навыков для всех лиц из числа летного состава (операторов БЛА) и ИТС. Руководство их самостоятельной подготовкой и контроль за ее проведением возлагаются на непосредственных начальников.

123. Для проведения инженерно-технической подготовки по отдельным разделам и темам программы изучения и освоения АТ назначаются руководители занятий из числа наиболее подготовленных специалистов ИАС.

124. Для изучения и освоения новой АТ с лицами из числа летного состава (операторами БЛА) и ИТС организуются и проводятся учебные сборы.

125. Технические конференции с лицами из числа летного состава (операторами БЛА) и ИТС проводятся два раза в год перед проведением сезонного обслуживания АТ и после прибытия в авиационную воинскую часть (часть) новой АТ в завершающий период ее освоения.

126. Подготовка к исполнению должностных обязанностей вновь прибывших лиц из числа ИТС в авиационной воинской части (части) организуется и проводится в соответствии с требованиями, изложенными в настоящих Авиационных правилах и других правовых актах.

Ответственность за подготовку к исполнению должностных обязанностей вновь прибывших лиц из числа ИТС возлагается на непосредственных начальников.

127. Практическое обучение вновь прибывших лиц из числа ИТС выполнению работ на АТ в соответствии с занимаемой должностью проводится на АТ авиационной воинской части (части). В качестве инструкторов практического обучения выступают наиболее

подготовленные и имеющие опыт эксплуатации специалисты ИАС, о назначении которых издается приказ командира (начальника) авиационной воинской части (части).

128. Лица, только что окончившие учреждения образования или вновь назначенные на должности летного состава и ИТС, для закрепления теоретических знаний и практических навыков в эксплуатации АТ назначаются дублерами к наиболее подготовленным специалистам ИАС, о чем издается приказ командира (начальника) авиационной воинской части (части). За качество работ, выполненных на АТ силами дублеров, несут ответственность специалисты ИАС, к которым они прикреплены.

129. Учебная материальная база авиационной воинской части (части) оборудуется для поддержания необходимого уровня знаний и практических навыков у лиц из числа летного состава (операторов БЛА) и ИТС в эксплуатации, оперативном ремонте и практическом использовании АТ. Основу этой базы составляют ТСО.

## **ГЛАВА 22**

### **ПРОВЕРКА ЗНАНИЯ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ, ТРЕБОВАНИЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ПРАКТИЧЕСКИХ НАВЫКОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ У ЛИЦ ИЗ ЧИСЛА ЛЕТНОГО СОСТАВА (ОПЕРАТОРОВ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ) И ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТАВА. ДОПУСК К ЭКСПЛУАТАЦИИ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ**

130. К эксплуатации АТ допускаются лица из числа летного состава (операторы БЛА) и ИТС, прошедшие теоретическое изучение АТ (переучивание на другой тип АТ), практическую стажировку и проверку знания АТ, правил ее эксплуатации, требований безопасности и практических навыков в эксплуатации АТ в объеме должностных обязанностей.

131. Проверку знания АТ, требований безопасности и практических навыков в эксплуатации АТ у лиц из числа летного состава (операторов БЛА) проводят не реже одного раза в год в объеме РЛЭ председатель и члены специальной комиссии, назначенной в установленном порядке. Результаты проверки заносятся в летные книжки (книжки операторов БЛА).

132. Навыки в эксплуатации АТ на земле и в полете у бортовых инженеров (старших техников, техников, операторов, механиков) проверяют не реже одного раза в год должностные лица, допущенные к инструкторской работе.

Результаты проверки и выводы об уровне подготовки бортовых инженеров (старших техников, техников, операторов, механиков) заносятся в летные книжки.

133. Проверка знания АТ, требований безопасности и практических навыков в эксплуатации АТ у лиц из числа ИТС проводится не реже одного раза в год, а также:

- при допуске к самостоятельной эксплуатации АТ;
- при инспекторских проверках;
- в случаях грубых нарушений правил эксплуатации АТ;
- при проведении испытаний на повышение (подтверждение) классной квалификации;
- при выполнении контрольных осмотров АТ.

Проверка может осуществляться и в других случаях на основании указаний и распоряжений старшего должностного лица ИАС органа управления авиацией.

134. Проверку знаний у лиц из числа ИТС проводят председатель и члены комиссии, которую назначают:

- командир (начальник) авиационной воинской части (части);
- руководитель органа управления авиацией (при проверке знаний у лиц из числа ИТС от старшего должностного лица ИАС авиационной воинской части (части) и выше).

135. На основании акта проверки знания АТ, требований безопасности при работе на АТ и практических навыков в эксплуатации АТ командир (начальник) авиационной воинской части (части) или руководитель органа управления авиацией издает приказ о допуске лиц из числа ИТС к эксплуатации АТ.

136. Лица из числа ИТС, показавшие неудовлетворительное знание АТ, требований безопасности и слабые практические навыки в эксплуатации АТ, от эксплуатации АТ отстраняются, о чем издается приказ командира (начальника) авиационной воинской части (части).

Допуск указанных лиц к эксплуатации АТ осуществляется при положительных результатах повторной проверки у них знания АТ, требований безопасности и практических навыков в эксплуатации АТ в объеме должностных обязанностей, о чем издается приказ командира (начальника) авиационной воинской части (части).

137. За лицом из числа ИТС, допущенным к эксплуатации АТ, в приказе командира (начальника) авиационной воинской части (части) закрепляются ВС (БАК) в соответствии с требованиями, изложенными в правовых актах республиканских органов государственного управления или ДОСААФ.

## **ГЛАВА 23**

### **ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ. ОБЯЗАННОСТИ И ПРАВА ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОЙ СЛУЖБЫ**

138. Лица из числа авиационного персонала авиационных воинских частей (частей) при исполнении своих служебных обязанностей руководствуются требованиями, изложенными в настоящих Авиационных правилах, правовых актах республиканских органов государственного управления (органов управления авиацией) и ДОСААФ.

139. Все должностные лица ИАС по вопросам эксплуатации и ремонта АТ подчиняются вышестоящим должностным лицам ИАС, выполняют их указания и распоряжения (устные и письменные).

140. Распоряжения вышестоящих должностных лиц ИАС по вопросам эксплуатации и ремонта АТ, методике проведения инженерно-технической подготовки являются обязательными для всех лиц из числа авиационного персонала авиационных воинских частей (частей).

141. Лица из числа ИТС авиационной воинской части (части) обязаны знать:

настоящие Авиационные правила, правовые акты и документы, регламентирующие порядок эксплуатации и ремонта АТ, организовывать их изучение с подчиненным личным составом и выполнять изложенные в них требования в соответствии с занимаемой должностью;

конструкцию АТ;

требования безопасности, в том числе пожарной, при выполнении работ на АТ и выполнять их.

142. Старшее должностное лицо ИАС авиационной воинской части (части) отвечает за готовность к использованию по назначению АТ, правильную ее эксплуатацию и ремонт, организацию ИАО авиационной воинской части (части), инженерно-техническую подготовку лиц из числа летного состава (операторов БЛА), а также ИТС и обязано:

142.1. знать наличие и техническое состояние АТ авиационной воинской части (части), организовывать содержание ее в постоянной исправности и готовности к использованию по назначению;

142.2. организовывать:

142.2.1. руководство технической эксплуатацией АТ;

142.2.2. производство инженерно-оперативных расчетов и подготовку предложений по вопросам более эффективного использования специальных возможностей АТ;

142.2.3. производство расчетов сил и средств, необходимых для эксплуатации и оперативного ремонта АТ, составление годового плана ИАО авиационной воинской части (части) и планов ИАО проведения учений;

142.2.4. проведение анализа необходимых трудозатрат для выполнения работ на АТ, выполнение мероприятий по их сокращению;

142.2.5. разработку технологических карт выполнения работ на АТ, перечней работ (операций), подлежащих контролю;

142.2.6. формирование и контроль за наличием обменного фонда блоков, агрегатов и запасных частей для эксплуатации и оперативного ремонта АТ, комплектацией и состоянием возимых комплектов ЗИП и материалов, правильностью их использования;

142.2.7. освоение поступающей на эксплуатацию в авиационную воинскую часть (часть) АТ, подготовку вновь прибывших лиц из числа ИТС;

142.2.8. своевременное и качественное выполнение и учет доработок АТ;

142.2.9. контроль за ведением в авиационной воинской части (части) установленных учета и отчетности;

142.2.10. разработку тематики инженерно-технической подготовки лиц из числа авиационного персонала по специальностям и принимать в ней участие;

142.3. знать деловые и моральные качества лиц из числа руководящего ИТС, заниматься их подбором и расстановкой;

142.4. планировать восстановление ресурса АТ авиационной воинской части (части) и отход ее на регламентные работы, в ремонт и на выполнение доработок по бюллетеням;

142.5. руководить работой по предназначению инженерно-технической секции методического совета авиационной воинской части (части);

142.6. планировать и проводить мероприятия по обеспечению надежности АТ и технической безопасности полетов, лично ежемесячно проводить специальные занятия по технической безопасности полетов;

142.7. готовить и проводить противопожарные мероприятия;

142.8. лично проводить осмотры АТ и контролировать выполнение норм осмотров АТ, которые должны проводить лица из числа руководящего ИТС авиационной воинской части (части);

142.9. проводить анализ работы лиц из числа ИТС, выявлять причины отказов, неисправностей и повреждений АТ, разрабатывать мероприятия по их предупреждению и устранению, ежемесячно проводить технические разборы с лицами из числа ИТС авиационной воинской части (части);

142.10. определять порядок размещения и хранения имущества подразделений ИАС, систематически контролировать состояние СНО ОП и СНО СП, аэродромных (вертодромных) сооружений, находящихся в пользовании ИАС авиационной воинской части (части);

142.11. определять порядок учета, хранения, выдачи и получения инструментов, а также контроля за их наличием и состоянием;

142.12. оформлять рекламации на отказавшую АТ, организовывать работу по учету и анализу отказов и неисправностей АТ;

142.13. делать записи в формуляры о состоянии АТ при контрольном (периодическом) осмотре ВС (БАК);

142.14. лично проводить с лицами из числа летного состава (операторами БЛА) и ИТС авиационной воинской части (части) занятия по изучению АТ и правил ее эксплуатации, проверять знание АТ и правил ее эксплуатации при осмотрах АТ;

142.15. оказывать помощь при подготовке перелетающих ВС, произведших посадку на аэродроме (вертодроме) базирования авиационной воинской части (части);

142.16. готовить командиру (начальнику) авиационной воинской части (части) данные для разбора полетов и принимать в нем участие;

142.17. обобщать и распространять передовой опыт эксплуатации и оперативного ремонта АТ;

142.18. разрабатывать проекты правовых актов по вопросам эксплуатации и оперативного ремонта АТ.

143. Старшее должностное лицо ИАС авиационной воинской части (части) по вопросам технической эксплуатации АТ является прямым начальником для всех лиц из числа авиационного персонала авиационной воинской части (части) и имеет право:

отдавать распоряжения всем лицам из числа авиационного персонала авиационной воинской части (части) по вопросам эксплуатации и ремонта АТ;

давать разрешение на перестановку агрегатов (приборов, блоков) с одного ВС на другое;



отстранять от обслуживания АТ лиц из числа ИТС авиационной воинской части (части) при нарушении ими правил технической эксплуатации АТ, требований безопасности, а также при неудовлетворительном знании конструкции АТ и правил ее эксплуатации;

отстранять ВС от полета в случае нарушений правил его подготовки.

144. Старший инженер (инженер) авиационной воинской части (части) по специальности отвечает за:

144.1. разработку мероприятий по организации эксплуатации, оперативного ремонта и содержания АТ в постоянной исправности и готовности к использованию по назначению;

144.2. знание лицами из числа летного состава (операторами БЛА) и ИТС конструкции АТ, правил ее эксплуатации и требований безопасности при выполнении работ на АТ;

144.3. состояние учебной материальной базы по своей специальности;

144.4. проведение анализа причин отказов и неисправностей АТ, разработку профилактических мероприятий по их предупреждению;

144.5. планирование мероприятий по организации эксплуатации и содержания в исправном состоянии БУР и наземных устройств обработки информации, организации и контролю за выполнением доработок на АТ;

144.6. ведение рекламационной работы;

144.7. полноту и качество заполнения эталонных экземпляров документации, своевременное изучение с лицами из числа авиационного персонала внесенных в нее изменений и дополнений;

144.8. правильность ведения учетно-отчетной документации ИАС.

145. Старший инженер (инженер) авиационной воинской части (части) по вопросам технической эксплуатации АТ исполняет обязанности, возложенные на старшее должностное лицо ИАС авиационной воинской части (части), по своей специальности и имеет право:

давать указания по вопросам технической эксплуатации АТ, инженерно-технической подготовке всем лицам из числа авиационного персонала авиационной воинской части (части) в пределах своих служебных обязанностей;

отстранять от обслуживания АТ лиц из числа ИТС авиационной воинской части (части) в случаях нарушений, допущенных с их стороны, правил технической эксплуатации АТ и требований безопасности.

146. Начальник ТЭЧ авиационной воинской части (части):

146.1. отвечает за:

146.1.1. готовность сил и средств ТЭЧ авиационной воинской части (части) к выполнению задач по предназначению;

146.1.2. специальную подготовку, воспитание и дисциплину подчиненных лиц из числа авиационного персонала;

146.1.3. планирование, организацию, своевременное и качественное выполнение на АТ регламентных и ремонтных работ, а также доработок АТ, выполняемых силами ТЭЧ авиационной воинской части (части);

146.1.4. организацию учета и использования СТО и расходных материалов в ТЭЧ;

146.1.5. состояние пожарной безопасности на территории, в служебных и производственных помещениях ТЭЧ;

146.1.6. соблюдение со стороны подчиненных лиц из числа авиационного персонала установленных правил обращения с АТ и документацией, содержащими государственные секреты;

146.1.7. правильность ведения и своевременность представления установленной учетно-отчетной документации;

146.2. обязан:

146.2.1. организовывать работу лиц из числа авиационного персонала, обеспечивать своевременное и качественное выполнение регламентных, ремонтных работ и доработок АТ;

146.2.2. разрабатывать и представлять на утверждение старшему должностному лицу ИАС авиационной воинской части (части) годовой план отхода АТ на регламентные работы, выполнение доработок АТ и годовой производственный план ТЭЧ;

146.2.3. контролировать состояние АТ, ведение ЭД на ВС, поступающие в ТЭЧ, и докладывать об этом старшему должностному лицу ИАС авиационной воинской части (части);

146.2.4. осматривать АТ после выполнения регламентных и ремонтных работ, а также доработок для оценки ее состояния и качества выполненных работ;

146.2.5. делать итоговую запись в первой части формуляра ВС о выполнении регламентных работ, записи о состоянии АТ при контрольном (периодическом) осмотре ВС;

146.2.6. проводить анализ технического состояния АТ по материалам ОК;

146.2.7. анализировать отказы и неисправности, выявленные на АТ, разрабатывать меры по их предупреждению;

146.2.8. оказывать помощь должностным лицам авиационных подразделений в организации и выполнении оперативного ремонта АТ, а также в обучении лиц из числа ИТС авиационных подразделений приемам поиска и устранения неисправностей АТ;

146.2.9. ежемесячно подводить итоги работы и еженедельно проводить технические разборы с подчиненными лицами из числа авиационного персонала;

146.2.10. обеспечивать освоение и правильное использование подвижных средств оперативного ремонта ТЭЧ, содержание их в постоянной готовности к использованию по назначению;

146.2.11. обобщать опыт работы подчиненных лиц из числа авиационного персонала, анализировать трудозатраты на выполнение регламентных и ремонтных работ, проводить мероприятия по совершенствованию методов и технологии их выполнения и повышению производительности труда;

146.2.12. производить расчеты и составлять заявки на материальные средства, необходимые для обеспечения работы по предназначению ТЭЧ;

146.2.13. контролировать наличие материальных средств, правильность их хранения и использования по прямому назначению в ТЭЧ, знать данные о наличии материальных средств на складах авиационной воинской части (части);

146.2.14. организовывать учет расхода материальных средств, фактически затрачиваемых на выполнение регламентных и ремонтных работ каждого вида на АТ, вносить предложения об изменении и уточнении их комплектации и норм расхода;

146.2.15. вести установленные учет и отчетность, контролировать ведение документации в группах регламента и ремонта.

147. По вопросам технической эксплуатации АТ начальник ТЭЧ авиационной воинской части (части) подчиняется старшему должностному лицу ИАС этой части и является прямым начальником для всех лиц из числа авиационного персонала ТЭЧ.

148. Старшее должностное лицо ИАС авиационной эскадрильи (авиационного отряда, станции летных испытаний):

148.1. отвечает за:

148.1.1. содержание АТ, средств ее эксплуатации и ремонта в исправности и готовности к использованию по назначению;

148.1.2. подготовку АТ к использованию по назначению в установленные сроки, своевременное ее восстановление и ремонт;

148.1.3. правильные учет, использование и хранение закрепленных за ИТС СТО и других материальных средств;

148.1.4. учет и сохранность материалов ОК облетов АТ, опробования авиационных двигателей, проводимых в авиационной эскадрилье (авиационном отряде, на станции летных испытаний);

148.1.5. организацию подготовки вновь прибывших лиц из числа ИТС к исполнению служебных обязанностей;

148.1.6. инженерно-техническую подготовку подчиненных лиц из числа авиационного персонала;

148.1.7. соблюдение со стороны подчиненных лиц из числа авиационного персонала установленных правил обращения с АТ и документацией, содержащими государственные секреты;

148.2. обязано:

148.2.1. знать состояние АТ и ее СТО, организовывать своевременное и качественное выполнение работ на АТ, обеспечивать исправность и готовность АТ к использованию по назначению;

148.2.2. разрабатывать месячный план работы лиц из числа ИТС;

148.2.3. обобщать и анализировать опыт работы лиц из числа ИТС и внедрять передовые методы технической эксплуатации АТ в практику их работы;

148.2.4. разрабатывать и проводить мероприятия по сокращению времени и трудозатрат на подготовку (всех видов) АТ к использованию по назначению, расходов материальных средств на ее техническую эксплуатацию;

148.2.5. ежемесячно подводить итоги работы и еженедельно проводить технические разборы с подчиненными лицами из числа ИТС;

148.2.6. изучать с подчиненными лицами из числа ИТС особенности эксплуатации АТ, причины возникновения неисправностей, принимать меры по их предупреждению и устранению;

148.2.7. организовывать учет и анализ неисправностей АТ, хранение, сбережение и использование по прямому назначению материальных средств, систематически проверять и знать их наличие и техническое состояние;

148.2.8. принимать меры по замене или ремонту пришедших в негодность материальных средств;

148.2.9. лично проверять техническое состояние АТ в соответствии с установленными нормами ее проверок, качество подготовки АТ к полетам и допускать ВС к ним;

148.2.10. делать записи в формуляры ВС (БАК) и в формуляры авиационных двигателей о состоянии АТ при контрольном (периодическом) осмотре ВС (БАК);

148.2.11. организовывать своевременное проведение подготовки (всех видов) ВС (БАК) к полетам в заданном варианте снаряжения;

148.2.12. отстранять ВС от полета в случае нарушения правил его подготовки к полету;

148.2.13. не допускать выполнение работ на АТ с использованием неисправных СТО;

148.2.14. организовывать (осуществлять) аэродромный контроль за СНО ОП, проверять соответствие применяемых топлива, масел, специальных жидкостей и газов разрешенным к использованию по назначению;

148.2.15. вести установленные учет и отчетность, контролировать правильность и своевременность ведения пономерной документации;

148.2.16. организовывать своевременную подачу ВС в ТЭЧ авиационной воинской части (части) на регламентные работы;

148.2.17. контролировать соблюдение со стороны подчиненных лиц из числа авиационного персонала установленных правил обращения с АТ и документацией, содержащими государственные секреты;

148.3. имеет право:

отдавать распоряжения подчиненным лицам из числа авиационного персонала по вопросам технической эксплуатации АТ;

отстранять от обслуживания АТ подчиненных лиц из числа ИТС в случаях нарушений, допущенных с их стороны, правил технической эксплуатации АТ, требований безопасности;

отстранять ВС от полета в случае нарушения правил его подготовки к полету.

149. Старшее должностное лицо ИАС авиационной эскадрильи (авиационного отряда, станции летных испытаний) является прямым начальником для всех лиц из числа авиационного персонала авиационной эскадрильи (авиационного отряда, станции летных испытаний).

150. Начальник технического расчета (группы):

150.1. отвечает за:

150.1.1. готовность личного состава технического расчета (группы) к работе по предназначению расчета (группы);

150.1.2. содержание АТ, агрегатов съемного оборудования, СТО АТ в исправности и постоянной готовности к использованию по назначению;

150.1.3. качество и полноту выполнения работ на АТ, своевременное ее восстановление при отказах (повреждениях);

150.1.4. соблюдение со стороны лиц из числа ИТС технического расчета (группы) требований безопасности при выполнении работ на АТ;

150.1.5. состояние пономерной документации, своевременное и правильное занесение в нее соответствующих данных;

150.1.6. сверку рабочих экземпляров ЭД с эталонным (контрольным) экземпляром;

150.1.7. ведение установленных учета и отчетности;

150.2. обязан:

150.2.1. контролировать полноту и качество выполнения работ на АТ, СТО;

150.2.2. обеспечивать готовность АТ к использованию по назначению, организовывать выполнение работ на ней в соответствии с требованиями, изложенными в настоящих Авиационных правилах, РО, РЭ и других правовых актах, контролировать правильность и своевременность заполнения установленной документации;

150.2.3. знать сорта применяемых на АТ ГСМ, специальных жидкостей и газов, нормы их расхода, а также их фактический расход на каждом ВС расчета;

150.2.4. лично проверять полноту выполняемых на ВС (БАК) работ по подготовке его к полету, проводить анализ технического состояния АТ по материалам ОК;

150.2.5. докладывать старшему должностному лицу ИАС авиационной эскадрильи (авиационного отряда, станции летных испытаний) о случаях нарушения правил подготовки ВС (БАК) к полетам;

150.2.6. не допускать выполнение работ на АТ с использованием неисправных СТО;

150.2.7. проводить осмотры АТ в соответствии с установленными нормами их проведения;

150.2.8. делать записи в соответствующей части формуляров ВС (БАК) о выполнении регламентных работ, периодических работ по бюллетеням силами организаций-изготовителей, о состоянии АТ при контрольном (периодическом) осмотре ВС (БАК) в составе комиссии;

150.2.9. осуществлять аэродромный контроль за СНО ОП, проверять соответствие применяемых топлива, масел, специальных жидкостей и газов разрешенным к использованию на АТ;

150.2.10. обеспечивать соблюдение со стороны лиц из числа ИТС технического расчета (группы) установленных правил обращения с АТ и документацией, содержащими государственные секреты;

150.2.11. организовывать обучение лиц из числа ИТС технического расчета (группы) проведению оперативного ремонта;

150.2.12. вести установленные учет и отчетность, контролировать правильность и своевременность ведения документации в техническом расчете (группе);

150.2.13. организовывать хранение, сбережение и использование по прямому назначению материальных средств расчета (группы), систематически проверять и знать их наличие и техническое состояние, принимать меры по замене или ремонту пришедших в негодность материальных средств;

150.2.14. обобщать и анализировать опыт работы на АТ лиц из числа ИТС технического расчета (группы), ежедневно проводить с ними технические разборы;

150.2.15. разрабатывать и проводить мероприятия по сокращению сроков и трудозатрат на подготовку ВС и АСП к использованию по назначению, расхода материальных средств на их техническую эксплуатацию.

151. Начальник технического расчета (группы) является прямым начальником для лиц из числа ИТС технического расчета (группы).
152. Старший техник (техник) ВС:
- 152.1. отвечает за:
- 152.1.1. исправность, полноту и качество подготовки ВС к полету в соответствии с заданием;
- 152.1.2. обучение подчиненных ему лиц из числа ИТС правилам и практическим навыкам в выполнении работ на ВС;
- 152.1.3. исправность и сохранность закрепленных за ним инструментов и СТО;
- 152.1.4. сохранность секретных изделий, установленных на ВС;
- 152.1.5. сохранность АСП, находящихся на ВС и хранящихся на местах стоянки ВС;
- 152.1.6. сохранность и состояние пономерной документации закрепленного за ним ВС, своевременное и правильное занесение в нее соответствующих данных;
- 152.2. обязан:
- 152.2.1. знать техническое состояние и ресурсы (сроки службы) закрепленных за ним ВС, авиационных двигателей и бортового оборудования;
- 152.2.2. знать сорта применяемых на ВС топлива, масел, специальных жидкостей и газов, нормы их расхода, а также фактический расход топлива и масла на закрепленном за ним ВС, лично контролировать марку и количество заправляемых в системы ВС топлива, масла, специальных жидкостей и заряжаемых газов;
- 152.2.3. знать объем и уметь проводить подготовку (всех видов) ВС к полету;
- 152.2.4. знать объем регламентных и периодических работ, порядок их выполнения;
- 152.2.5. контролировать ход работ на ВС, выполняемых по другим специальностям;
- 152.2.6. докладывать начальнику технического расчета (группы) о всех отказах и неисправностях на ВС;
- 152.2.7. вести установленные учет и отчетность, контролировать правильность заполнения документации на ВС;
- 152.2.8. лично проводить и уметь организовывать проведение подготовки (всех видов) ВС к полету, проверять его техническое состояние, выявлять и устранять неисправности;
- 152.2.9. выпускать в полет только исправное и полностью подготовленное к полету ВС, по окончании предполетной подготовки и подготовки к повторному полету докладывать начальнику технического расчета (группы) о выполнении подготовки ВС к полету;
- 152.2.10. по прибытии членов экипажа ВС для полета докладывать его командиру о выполненных на ВС работах и степени его готовности к полету;
- 152.2.11. оказывать помощь членам экипажа ВС при посадке в кабину, в подготовке кабины, а также при запуске авиационного двигателя (двигателей);
- 152.2.12. после полета выслушивать замечания членов экипажа ВС и специалистов, осуществляющих оперативный контроль материалов ОК, о работе АТ в полете с записью в контрольном листе и принимать меры по устранению отмеченных недостатков;
- 152.2.13. содержать в исправном состоянии и чистоте закрепленное за ВС наземное оборудование, своевременно проверять и ремонтировать его, проводить уборку места стоянки (укрытия) ВС и выхода к РД.
153. Старший бортовой техник ВС:
- 153.1. отвечает за:
- 153.1.1. исправность и готовность к использованию по назначению, своевременное и качественное проведение подготовки (всех видов) ВС к полету в объеме своих должностных обязанностей;
- 153.1.2. исправность и сохранность закрепленных за ним СТО;
- 153.1.3. правильное и своевременное оформление документации;
- 153.2. обязан:
- 153.2.1. знать техническое состояние, ресурсы (сроки службы) ВС, авиационных двигателей и бортового оборудования, а также технические особенности ВС, на котором выполняется полет;

153.2.2. знать сорта применяемых на ВС топлива, масел, специальных жидкостей и газов, нормы их расхода, а также их фактический расход на эксплуатируемом ВС;

153.2.3. лично контролировать количество заправляемых в системы ВС топлива, масла, специальных жидкостей и заряжаемых газов;

153.2.4. при подготовке ВС к полету силами экипажа ВС вне аэродрома (вертодрома) базирования осуществлять (после получения допуска от должностных лиц авиационной воинской части (части)) аэродромный контроль за СНО ОП, проверять соответствие применяемых топлива, масла, специальных жидкостей и газов разрешенным к использованию на ВС, контролировать их расход и остаток в полете;

153.2.5. знать порядок размещения грузов на ВС;

153.2.6. знать объем и уметь проводить подготовку (всех видов) ВС к полетам;

153.2.7. лично убеждаться при выполнении предполетной подготовки ВС в устранении неисправностей, выявленных в предыдущем полете (летной смене), проводить осмотры и проверки систем и оборудования в объеме требований, изложенных в РЛЭ, осуществлять опробование авиационных двигателей ВС (если это предусмотрено в РЛЭ);

153.2.8. вести установленную документацию;

153.2.9. участвовать в осмотрах АТ, в работе по выявлению, анализу и устранению причин ее отказов, принимать меры по их предупреждению.

154. Старший бортовой техник ВС входит в состав экипажа ВС, подчиняется командиру ВС, а по вопросам эксплуатации АТ выполняет указания начальника технического расчета (группы).

Если ВС совершает полеты в отрыве от аэродрома (вертодрома) базирования, старший бортовой техник ВС выполняет также обязанности старшего техника (техника) ВС, изложенные в пункте 152 настоящих Авиационных правил.

155. Старший техник (техник) технического расчета (группы) по специальности:

155.1. отвечает за:

155.1.1. исправность и готовность к использованию по назначению закрепленных за техническим расчетом (группой) ВС, систем и оборудования;

155.1.2. исправность, сохранность и правильную эксплуатацию закрепленных за техническим расчетом (группой) СТО АТ;

155.1.3. полноту и качество работ, которые он выполняет на АТ;

155.1.4. состояние пономерной документации, своевременное и правильное занесение в нее соответствующих данных;

155.2. обязан:

155.2.1. уметь лично выполнять работы на АТ в объеме должностных обязанностей;

155.2.2. своевременно выполнять работы на АТ;

155.2.3. уметь выявлять и устранять неисправности на АТ;

155.2.4. знать и уметь применять СТО, содержать их в постоянной готовности к использованию по назначению;

155.2.5. обучать специалистов технического расчета (группы) правилам и практическим навыкам в выполнении работ на АТ, а также контролировать качество их выполнения;

155.2.6. докладывать начальнику технического расчета (группы) о всех выявленных на АТ неисправностях;

155.2.7. вести установленные учет и отчетность;

156. Старший техник (техник) технического расчета (группы) по специальности имеет право давать указания подчиненным лицам из числа ИТС технического расчета (группы) о порядке выполнения работ и устранения неисправностей на АТ.

157. Старший механик (механик) технического расчета (группы), старший механик (механик) ВС:

157.1. отвечают за:

157.1.1. полноту и качество работ, которые они выполняют на АТ;

157.1.2. исправность и сохранность закрепленных за ними СТО;

157.2. обязаны:

157.2.1. своевременно проводить работы всех видов на закрепленной за ними АТ;

157.2.2. знать сорта применяемых на ВС топлива, масел, специальных жидкостей и газов, правильно осуществлять заправку (зарядку) систем ВС;

157.2.3. знать правила использования СТО АТ;

157.2.4. уметь выявлять и устранять неисправности АТ, о всех обнаруженных неисправностях докладывать технику ВС и своему непосредственному начальнику.

158. Обязанности должностных лиц авиационных воинских частей (частей) по ИАО разрабатываются в органах управления авиацией на основании требований, изложенных в настоящих Авиационных правилах, правовых актах республиканских органов государственного управления (органов управления авиацией) и ДОСААФ, исходя из типов состоящей на эксплуатации АТ и специфики решаемых задач.

159. Обязанности должностных лиц ИАС органов управления авиацией разрабатываются в соответствии с требованиями, изложенными в настоящих Авиационных правилах, правовых актах республиканских органов государственного управления (органов управления авиацией) и ДОСААФ.

## **РАЗДЕЛ V ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ**

### **ГЛАВА 24 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

160. Порядок организации технической эксплуатации АТ устанавливается в настоящих Авиационных правилах, ЭД, а также в указаниях и распоряжениях старшего должностного лица ИАС органа управления авиацией и распоряжениях старших должностных лиц ИАС авиационных воинских частей (частей) в соответствии с настоящими Авиационными правилами.

Уменьшать установленный объем работ на АТ, увеличивать периодичность проведения подготовки (всех видов) ВС к полету и регламентных работ на АТ, кроме случаев, оговоренных в настоящих Авиационных правилах, запрещается.

161. В целях сбережения АТ, средств ее эксплуатации и ремонта при размещении их на открытых местах стоянки необходимо:

укрывать ВС и агрегаты оборудования предохранительными защитными устройствами (сетками, чехлами, ловушками, заглушками и другими приспособлениями);

закрывать (герметизировать) кабину экипажа ВС, эксплуатационные люки, различные входные и выходные устройства, приемники воздушного давления;

проветривать ВС и просушивать предохранительные чехлы;

удалять с ВС и наземного оборудования снег, лед, грязь;

не допускать повреждения обшивки и лакокрасочного покрытия при выполнении работ на изделиях АТ.

162. Демонтаж и монтаж агрегатов (приборов, блоков) и узлов при выполнении работ на АТ осуществляются после принятия мер, исключающих попадание инструментов, деталей (винтов, болтов, контрольного материала) в отсеки ВС, а также рабочих жидкостей, пыли, дождя, снега на разъемы и оборудование ВС.

С этой целью применяются защитные устройства, которые маркируются, учитываются и хранятся в порядке, определяемом в настоящих Авиационных правилах.

По окончании работ на ВС их исполнители обязаны тщательно проверить, не остались ли на месте выполнения задания (в отсеках, люках, воздухозаборных устройствах, кабинах) детали, инструменты и другие посторонние предметы.

163. Перестановка агрегатов (приборов, блоков) с одного ВС (БАК) на другое (другой) допускается в порядке, определяемом в настоящих Авиационных правилах, с обязательной записью в соответствующие разделы формуляров ВС (БАК), паспортов агрегатов (приборов, блоков) и журналов подготовки ВС (БАК).

164. Оборудование (агрегаты, приборы, блоки и другие изделия), поступившее со складов, перед его (их) установкой на ВС (БАК) подлежит (подлежат) обязательному осмотру и проверке для определения исправности.

Оборудование подвергается повторной проверке перед установкой его на ВС (БАК), если с момента предыдущей проверки прошло более трех месяцев.

165. Во всех случаях после замены отдельного агрегата (прибора, блока) или комплекта оборудования в целом на ВС (БАК) проводится проверка работоспособности системы, в состав которой входит данный агрегат (прибор, блок) или оборудование, в соответствии с требованиями, изложенными в ЭД. Значения проверяемых параметров после выполнения регулировочных работ записываются в журналы учета результатов измерения параметров.

166. Оборудование (агрегаты, приборы, блоки и другие изделия) ВС (БАК) размещается (размещаются) в помещениях на стеллажах, в шкафах с обозначением на бирках его (их) номеров и ВС (БАК), с которого они сняты, с указанием даты последней проверки. При этом исправное и неисправное оборудование (агрегаты, приборы, блоки и другие изделия) ВС (БАК) хранится (хранятся) отдельно.

167. Мелкие детали (винты, болты, гайки) хранятся в специально предусмотренных для этого ящиках (сумках, сортовиках), на которых указываются принадлежность деталей к оборудованию ВС и номер ВС.

## **ГЛАВА 25**

### **ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ РАБОТ НА АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКЕ**

168. Требования безопасности при выполнении работ на АТ и СТО в авиационных воинских частях (частях) устанавливаются в правовых актах Республики Беларусь, республиканских органов государственного управления и ДОСААФ, ЭД.

169. При выполнении работ на АТ и СТО лица из числа авиационного персонала обязаны знать и соблюдать требования безопасности.

Виновные в нарушении требований безопасности несут ответственность в соответствии с законодательством.

170. Ответственность за обеспечение выполнения требований безопасности в авиационных воинских частях (частях) несут командиры (начальники), в подчинении у которых постоянно или временно находятся лица из числа авиационного персонала, выполняющие работы по эксплуатации, ремонту АТ и СТО.

171. Перед началом работ лица из числа авиационного персонала обязаны изучить характер и условия выполнения работ, требования безопасности. Инструктаж по требованиям безопасности проводит начальник (старший группы), который непосредственно руководит выполнением данных работ.

172. Обучение безопасным приемам и методам работы проводится во всех авиационных воинских частях (частях) независимо от характера технологического процесса, а также от квалификации и стажа работы лиц, исполняющих обязанности в данных должностях.

173. Рабочие места в зависимости от характера выполняемых работ и опасные зоны оснащаются общими или индивидуальными, постоянными или временными инструкциями, знаками и ограждениями безопасности.

174. С целью совершенствования организации, эффективности и качества выполнения регламентных и ремонтных работ на авиационной технике в авиационных воинских частях (частях) проводится аттестация рабочих мест по условиям труда в соответствии с правовыми актами Республики Беларусь.

175. Ответственность за своевременное предупреждение всех лиц, находящихся в опасных зонах (около или внутри ВС, помещения), выставление и снятие временных ограждений и знаков безопасности несет руководитель работ. Голосовое предупреждение об опасных действиях должно быть слышимым для всех лиц из числа авиационного персонала, находящихся внутри и вне ВС (помещения).

176. Для вывода ВС из укрытия (постановки в укрытие) и его буксировки назначается старший. В кабине буксируемого ВС должен находиться техник ВС или летчик.



177. Перед началом работ на ВС (БАК) принимаются меры, исключающие разрядку статического электричества через людей, случайные выстрелы и пуски, срабатывание пиромеханизмов катапультного кресла, сброс подвесных топливных баков, АСП и съемного оборудования, складывание шасси, самопроизвольное срабатывание систем, электроагрегатов и другие случаи, которые могут угрожать здоровью лиц из числа авиационного персонала и привести к повреждению АТ.

Для этого необходимо убедиться в следующем:

ВС должно быть надежно заземлено;

автоматы защиты сети и выключатели в цепях управления стрельбой, сбросом бомб, пуском изделий, сбросом подвесных топливных баков, запуском и сбросом ускорителей должны быть выключены, а кнопки закрыты предохранительными колпачками;

предохранительные стопоры и чеки должны быть установлены в соответствующие пиромеханизмы и узлы;

органы управления выпуском и уборкой шасси должны находиться в положении, исключающем самопроизвольную уборку шасси.

178. Запуск и опробование авиационного двигателя после его замены, выполнения регламентных работ, целевых осмотров, проверок или устранения неисправностей проводятся в соответствии с требованиями, изложенными в ЭД, и только на специально отведенных и оборудованных площадках.

179. Во избежание случаев возникновения пожара при опробовании авиационного двигателя проверяется герметичность его систем при работе на режиме «малый газ» и только после этого проводится проверка на повышенных режимах.

На вертолетах и ВС с воздушным винтом (винтами) проверка герметичности систем авиационного двигателя осуществляется после опробования авиационного двигателя на режиме «малый газ» и выключения. Проверку разрешается выполнять только после полной остановки несущего или воздушного винта (винтов).

180. Перед опробованием авиационных двигателей, уборкой и выпуском шасси, механизацией крыла, тормозных щитков, изменением положения консолей крыла и рулевых поверхностей необходимо убедиться в том, что в местах их расположения нет людей и препятствий. Голосовое предупреждение доводится до всех лиц из числа авиационного персонала, находящихся около ВС или внутри него.

181. Во время работы авиационных двигателей запрещается находиться или проходить в опасных зонах, определенных в РО и других нормативных документах.

182. Для работы с АСП и вооружением ВС на аэродроме (вертодроме) определяются технические площадки, которые указываются в инструкции по выполнению полетов на аэродроме (вертодроме).

183. При выполнении работ с АСП лица из числа ИТС должны руководствоваться требованиями, изложенными в РЭ на конкретный тип АСП.

184. После зарядания оружия, установки съемного оборудования, съемных агрегатов вооружения и их снаряжения запрещается проводить какие-либо работы с АВ, а также выполнять работы в кабине ВС, связанные с включением или проверкой цепей управления стрельбой, сбросом (пуском) или аварийным сбросом подвесок.

185. Запрещается устранять неисправности и выполнять работы в электрических цепях ВС после его снаряжения АСП.

186. Запрещается руление (буксировка) ВС на место стоянки после выполнения полета с использованием вооружения ВС без предварительного осмотра и приведения его в безопасное состояние силами личного состава расчета технического поста осмотра оружия. Расположение технического поста осмотра оружия определяется в инструкции по выполнению полетов на аэродроме (вертодроме).

187. При отказе вооружения ВС (не сбросе или самопроизвольном сбросе АСП, задержке в стрельбе оружия) командир ВС после посадки заруливает на специальную площадку разрядки и устранения отказов вооружения ВС, устанавливает ВС в направлении безопасной зоны и выключает авиационные двигатели.

На площадке разрядки и устранения отказов вооружения ВС оружие разряжается, несошедшие АСП снимаются. Если из-за отказа оружия разряжание его на ВС невозможно, оно снимается с соблюдением требований безопасности.

188. Перед отправкой ВС на регламентные работы или в ремонт оружие разряжается, АСП с ВС снимаются.

## **ГЛАВА 26**

### **ПОРЯДОК И ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ОТДАНИЯ (ПОДАЧИ) И ВЫПОЛНЕНИЯ КОМАНД (СИГНАЛОВ) ПРИ БУКСИРОВКЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА, ЕГО ЗАГРУЗКЕ (РАЗГРУЗКЕ), ЗАПУСКЕ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ**

189. Перед выводом ВС из укрытия (ангара), с места стоянки или технической позиции подготовки ВС и постановкой его обратно, а также перед буксировкой ВС с использованием тягача должностное лицо ИАС, руководящее выводом (постановкой) ВС, обязано:

провести инструктаж лиц из числа авиационного персонала, участвующих в выводе (постановке) ВС, указать каждому его место и обязанности, довести требования безопасности и разъяснить значение отдаваемых команд и порядок их выполнения;

проверить исправность технических средств связи для отдачи команд;

убедиться, что ВС подготовлено к выводу (постановке) из укрытия (ангара), с места стоянки или технической позиции подготовки ВС и к буксировке с использованием тягача, а также выполнены требования безопасности.

190. Перед началом вывода (постановки) ВС лица из числа ИТС, руководящие выводом (постановкой), подают команду: «По местам». По этой команде каждый из участвующих в выводе (постановке) ВС занимает отведенное ему место у ВС.

191. Движение ВС начинается по команде «Вперед» или «Разворот».

192. По команде «Разворот» лица, находящиеся на буксировочном средстве, разворачивают ВС в нужную сторону. Сидящий в кабине ВС помогает развороту, когда это необходимо, тормозами колес шасси ВС.

193. Уменьшение скорости движения осуществляется по команде «Уменьшить скорость». По этой команде участвующие в выводе (постановке) ВС уменьшают скорость движения, а сидящий в кабине притормаживает колеса шасси ВС.

194. Для остановки ВС подается команда: «Стоп». По этой команде все лица, участвующие в выводе (постановке) ВС, прекращают движение и останавливают ВС, а находящийся в кабине затормаживает колеса шасси ВС. При буксировке ВС с использованием тягача по команде его водитель плавно останавливает тягач, а летчик (техник), находящийся в кабине ВС, проводит торможение колес шасси ВС. Во всех случаях движение ВС прекращается посредством торможения колес шасси ВС и торможения колес тягача. Команду «Стоп» должен подать каждый, кто первым заметил опасность, угрожающую лицам из числа авиационного персонала или ВС.

195. Должностное лицо, руководящее буксировкой, после присоединения буксировочного приспособления к ВС подает команду: «По местам».

196. Убедившись в том, что лица, участвующие в буксировке ВС, заняли свои места, руководящий буксировкой подает команду: «На буксир». По этой команде водитель медленно подает задним (передним) ходом тягач к ВС. При подходе тягача на расстояние, обеспечивающее возможность сцепления буксировочного приспособления с крюком тягача, руководящий буксировкой подает команду: «Стоп» и отдает указание о сцепке. По этой команде водитель тягача останавливает тягач, а техник (механик) ВС устанавливает, в случае необходимости, упорную колодку под заднее колесо тягача и проводит сцепку тягача с ВС.

197. По команде «По местам» летчик (техник) садится в кабину ВС, растормаживает колеса шасси и устанавливает связь с водителем тягача. Механик (или другое должностное лицо) убирает из-под колес шасси ВС и тягача упорные колодки и при отсутствии технических средств связи между водителем и летчиком (техником),

находящимся в кабине ВС, занимает место на тягаче для передачи команд водителю и наблюдения за безопасностью буксировки ВС.

198. Убедившись в готовности к буксировке ВС, летчик (техник), находящийся в кабине, запрашивает у руководящего буксировкой разрешение на буксировку. Руководящий буксировкой, убедившись в том, что все готово к буксировке и на пути ВС нет препятствий, дает разрешение на буксировку.

199. Получив разрешение на буксировку, летчик (техник), находящийся в кабине, подает команду: «Вперед». Эту команду механик (или другое должностное лицо), находящийся на тягаче, передает водителю. Водитель тягача подает сигнал и плавно начинает движение. Механик, находящийся на тягаче, следит за командами летчика (техника), находящегося в кабине ВС, передает их водителю и наблюдает за безопасностью движения ВС.

200. При необходимости изменения направления движения подаются команды: «Разворот вправо», «Разворот влево».

201. Перед запуском авиационного двигателя летчик (техник), осуществляющий запуск, подает команду: «Приготовиться к запуску». По этой команде техник, обеспечивающий запуск на земле, занимает место в безопасной зоне, находящейся в поле зрения запускающего авиационный двигатель, и отдает указание выполнить все подготовительные работы перед запуском (снять заглушки, проверить установку упорных колодок под колеса шасси ВС, подключить кабель наземного электроагрегата и другие), после чего докладывает: «Есть к запуску». Летчик (техник), осуществляющий запуск авиационного двигателя, только после доклада «Есть к запуску» выполняет все предусмотренные в РЛЭ ВС данного типа работы по подготовке к запуску авиационного двигателя.

202. После подготовки реактивных и турбовинтовых авиационных двигателей к запуску (включая проворачивание винтов на турбовинтовых авиационных двигателях) запускающий подает команду: «От двигателей». По этой команде техник, обеспечивающий запуск авиационного двигателя на земле, убедившись в безопасности запуска, докладывает: «Есть от двигателей». Получив доклад, летчик (техник) запускает авиационный двигатель.

203. При запуске поршневых авиационных двигателей после команды «Приготовиться к запуску» и доклада «Есть к запуску» осуществляющий запуск подготавливает к запуску авиационного двигателя необходимое оборудование, убеждается, что зажигание выключено, и дает команду: «Провернуть винт».

204. Получив такую команду, техник, обеспечивающий запуск авиационного двигателя на земле, спрашивает: «Отключено?». Получив ответ «Отключено», докладывает: «Есть провернуть винт» и подает команду на проворачивание винта.

205. По окончании заливки поршневого авиационного двигателя осуществляющий запуск подает команду: «От винтов». По этой команде техник, обеспечивающий запуск, убедившись в том, что под винтом никого нет и ничто не мешает запуску, докладывает: «Есть от винтов». Осуществляющий запуск авиационного двигателя, получив ответ «Есть от винтов», запускает авиационный двигатель согласно РЛЭ ВС.

206. Перед выруливанием летчик устанавливает минимальные обороты авиационного двигателя (двигателей) и подает сигнал: «Убрать колодки». Получив эту команду, техник ВС отвечает: «Есть убрать колодки» – и убирает колодки.

207. После получения ответа «Есть убрать колодки» летчик запрашивает разрешение на выруливание. Техник, убедившись в безопасности выруливания ВС, прикладывает правую руку к головному убору с последующим вытягиванием левой руки в сторону руления.

208. При загрузке (разгрузке) ВС применяются следующие команды:

«Внимание!» – рука поднята вверх;

«Подъем!» – рука с отогнутой вверх кистью (ладонью наружу) вытянута в сторону управляющего лебедкой, небольшие потребные перемещения груза указываются покачиванием кисти;

«Двигаться вперед» – руки слегка разведены в стороны и подняты так, что локти находятся на уровне плеч ладонями назад (к себе). Выполняются движения руками вверх и назад (на себя);

«Двигаться назад» – руки опущены вниз ладонями вперед. Выполняются поворотные движения ими вперед-вверх до высоты плеч и вниз;

«Спуск!» – то же, но кисть руки опущена вниз;

«Стоп!» – скрещивание рук.

## **ГЛАВА 27**

### **РАБОТЫ, ВЫПОЛНЯЕМЫЕ НА АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКЕ**

209. На АТ выполняются работы следующих видов:

подготовка к полетам (предварительная, предполетная, к повторному полету и послеполетная);

периодические работы;

регламентные работы;

целевые осмотры и проверки;

сезонное обслуживание;

оперативный ремонт;

работы по выполнению доработок АТ;

специальное ТО.

210. Виды работ на АТ, объем и периодичность их выполнения определяются в РЭ, РО, а также в указаниях и распоряжениях старшего должностного лица ИАС органа управления авиацией, распоряжениях старших должностных лиц ИАС авиационных воинских частей (частей).

Работы на АТ выполняются по технологическим картам, приведенным в РЭ или разработанным на основании РЭ, РО. Необходимость разработки технологических карт оперативного ремонта, целевых осмотров и проверок определяется исходя из задач, поставленных перед ИАС, при отсутствии типовой технологической карты в РЭ.

Форма журнала подготовки ВС (БАК) утверждается в порядке, который определяют руководители республиканских органов государственного управления или ДОСААФ.

211. Для выполнения работ на АТ в авиационной воинской части (части) проводятся:

парковые дни на АТ (далее – парковый день);

дни работы на АТ.

Парковый день планируется и проводится два раза в месяц, но не реже чем через  $15 \pm 3$  дней. При проведении мероприятий по плану руководителей республиканских органов государственного управления (органов управления авиацией) или ДОСААФ разрешается проводить сдвоенные парковые дни (два дня подряд). После проведения сдвоенного паркового дня очередной парковый день разрешается проводить через  $30 \pm 3$  дней.

Дни работы на АТ проводятся не менее двух раз в неделю\* (не менее одного раза в те недели, в которые проводятся парковые дни).

---

\* В авиации ДОСААФ, МЧС периодичность выполнения дня работы на АТ устанавливают руководители ДОСААФ и МЧС.

212. В дни работы на АТ выполняются:

предварительная подготовка ВС (БАК) (на тех типах, где она предусмотрена в РО);

периодические работы в соответствии с РО;

целевые осмотры и проверки;

контрольные осмотры, которые проводят лица из числа руководящего ИТС;

перекрестные осмотры для посменного ИАО полетов;

устранение выявленных неисправностей;

работы по содержанию в исправном состоянии инструментов и закрепленных за авиационным подразделением (ВС, БАК) СНО СП и средств контроля;

работы по уходу за специальными автомобилями подразделений, защитными укрытиями и сооружениями;

тренажи с лицами из числа летного состава (операторами БЛА) и ИТС;

работы по уходу за АСП, съемными агрегатами вооружения, входящими в комплектацию ВС;

подготовка АСП и съемного оборудования к полетам;

замена оборудования ВС (БАК), выработавшего ресурс (срок службы);

оформление документации.

Работы планируются и проводятся в течение полного рабочего дня.

Объем работ на АТ, устанавливаемый для каждого специалиста на день (смену), должен составлять технологически завершенную операцию (комплекс операций) и обеспечивать выполнение начатой работы до конца. Конкретный перечень работ определяет старшее должностное лицо ИАС в соответствии с типом АТ и решаемыми задачами.

213. В целях оценки технического состояния АТ и предотвращения отказов систем и агрегатов на ВС, принятом из других авиационных воинских частей (частей) или АРЗ, выполняется техническое изучение. Перечень работ по техническому изучению разрабатывается в авиационной воинской части (части), и его утверждает старшее должностное лицо ИАС этой части.

214. В зависимости от уровня надежности и степени освоения АТ со стороны лиц из числа авиационного персонала, климатических условий и условий базирования старшее должностное лицо ИАС органа управления авиацией определяет количество летных смен без проведения очередного дня работы на АТ (предварительной подготовки) в пределах, допустимых в РО.

215. Все работы на ВС выполняются только с разрешения техника ВС и в его присутствии. О начале и окончании работ на ВС лица из числа авиационного персонала докладывают технику ВС.

Все работы на БАК выполняются только с разрешения начальника (старшего техника) расчета подготовки БАК и в его присутствии. О начале и окончании работ на БАК лица из числа авиационного персонала докладывают начальнику (старшему технику) расчета подготовки БАК.

216. За качество и своевременность выполнения работ на АТ несут ответственность лица, проводившие эти работы. О выполнении всех работ на ВС (БАК) лица, которые их выполняли и осуществляли контроль за их выполнением, делают запись в журнале подготовки ВС (БАК).

Поручить выполнение неоконченной работы новому исполнителю может лицо из числа руководящего ИТС после личной проверки ее состояния и инструктажа нового исполнителя о порядке окончания данной работы.

При выполнении предполетной подготовки ВС (БАК) (подготовки к повторному полету) поручать выполнение работ, которые не окончил одно лицо, другому лицу запрещается.

В случае крайней необходимости другое лицо может завершить предполетную подготовку ВС (БАК) (подготовку к повторному полету) при условии повторного выполнения всего объема подготовки данного вида.

217. О количестве заправленных (заряженных) в системы ВС топлива, масла, специальных жидкостей и газов делается запись в журнале подготовки ВС, в том числе о количестве топлива, заправленного в каждую группу топливных баков для транспортных ВС.

218. Каждый специалист, обнаруживший дефект или неисправность АТ, а также повредивший ее в ходе выполнения работ, делает запись о характере дефекта, неисправности или повреждения в журнале подготовки ВС (БАК) и докладывает технику ВС (начальнику расчета), а также своему непосредственному начальнику.

## **ГЛАВА 28**

### **ПРЕДПОЛЕТНАЯ ПОДГОТОВКА И ДОПУСК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ К ПОЛЕТАМ**

219. Предполетная подготовка ВС проводится непосредственно перед выполнением полетов в соответствии с задачами летной смены и включает в себя:

- подготовительные работы;
- осмотровые работы;
- проверку соответствия заправки (зарядки) и дозаправки (дозарядку) топливом, маслом, специальными жидкостями и газами бортовых систем ВС согласно полетному заданию;
- проверку работоспособности систем и бортового оборудования;
- ввод исходных данных (программ) в навигационные, прицельные и другие системы;
- устранение выявленных отказов и неисправностей;
- установку на ВС съемного оборудования и съемных агрегатов вооружения;
- подготовку АСП к применению;
- снаряжение ВС АСП и ПТС АВ;
- заключительные работы;
- допуск ВС к полету;
- проверку готовности ВС к полету согласно полетному заданию, которую проводят лица из числа летного состава (оператор БЛА).

Объем и содержание указанных мероприятий определяются в ЭД ВС.

220. О выполнении предполетной подготовки и допуске ВС к полету делается запись в журнале подготовки ВС и докладывается по подчиненности.

Форма журнала подготовки ВС утверждается в порядке, который определяют руководители республиканских органов государственного управления и ДОСААФ.

221. К полетам допускаются исправные ВС, подготовленные в соответствии с полетным заданием, с оформленной технической документацией.

В порядке исключения к полетам могут допускаться ВС, имеющие отдельные неисправности, не влияющие на безопасность полета и выполнение полетного задания.

Перечни неисправностей, при наличии которых разрешается полет ВС, утверждаются в порядке, который определяют руководители республиканских органов государственного управления и ДОСААФ.

О допуске ВС к полету с данными неисправностями во всех случаях делается запись в журнале подготовки ВС.

222. После выполнения предполетной подготовки ВС проведение на нем тренажей с лицами из числа авиационного персонала запрещается.

## **ГЛАВА 29**

### **ПОДГОТОВКА ВОЗДУШНОГО СУДНА К ПОВТОРНОМУ ПОЛЕТУ**

223. Подготовка ВС к повторному полету проводится перед каждым очередным полетом в соответствии с заданием на предстоящий полет и включает в себя:

- анализ работоспособности систем и оборудования ВС и соблюдения правил его эксплуатации со стороны лиц из числа авиационного персонала в предыдущем полете, который проводится по материалам ОК и докладу членов экипажа ВС (оператора БЛА);
- подготовительные работы;
- осмотровые работы;
- устранение выявленных отказов и неисправностей;
- заправку (зарядку) бортовых систем ВС топливом, маслом, специальными жидкостями и газами;
- проверку работоспособности систем и бортового оборудования;
- ввод исходных данных (программ) в навигационные, прицельные и другие бортовые системы;

установку на ВС съемного оборудования и съемных агрегатов вооружения;  
подготовку АСП к применению;  
снаряжение ВС АСП и ПТС АВ;  
заключительные работы;  
допуск ВС к полету;  
проверку готовности ВС к полету согласно полетному заданию, которую проводят лица из числа летного состава (оператор БЛА).

Объем и содержание указанных мероприятий определяются в ЭД ВС.

Объем и периодичность выполнения указанных мероприятий в авиации ДОСААФ могут изменяться по решению руководителя ДОСААФ в зависимости от особенностей выполняемых полетов.

224. О выполнении подготовки и допуске ВС к повторному полету делается запись в журнале подготовки ВС и докладывается по подчиненности.

225. Временем подготовки ВС к повторному полету считается непрерывное время с момента выключения авиационных двигателей после полета до готовности к вырубиванию ВС с места подготовки к месту взлета.

Время подготовки ВС к повторному полету состоит из технологического времени подготовки ВС, которую проводят лица из числа ИТС в соответствии с ЭД, времени подготовки и проверки систем и оборудования, которую проводят члены экипажа (оператор БЛА).

226. Если перед очередным полетом двигатели ВС не выключались, подготовка к повторному полету не проводится.

## **ГЛАВА 30 ПОСЛЕПОЛЕТНАЯ ПОДГОТОВКА**

227. Послеполетная подготовка проводится в конце каждой летной смены независимо от того, выполнялись полеты на данном ВС или нет, и включает в себя:

анализ работоспособности систем и оборудования ВС, соблюдения правил его эксплуатации со стороны лиц из числа авиационного персонала в предыдущем полете по материалам ОК и докладу членов экипажа ВС (оператора БЛА);

подготовительные работы;

осмотровые работы;

устранение выявленных отказов и неисправностей;

заправку (зарядку) бортовых систем ВС топливом, маслом, специальными жидкостями, газами;

снаряжение ВС АСП в соответствии с указаниями командира (начальника) авиационной воинской части (части);

заклучительные работы.

Объем и содержание указанных мероприятий определяются в ЭД ВС.

При невозможности устранения выявленных отказов и неисправностей в ходе послеполетной подготовки ВС решение о порядке их устранения принимает командир (начальник) авиационной воинской части (части).

228. О выполнении послеполетной подготовки ВС делается запись в журнале подготовки ВС, докладывается по подчиненности, а ВС буксируется на место стоянки.

## **ГЛАВА 31 ПЕРИОДИЧЕСКИЕ РАБОТЫ**

229. Периодические работы на АТ проводятся с целью ТО (по наработке или календарной продолжительности эксплуатации) отдельных систем, агрегатов и оборудования ВС, авиационных двигателей в межрегламентный и межремонтный периоды.

230. Периодические работы выполняют лица из числа ИТС авиационной воинской части (части), представители организаций-изготовителей и ремонтных организаций в объеме и сроки, которые устанавливаются в РО, а также в указаниях и распоряжениях старшего должностного лица ИАС органа управления авиацией.

231. При длительных перерывах в полетах свыше срока, установленного в ЭД, на ВС выполняются работы при хранении. В зависимости от продолжительности хранения различаются кратковременное и длительное хранение.

Кратковременное хранение ВС (БАК) при эксплуатации – хранение ВС (БАК) при эксплуатации до одного года включительно.

При кратковременном хранении организация и выполнение работ на АТ проводятся в соответствии с РО на конкретный тип АТ.

Длительное хранение ВС (БАК) при эксплуатации – хранение ВС (БАК) при эксплуатации более одного года.

Если в РО не предусмотрены работы по длительному хранению ВС (БАК), объем и периодичность таких работ устанавливаются в инструкции по длительному хранению ВС (БАК) (на конкретный тип АТ), которую утверждает старшее должностное лицо ИАС органа управления авиацией (авиационной воинской части (части)).

## **ГЛАВА 32**

### **ЦЕЛЕВЫЕ ОСМОТРЫ (ПРОВЕРКИ)**

232. Целевые осмотры (проверки) проводятся для детальной проверки отдельных агрегатов, систем, механизмов и элементов конструкции АТ в соответствии с указаниями и распоряжениями старших должностных лиц ИАС органов управления авиацией (авиационной воинской части (части)).

233. Учет и контроль за выполнением указаний и распоряжений старших должностных лиц ИАС в авиационной воинской части (части) ведется в соответствии с требованиями, изложенными в правовых актах Республики Беларусь.

В авиационной воинской части (части) разрабатывается перечень обязательных целевых осмотров (проверок) в зависимости от типа АТ и особенностей ее эксплуатации с указанием периодичности их выполнения.

234. С целью соблюдения объема, сроков и технологии проведения целевого осмотра (проверки) разрабатывается лист контроля проведения целевого осмотра (проверки) АТ, организуется и проводится инструктаж привлекаемых лиц из числа авиационного персонала с показом (при необходимости) технологии выполнения работ непосредственно на АТ.

235. О проведении целевого осмотра (проверки) АТ в соответствии с распоряжением старшего должностного лица ИАС авиационной воинской части (части) делается запись в журнале подготовки ВС (БАК) и в листе контроля проведения целевого осмотра (проверки) АТ.

Если целевой осмотр (проверка) АТ проводился по указанию или распоряжению должностных лиц выше старшего должностного лица ИАС авиационной воинской части (части), запись о его проведении делается также в формуляре ВС (БАК).

236. Контроль за качеством работ при проведении целевых осмотров (проверок) осуществляется в порядке, который определяют старшие должностные лица ИАС органов управления авиацией.

## **ГЛАВА 33**

### **РЕГЛАМЕНТНЫЕ РАБОТЫ**

237. Регламентные работы проводятся для углубленной проверки технического состояния АТ и приведения ее технических характеристик в соответствие с требованиями, изложенными в действующей ЭД.



238. Регламентные работы выполняют, как правило, лица из числа ИТС ТЭЧ авиационной воинской части (части) в специальных помещениях или на специальных площадках.

Должностное лицо ИАС, за которым закреплено ВС (БАК), поступившее на регламентные работы, в течение всего периода выполнения регламентных работ находится в ТЭЧ и по вопросам внутреннего распорядка, а также режима работы подчиняется начальнику ТЭЧ.

Должностное лицо ИАС, за которым закреплено ВС (БАК), контролирует устранение неисправностей, выявленных при приеме ВС (БАК) в ТЭЧ и в ходе выполнения регламентных работ, а также проверяет отсутствие на ВС посторонних предметов.

239. В ИАС авиационной воинской части (части) составляется годовой план отхода АТ в ремонт, выполнения регламентных работ и работ по бюллетеням.

240. На основании годового плана отхода АТ на выполнение регламентных работ и работ по бюллетеням составляется годовой производственный план ТЭЧ авиационной воинской части (части).

241. Регламентные работы по планеру, авиационным двигателям, бортовому оборудованию ВС выполняются в единые сроки, определяемые в РО, по технологическим картам. Отсчет срока выполнения первых регламентных работ ведется от даты начала эксплуатации ВС, а в последующем – от даты итоговой записи в формуляре ВС о выполнении предыдущих регламентных работ объемом не менее предстоящих или ремонта ВС на АРЗ.

242. ВС (БАК), поступившие для выполнения регламентных работ, подвергаются осмотру, а также проведению специального контроля технического состояния АТ по материалам ОК в целях выявления дефектов и неисправностей, определения трудоемкости и характера ремонтных работ, которые проводятся одновременно с выполнением регламентных работ.

Объем осмотра ВС (БАК), поступившего в ТЭЧ для выполнения регламентных работ, должен быть не менее контрольного (периодического). Осмотр выполняют специалисты групп регламента и ремонта под руководством начальников групп.

О выявленных при выполнении осмотра ВС (БАК) грубых нарушениях правил технической эксплуатации, отказах, угрожающих безопасности полетов, начальник ТЭЧ немедленно докладывает старшему должностному лицу ИАС эксплуатирующей организации для принятия мер по устранению причин их возникновения.

243. Вместе с ВС (БАК) для выполнения регламентных работ подаются закрепленные за ним СНО СП, агрегаты съемного оборудования и вооружения, а также пономерная документация на ВС (БАК), перечень агрегатов, блоков и деталей, которые подлежат замене по выработке ресурса (истечении срока службы).

244. Агрегаты из состава групповых комплектов подаются в ТЭЧ авиационной воинской части (части) в соответствии с планом-графиком.

245. Все дефекты и неисправности, выявленные при приемке ВС (БАК) в ТЭЧ авиационной воинской части (части), в процессе выполнения регламентных работ, при передаче ВС (БАК) в авиационное подразделение, а также при облете ВС (БАК) после выполнения регламентных работ, устраняют лица из числа авиационного персонала ТЭЧ авиационной воинской части (части), и они учитываются в журналах начальников групп регламента и ремонта по соответствующим специальностям.

246. Проверяемые в процессе выполнения на ВС (БАК) регламентных работ значения параметров агрегатов, систем и бортового оборудования лица из числа авиационного персонала, которые выполняют проверки, записывают в журналы учета результатов измерения параметров.

247. О выполнении регламентных работ делаются записи в соответствующие части формуляров ВС (БАК) и комплектующих изделий, а итоговая запись – в части первой формуляра ВС (БАК) в порядке, определяемом в настоящих Авиационных правилах.

После выполнения регламентных работ на ВС (БАК) лица из числа руководящего ИТС авиационной воинской части (части) проводят контрольный (периодический) осмотр этого ВС (БАК) и проверяют качество выполненных работ. Оценка качества выполненных регламентных работ записывается в журнал начальника группы регламента и ремонта по соответствующей специальности.

## **ГЛАВА 34**

### **ПРОВЕДЕНИЕ ПАРКОВЫХ ДНЕЙ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ НА АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКЕ**

248. Парковые дни на АТ проводятся в авиационных воинских частях (частях) для выполнения наиболее сложных и трудоемких работ на АТ, направленных на поддержание заданной надежности АТ, осуществления контроля за ее состоянием со стороны лиц из числа летного состава (операторов БЛА) и ИТС, а также для проведения тренажей с лицами из числа летного состава (операторов БЛА) и ИТС по правилам ее эксплуатации.

В парковый день проводятся:

целевые осмотры и проверки;

осмотры АТ (проводят лица из числа летного состава (операторы БЛА));

работы по ТО и оперативному ремонту съемного оборудования;

работы по ТО и оперативному ремонту СНО СП, средств контроля и инструментов;

работы по ТО и ремонту подвижных средств оперативного ремонта;

регламентные работы на стендах, установках и оборудовании.

249. В парковый день к работе на АТ привлекаются все лица из числа ИТС авиационной воинской части (части) в течение полного рабочего дня, а лица из числа летного состава (операторы БЛА) – по решению командира (начальника) авиационной воинской части (части). Работу лиц из числа авиационного персонала на АТ в парковый день организует командир (начальник) авиационной воинской части (части).

250. План работы лиц из числа ИТС и летного состава (операторов БЛА) в парковый день заблаговременно разрабатывается на полный рабочий день, и его утверждает командир (начальник) авиационной воинской части (части).

251. В парковый день запрещается планировать и проводить полеты, предварительную подготовку ВС (БАК), хозяйственные работы и другие мероприятия, не связанные с работой на АТ.

252. Если на отдельных ВС (БАК) целевые осмотры и проверки в соответствии с планом проведения паркового дня не проводились, они проводятся в очередной день работы на АТ. ВС (БАК), целевые осмотры (проверки) которых в соответствии с планом проведения паркового дня не проведены, к выполнению полетов не привлекаются.

На ВС, временно (до одного месяца) находящихся на задании вне аэродромов (вертодромов) базирования, целевые осмотры и проверки по плану паркового дня проводятся после возвращения их на аэродромы (вертодромы) постоянного базирования.

253. Если на ВС (БАК) выполняются регламентные работы, целевые осмотры (проверки), предусмотренные по плану паркового дня, проводят лица из числа авиационного персонала, выполняющие регламентные работы.

## **ГЛАВА 35**

### **СЕЗОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ, СРЕДСТВ ЕЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ И РЕМОНТА**

254. При переходе к осенне-зимним (весенне-летним) условиям эксплуатации проводятся сезонное обслуживание АТ, средств ее эксплуатации и ремонта, а также подготовка лиц из числа авиационного персонала к соответствующим условиям эксплуатации, которые включают в себя:

осмотр АТ в объеме периодического (контрольного) осмотра с составлением ведомости дефектации на каждое ВС (БАК);

работы на АТ, предусмотренные в РО, РЭ и указаниях (распоряжениях) старшего должностного лица ИАС органа управления авиацией;

подготовку учебной материальной базы и СТО;  
тренажи с лицами из числа авиационного персонала на АТ;  
проверку обеспеченности лиц из числа авиационного персонала зимним (летним) техническим обмундированием;

занятия и (или) конференции с лицами из числа авиационного персонала по особенностям эксплуатации АТ в осенне-зимний (весенне-летний) период.

После проведения сезонного обслуживания АТ делается запись в формуляре о выполненных работах и допуске ее к дальнейшей эксплуатации.

255. Сроки проведения сезонного обслуживания АТ в авиационных воинских частях (частях) устанавливаются в правовых актах республиканских органов государственного управления и ДОСААФ.

256. В период проведения сезонного обслуживания АТ ВС от авиационных подразделений, в которых оно проводится, для выполнения полетов не планируются.

БАК, на которых проводится сезонное обслуживание, для выполнения полетов не планируются.

## **ГЛАВА 36**

### **ЛИДЕРНАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ**

257. Лидерная эксплуатация АТ проводится в целях:

оценки фактических условий эксплуатации, нагруженности и повреждаемости АТ, получения опережающей информации об их влиянии на техническое состояние, надежность АТ и безопасность полетов;

своевременного установления для всего парка АТ назначенных ресурсов (сроков службы);

корректировки объема и периодичности работ по ТО и ремонту АТ;

проверки стабильности летных и специальных характеристик АТ;

оценки эффективности проведенных мероприятий по улучшению эксплуатационных характеристик АТ.

258. Лидерная эксплуатация АТ проводится в авиационных воинских частях (частях) на серийных образцах в порядке, который определяют руководители республиканских органов государственного управления и ДОСААФ.

259. Работы по бюллетеням в первую очередь выполняются на АТ, выданной для лидерной эксплуатации.

## **ГЛАВА 37**

### **КОНТРОЛЬ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕМ РАБОТ НА АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКЕ**

260. Порядок контроля за выполнением работ на АТ определяется в указаниях старшего должностного лица ИАС органа управления авиацией с целью:

предупреждения отказов АТ из-за ошибочных действий лиц из числа ИТС при выполнении работ на АТ;

недопущения случаев сокращения объема работ на АТ и нарушений технологии их выполнения.

261. Организация контроля за выполнением работ на АТ в авиационных воинских частях (частях) возлагается на старших должностных лиц ИАС этих авиационных частей.

262. Объем контроля за выполнением работ на АТ определяется непосредственно в авиационных воинских частях (частях) с учетом условий базирования, степени освоения и состояния АТ, подготовленности и натренированности исполнителей работ. Он должен обеспечивать полноту и качество выполнения работ на АТ и предотвращать выпуск в полет неисправных или не в полном объеме подготовленных ВС.

263. Контроль за выполнением работ на АТ проводится:

после завершения работы, если имеется возможность проверить полноту и качество выполнения подлежащих контролю операций;

на определенном этапе выполнения работ.

264. В авиационных воинских частях (частях) на основании технологических карт выполнения работ на АТ разрабатываются перечни операций, подлежащих контролю при выполнении работ на АТ. При этом учитываются опыт эксплуатации аналогичной АТ в других авиационных воинских частях (частях), информация об ошибках, допущенных со стороны лиц из числа авиационного персонала при выполнении работ на АТ, сложность выполняемых работ и квалификация указанных лиц.

265. В технологических картах выполнения работ на АТ выделяются операции, подлежащие контролю в соответствии с перечнем контрольных операций, и указывается должность контролирующего должностного лица.

266. Полнота и качество выполненной на АТ работы проверяются посредством проведения визуального осмотра, проверки работоспособности системы, повторного измерения или считывания показаний приборов контроля, опроса исполнителя работы.

Для контроля за выполнением работ на АТ также должны использоваться штатные системы встроенного контроля и предупреждения членов экипажа, средства ОК и другие средства контроля.

## **ГЛАВА 38**

### **КОНТРОЛЬ ЗА ТЕХНИЧЕСКИМ СОСТОЯНИЕМ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ**

267. Контроль за техническим состоянием АТ проводят лица из числа руководящего ИТС авиационной воинской части (части). Он осуществляется посредством:

проведения предполетного, стартового и контрольного (периодического) осмотров ВС (БАК) в соответствии с планом-графиком;  
неразрушающего контроля;  
объективного контроля.

268. Нормы осмотра АТ и специального оборудования подвижных средств оперативного ремонта устанавливаются в указаниях старшего должностного лица ИАС органа управления авиацией.

269. Объемы предполетного, стартового и контрольного (периодического) осмотров ВС (БАК) определяются в РО. Объем осмотров ВС (БАК), для которых он не предусмотрен в РО, определяется в указаниях старшего должностного лица ИАС органа управления авиацией.

При выполнении контрольного (периодического) осмотра ВС (БАК) выставляется оценка его технического состояния.

270. Контрольный (периодический) осмотр ВС (БАК) проводят лица из числа руководящего состава ИТС комплексно по всем специальностям (видам оборудования) с привлечением необходимых специалистов ИАС подразделений авиационной воинской части (части).

271. Для оценки технического состояния ВС (БАК) по специальности (виду оборудования) проверяются:

исправность и пригодность к использованию по назначению;  
соответствие параметров требованиям, изложенным в РЭ;  
наличие запаса ресурса (срока службы);  
укомплектованность пригодными к использованию по назначению СТО;  
укомплектованность ЭД согласно установленному перечню;  
своевременность, объем и качество выполнения работ, предусмотренных в РО ВС (БАК).

272. Техническое состояние ВС (БАК) по специальности (виду оборудования) оценивается:

«отлично», если по данной специальности (виду оборудования) ВС (БАК) исправно и пригодно к использованию по назначению, все параметры оборудования соответствуют требованиям, изложенным в ЭД, имеется запас ресурса (срока службы), ВС (БАК) укомплектовано предусмотренными и пригодными к использованию по назначению СТО и ЭД по данной специальности (виду оборудования), своевременно, качественно и в полном объеме выполнены предусмотренные в РО работы;

«хорошо», если выполнены требования на оценку «отлично», но имеются отдельные недостатки в содержании, уходе и выполнении работ, предусмотренных в РО;

«удовлетворительно», если выполнены требования на оценку «хорошо», но имеются неисправности, которые могут устранить лица из числа ИТС авиационного подразделения за время, отведенное на осмотр ВС (БАК);

«неудовлетворительно», если не выполнены требования на оценку «удовлетворительно».

273. Оценка технического состояния ВС (БАК) определяется по среднеарифметической сумме оценок технического состояния ВС (БАК) по специальности (виду оборудования):

«отлично» – при значении 4,6–5,0;

«хорошо» – при значении 3,6–4,5;

«удовлетворительно» – при значении 3,0–3,5;

«неудовлетворительно» – при значении менее 3,0.

274. Результаты осмотров АТ записываются в журнале подготовки ВС (БАК). Кроме того, если контрольный (периодический) осмотр АТ проводили лица из числа руководящего ИТС от инженера авиационной воинской части (части) по специальности и выше, результаты осмотра также записываются в соответствующие части формуляра ВС (БАК), формуляры авиационных двигателей и изделий АТ, где имеются соответствующие разделы.

275. Неразрушающий контроль за техническим состоянием АТ осуществляется в целях своевременного обнаружения трещин, коррозионных поражений, недопустимых изменений механических свойств и других дефектов материала высоконагруженных деталей АТ с использованием магнитопорошковых, ультразвуковых, акустических импедансных, вихретоковых, капиллярных, радиационных дефектоскопов, оптических и других приборов.

276. Порядок и объем проведения ОК за техническим состоянием АТ, соблюдением правил эксплуатации АТ со стороны лиц из числа авиационного персонала определяются в Авиационных правилах объективного контроля полетов государственной авиации Республики Беларусь\*.

---

\* Здесь и далее, если технические нормативно-правовые акты заменены (изменены), при пользовании настоящими Авиационными правилами следует руководствоваться замененными (измененными) техническими нормативно-правовыми актами. Если ссылочные технические нормативно-правовые акты отменены без замены, положение, в котором дана ссылка на них, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку.

## **ГЛАВА 39**

### **ОСОБЕННОСТИ УТИЛИЗАЦИИ, РАЗДЕЛКИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СПИСАННОЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ**

277. При разделке АТ в процессе утилизации используется метод разукрупнения систем АТ по уровням.

ВС разделяются на ряд основных функциональных частей: планер ВС, авиационные двигатели, системы АВ, АО, РЭО. Такое разделение на части является первым уровнем разукрупнения ВС.

На втором и последующих уровнях разукрупнения основные функциональные части и системы ВС разделяются на изделия, агрегаты, блоки и элементы. На изделия, агрегаты и блоки, пригодные для дальнейшего использования, составляются спецификационные ведомости. Отдельно составляются ведомости на изделия, агрегаты и блоки, предназначенные для использования в народном хозяйстве.

Завершающий этап разделки АТ включает в себя:

разделку изделий, агрегатов и блоков в целях извлечения деталей, элементов и узлов, содержащих драгоценные металлы и ценные сплавы;

разделку корпуса ВС и элементов планера в металлолом с разделением черных и цветных металлов.

Перечни оборудования, пригодного для дальнейшей эксплуатации, а также оборудования, содержащего в своем составе драгоценные металлы и ценные сплавы, направляются в органы управления авиацией.

278. Демонтажные работы при разделке АТ выполняются в последовательности, исключающей повреждение демонтируемых деталей изделий, агрегатов и блоков.

279. Уничтожение и снятие с учета секретных изделий осуществляется в соответствии с требованиями, изложенными в нормативных правовых актах Республики Беларусь.

280. Снятые со списанного ВС исправные авиационные двигатели, изделия, агрегаты и блоки, на которых имеется запас ресурса (срока службы), после проверки соответствия их параметров техническим требованиям могут быть установлены на ВС авиационной воинской части (части) в установленном порядке.

281. Пригодные к использованию инструменты, СНО СП, одиночные комплекты запасных частей и материалов со списанной АТ используются в авиационной воинской части (части).

282. Списанные ВС, предназначенные для разделки, приводятся в состояние, которое исключает возможность их восстановления и использования для выполнения полетов.

283. В случае передачи списанных ВС в сторонние организации и учреждения образования они приводятся в нелетное состояние следующим образом:

283.1. самолеты:

на консолях крыла на расстоянии 0,5 м от крайних авиационных двигателей (для самолетов с несколькими двигателями) и 1 м от фюзеляжа (для самолетов с одним авиационным двигателем) снизу в одном и том же сечении разрезаются обшивка и нижние полки всех лонжеронов (на бипланном крыле – только полки лонжеронов нижних консолей крыла);

на фюзеляже снизу в сечении на расстоянии 0,5 м от передней кромки горизонтального хвостового оперения разрезаются обшивка и весь силовой набор на дуге 40–50°;

сечения, где выполнены разрезы, заклеиваются перкалью и окрашиваются в красный цвет. По красной полосе белой краской наносится надпись «Разрез»;

283.2. вертолеты:

на силовых шпангоутах, соединенных с узлами крепления рамы главного редуктора, со стороны грузовой кабины (отсека) делаются разрезы на правом и левом бортах в плоскости продольной оси на половину площади их сечения. По месту разреза шпангоутов на обшивке фюзеляжа снаружи и внутри наносится надпись «Разрез шпангоута»;

два диаметрально противоположных подкоса рамы главного редуктора разрезаются на половину площади их сечения на расстоянии 100 мм от нижних узлов крепления. По месту разреза подкосов наносится красная полоса шириной 20 мм и на подкосах белой краской наносится надпись «Разрез», а на капотах редуктора – надпись «Разрезаны два подкоса редукторной рамы»;

разрезы выполняются с применением механических средств или с использованием сварочных аппаратов в режиме резки.

284. В случае передачи списанного авиационного двигателя в сторонние организации для работы на земле в формуляре на него делается запись о его списании и запрещении использования на ВС для выполнения полетов.

## РАЗДЕЛ VI

### ОСОБЕННОСТИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПЛАНЕРА ВОЗДУШНОГО СУДНА, АВИАЦИОННОГО ДВИГАТЕЛЯ И БОРТОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ

#### ГЛАВА 40

##### ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

285. ВС включает в себя планер ВС и его системы, а также установленные на него авиационные двигатели и их системы, бортовое оборудование.

Бортовое оборудование ВС подразделяется на АВ, АО и РЭО.

286. Конструктивно бортовое оборудование состоит из бортовых комплексов, систем и устройств.

Бортовым комплексом является совокупность функционально связанных бортовых систем и устройств, объединенных общими алгоритмами и централизованными вычислительными системами, предназначенными для решения одной или нескольких задач с применением различных способов.

Бортовой системой является совокупность функционально связанных устройств, блоков, агрегатов, предназначенных для решения одной или нескольких частных задач.

Бортовым устройством является функционально законченная сборочная единица, включающая в себя блоки, приборы, агрегаты и реализующая какую-либо частную техническую задачу.

287. Ответственность за техническое состояние элементов планера, авиационного двигателя и их систем, а также бортового оборудования несут лица из числа авиационного персонала, которые осуществляют их техническую эксплуатацию.

288. За исправность электрических цепей от распределительных устройств, включая предохранители, бортового оборудования (средств спасения членов экипажа) отвечают лица из числа авиационного персонала, которые осуществляют техническую эксплуатацию данного оборудования.

Все работы, связанные с оперативным ремонтом бортовой электрической сети, выполняют лица из числа авиационного персонала, которые отвечают за техническую эксплуатацию данного участка электрической сети, при этом контроль за правильностью выполняемых работ осуществляют специалисты по АО.

289. Проверку электрических параметров агрегатов и систем управления авиационными двигателями, отсоединение, соединение и контрольку гаек штепсельных разъемов выполняют специалисты по АО.

290. Проверку электрических цепей пуска и сброса АСП, управления стрельбой из оружия выполняют специалисты по АВ.

291. Бортовые аккумуляторные батареи разрешается использовать для: обеспечения работы связной или командной радиостанции в режимах «прием» и «передача» не более 5 минут; использования СПУ; проверки бортового оборудования при выполнении подготовки (всех видов) ВС, если это предусмотрено в РО или указаниях старшего должностного лица ИАС органа управления авиацией.

292. Специалисты по С (В) и Д совместно со специалистами по АО выполняют демонтаж и монтаж:

электрических, электропневматических, электрогидравлических агрегатов, датчиков, приемников и сигнализаторов, встроенных в системы управления ВС, авиационных двигателей, взлетно-посадочных устройств, топливных, масляных, гидравлических, пневматических систем и противопожарного оборудования;

агрегатов электрических систем управления авиационными двигателями, связанные с отсоединением и подсоединением коммуникаций топливной, масляной, гидравлической, воздушной систем и системы кислородной подпитки, а также с рассоединением и соединением элементов системы управления авиационными двигателями;

электрических агрегатов, расположенных на топливных, масляных и гидравлических баках.

Отсоединение и подсоединение штепсельных разъемов электрических жгутов и отдельных проводов к этим агрегатам выполняют специалисты по АО.

Регулировку и проверку работоспособности вышеперечисленных агрегатов выполняют специалисты по С (В) и Д совместно со специалистами по АО.

293. Демонтаж и монтаж датчиков, встроенных в бортовые системы и устройства бортового оборудования ВС, выполняют специалисты, которые осуществляют техническую эксплуатацию данных систем и устройств. Они же отвечают за техническое состояние указанных датчиков.

294. Регулировку тяг и нажимных устройств, воздействующих на концевые выключатели положения взлетно-посадочных устройств, органов управления ВС и авиационных двигателей, выполняют специалисты по С (В) и Д.

295. Работоспособность концевых выключателей и инерционных датчиков растормаживания после их регулировки проверяют специалисты по С (В) и Д совместно со специалистами по АО.

296. За техническое состояние и герметичность бортовых систем и устройств планера, авиационных двигателей и бортового оборудования, в которые подаются полное и статическое давление от системы ПВД, отвечают специалисты, осуществляющие техническую эксплуатацию данных бортовых систем и устройств.

297. Лица из числа ИТС, которые выполняют демонтаж и монтаж бортовых систем и устройств, подключенных к системе ПВД и не входящих в состав АО, докладывают о проведении данных работ специалистам по АО. Специалисты по АО выполняют демонтаж трубопроводов и дюритов систем полного и статического давлений от бортовых систем и устройств, их монтаж, а также проверяют герметичность системы ПВД после завершения работ.

298. 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 АО.

299. Демонтаж и монтаж систем и агрегатов АО, устанавливаемых в системах катапультирования, подготовку парашютных полуавтоматов и автоматов к работе, их перенастройку выполняют специалисты ПС и ПДС, а также специалисты САПС.

300. Демонтаж и монтаж парашютных приборов, полуавтоматов и автоматов, устанавливаемых на парашютах, которые не являются принадлежностью систем катапультирования, выполняют специалисты ПС и ПДС в соответствии с ЭД на данные парашюты, а регламентные работы на них – специалисты по АО в соответствии с ЭД на данные приборы, полуавтоматы и автоматы.

301. Ответственность за получение со склада (сдачу на склад), хранение, исправность и своевременность подачи для выполнения регламентных работ парашютных приборов, полуавтоматов и автоматов, установленных на парашютах, которые не являются принадлежностью систем катапультирования, несут специалисты ПС и ПДС.

302. За кондиционность носителей информации (аэрофотопленок, магнитных лент, теплочувствительной бумаги и других), их получение, зарядку и разрядку кассет (пеналов), фотокамер, блоков регистрации систем воздушной разведки, АВ, АО и РЭО, а также за правильность и качество обработки носителей информации отвечают специалисты подразделений обработки данных воздушной разведки (аэрофотослужбы), подразделений ОК. Они же осуществляют зарядку (разрядку, считывание информации) накопителей информации.

303. Кассеты (пеналы) блоков регистрации систем воздушной разведки, АВ, АО и РЭО снимают (устанавливают) специалисты, которые осуществляют техническую эксплуатацию данных систем. Они же проверяют работоспособность указанных блоков.



304. Доставку накопителей разведывательной информации в подразделение обработки данных воздушной разведки (аэрофотослужбу) осуществляют специалисты, ответственные за техническую эксплуатацию данных систем, о допуске которых издается приказ командира (начальника) авиационной воинской части (части).

305. После завершения работ за приборными досками проверяются работоспособность анероидно-мембранных приборов и герметичность систем ПВД. При соответствии параметров проверки техническим требованиям приборные доски опечатываются в порядке, который установлен для конкретного типа ВС.

306. Чехлы и заглушки ПВД блокируются с другими защитными устройствами ВС.

307. Регламентные и ремонтные работы на фоторегистраторах, электрических преобразователях, датчиках высоты и скорости, указателях курса, координат, входящих в состав АВ, РЭО, бортовых комплексов в виде отдельных агрегатов и блоков, выполняют специалисты групп регламента и ремонта по АО.

308. Регламентные и ремонтные работы на агрегатах гидравлических и пневматических систем, систем жидкостного охлаждения, кондиционирования и наддува из состава АВ, АО, РЭО и бортовых комплексов выполняют специалисты, которые осуществляют техническую эксплуатацию данных систем.

Демонтаж и монтаж агрегатов и трубопроводов (до распределительных устройств включительно), подключенных к общим системам ВС, выполняют специалисты по С (В) и Д.

309. Снаряжение и подготовку к использованию по назначению автоматических контейнерных радиомаяков-ответчиков выполняют специалисты по РЭО и АВ, которые осуществляют техническую эксплуатацию данного оборудования.

Подвеску контейнерных радиомаяков-ответчиков на ВС проводят специалисты по РЭО.

310. После ввода информации в систему государственного опознавания ВС снятие аккумуляторных батарей с борта ВС запрещается.

311. О факте установки на борт ВС аккумуляторных батарей и их снятии делается запись в журнале подготовки ВС.

312. Ответственность за эксплуатацию БУР общего назначения и наземных устройств обработки информации возлагается на специалистов по АО, а за эксплуатацию БУР специального назначения и наземных устройств обработки информации – на специалистов, которые отвечают за техническую эксплуатацию соответствующего бортового оборудования.

313. Демонтаж и монтаж датчиков, предназначенных для измерения параметров систем планера, авиационного двигателя, АВ, АО, РЭО, которые регистрируются БУР общего назначения, выполняют специалисты, осуществляющие техническую эксплуатацию данных систем и бортового оборудования.

Рассоединение и соединение электрических соединителей этих датчиков выполняют специалисты по АО.

314. Градуировочные работы каналов аналоговых параметров и проверку прохождения разовых команд на БУР общего назначения выполняют специалисты группы регламента и ремонта по АО совместно со специалистами по С (В) и Д, АВ и РЭО, осуществляющими техническую эксплуатацию систем, параметры которых регистрируются БУР общего назначения.

Ответственность за имитацию условий формирования разовых команд, подключение необходимых для градуировки каналов аналоговых параметров бортовых систем СИ возлагается на специалистов, которые осуществляют техническую эксплуатацию данных систем.

315. Построение градуировочных графиков каналов аналоговых параметров БУР общего назначения возлагается на специалистов группы регламента и ремонта АО.

316. Проверку правильности построения градуировочных графиков каналов аналоговых параметров БУР общего назначения осуществляют начальники групп регламента и ремонта, отвечающие за техническую эксплуатацию систем, параметры которых регистрируются БУР общего назначения.

317. При проверке прохождения разовых команд на БУР общего назначения составляется карта регистрации разовых команд. Ответственность за правильность ее составления возлагается на специалистов по АО.

318. Градуировочные пленки, таблицы (графики), карты регистрации разовых команд на БУР общего назначения хранятся в порядке, определяемом в правовых актах Республики Беларусь.

319. Техническую эксплуатацию наземных устройств обработки параметрической информации осуществляют специалисты подразделения ОК.

Запрещается использование наземных устройств обработки параметрической информации для работ, не связанных с эксплуатацией АТ.

## **ГЛАВА 41**

### **ПЛАНЕР ВОЗДУШНОГО СУДНА, АВИАЦИОННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ И ИХ СИСТЕМЫ**

320. Планер ВС и его системы включают в себя:

фюзеляж, gondолы авиационных двигателей, пилоны, оперение, фонарь, иллюминаторы, крыло, двери, люки, створки, реверсивное устройство;  
систему кондиционирования воздуха;  
систему управления ВС и авиационными двигателями;  
топливную систему;  
гидравлическую систему;  
противообледенительную систему;  
противопожарное оборудование;  
пневматическую систему;  
тормозную посадочную парашютную систему;  
систему катапультирования;  
шасси;  
бортовую вспомогательную силовую установку;  
систему управления входным устройством (воздухозаборником);  
воздушные винты;  
винты вертолетов;  
систему водоснабжения и удаления отбросов;  
вспомогательные коробки приводов;  
бытовое и аварийно-спасательное оборудование;  
другие системы.

321. Авиационный двигатель и его системы включают в себя:

двигатель (газотурбинный, поршневой);  
топливную систему двигателя;  
масляную систему двигателя;  
систему кислородной подпитки (от кислородного редуктора);  
систему отбора воздуха;  
систему управления двигателем;  
систему выхлопа;  
систему запуска;  
систему розжига форсажа;  
другие системы.

322. Трансмиссия вертолета включает в себя:

главный редуктор;  
карданный вал привода вентилятора;  
коробку приводов;  
промежуточный редуктор;  
тормоз несущего винта;  
хвостовой вал;  
хвостовой редуктор.

323. Проверку работы авиационных двигателей и других систем ВС на максимальном и форсажных режимах лица из числа ИТС проводят только на специальных площадках, которые оборудованы креплениями в соответствии с требованиями, изложенными в ЭД ВС.

324. Перед запуском авиационных двигателей проверяются наличие и состояние средств пожаротушения, состояние упорных колодок и их установка под колеса ВС, а также выполнение других требований, изложенных в РО ВС.

Перед запуском авиационных двигателей вертолета упорные колодки убираются.

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

Техник (механик) ВС, обеспечивающий запуск на земле, располагается на безопасном расстоянии в поле зрения летчика (техника), осуществляющего запуск и опробование авиационных двигателей.

Оставлять кабину ВС и пульты управления авиационными двигателями во время их работы запрещается.

326. При обледенении ВС на земле выпуск его в полет до полного удаления льда запрещается.

327. После выполнения полета на ВС устанавливаются предохранительные чеки, заглушки, защитные экраны, чехлы и другие защитные устройства в соответствии с требованиями, изложенными в РО ВС.

328. Предохранительные чеки, заглушки, защитные экраны и другие защитные устройства, которые подлежат снятию перед запуском авиационных двигателей (выруливанием ВС с места стоянки) и установке после заруливания и выключения авиационных двигателей, окрашиваются в красный цвет или оборудуются красными вымпелами и блокируются между собой.

## **ГЛАВА 42**

### **АВИАЦИОННОЕ ВООРУЖЕНИЕ, ДЕСАНТНО-ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

329. В состав АВ входят:

АСП всех типов;

ПТС АВ;

системы управления оружием;

системы постановки пассивных помех;

СОК специального назначения систем АВ;

установки АВ;

авиационные прицельные системы (комплексы).

330. В состав десантно-транспортного оборудования входят:

330.1. погрузочно-разгрузочное оборудование, которое включает в себя:

рольганговое оборудование;

оборудование для погрузки и выгрузки с применением лебедок;

тельферное оборудование;

330.2. швартовочное оборудование, которое включает в себя:

швартовочные узлы;

цепи;

ремни;

сетки;

330.3. средства десантирования десантников, которые включают в себя:

десантные сиденья, тросы и трубы принудительного раскрытия парашютов;

механизмы уборки тросов принудительного раскрытия парашютов;

механизмы уборки фалов;

десантные ограждения;

систему сигнализации личному составу десанта;

330.4. средства десантирования техники и грузов, которые включают в себя грузовой транспортер и подвески парашютных систем.

331. В авиационных воинских частях запрещается хранить:

нештатное АВ;

неуправляемые АСП с ввернутыми взрывателями, кроме АСП, снаряженных взрывателями при изготовлении в организациях-изготовителях, а также АСП, предназначенных для содержания в составе БК и снаряженных в блоки;

запрещенные или неисправные АСП и ПТС, а также АСП и ПТС с истекшими назначенными сроками службы;

АСП в боевом снаряжении в служебных (жилых) помещениях и учебных классах.

332. В учебных классах разрешается хранить только учебные образцы АСП, учебное и разрезное оружие.

333. Учебные АСП маркируются следующим образом:

управляемые ракеты (корректируемые авиабомбы) – кольцевая черная полоса на корпусе и надпись белого цвета «Учебная»;

неуправляемые ракеты – черная окраска корпуса и на нем надпись белого цвета «Учебная»;

авиабомбы – черная окраска наружной поверхности и надпись белого цвета на корпусе «Учебная»;

взрыватели и механизмы дальнего взведения – белая окраска наружной поверхности, клеймо «Учебная» на головной части, отверстие в детонаторном стакане или капсюльной втулке;

патроны – белая окраска наружной поверхности пули, отверстие в гильзе и пробитый капсюль.

Использовать учебные АСП, на которые не нанесены установленные окраска и маркировка, запрещается.

334. АСП снаряжаются взрывателями, как правило, после подвески на ВС. Осмотр и подготовка взрывателей проводятся в специально отведенных местах (за обвалованиями, в укрытиях или на специальных открытых площадках, удаленных от ВС, мест подготовки АСП и расположения лиц из числа авиационного персонала на расстояние не менее 50 м).

Место подготовки взрывателей обозначается красным флажком (красным фонарем).

335. Гермоупаковка взрывателей и ПТС вскрывается непосредственно перед снаряжением ими АСП и устройств АВ, при этом в первую очередь используются взрыватели и ПТС из ранее вскрытой гермоупаковки с минимальным остатком назначенного срока службы (хранения).

В каждую вскрытую гермоупаковку с изделиями вкладывается бирка (ярлык) с указанием организации-изготовителя, партии, года выпуска, даты вскрытия гермоупаковки и количества изделий, находящихся в ней.

336. Ремонт неуправляемых АСП в авиационных воинских частях (кроме случаев, оговариваемых в ЭД) запрещается.

337. Осмотр, чистка и смазка артиллерийского оружия проводятся:

после полетов на стрельбу;

по техническому состоянию, но не реже одного раза в месяц;

при расконсервации;

при выполнении регламентных работ на ВС;

в случае попадания на оружие атмосферных осадков и грязи;

по распоряжениям лиц из числа руководящего ИТС.

338. Чистка артиллерийского оружия проводится в следующем объеме:

чистка без разборки – оружие с установок не снимается;

чистка с неполной разборкой – оружие снимается с установок и разбирается поагрегатно;

чистка с полной разборкой – оружие снимается с установок и полностью разбирается;

338.1. чистка оружия без разборки проводится после полетов без стрельбы;

338.2. чистка оружия с неполной разборкой проводится:  
после стрельбы (как правило, в день стрельбы или не позднее чем на следующий день);

по техническому состоянию, но не реже одного раза в месяц;

после высотных полетов без стрельбы и при попадании на оружие атмосферных осадков и грязи;

338.3. чистка оружия с полной разборкой проводится:

при расконсервации;

при выполнении регламентных работ на ВС в сроки, установленные в РО ВС;

при выполнении профилактической замены деталей.

339. Для предупреждения коррозии патронных лент в БК артиллерийского оружия патроны и звенья смазываются тонким слоем смазки, применяемой для оружия данного типа.

340. Пристрелку систем АВ ВС проводят специалисты по АВ с участием лиц из числа летного состава в соответствии с требованиями, изложенными в РЭ. Пристрелка АВ выполняется, как правило, одновременно с юстировкой систем вооружения и прицельно-навигационного комплекса.

341. Пристрелка, юстировка систем АВ проводятся в сроки, предусмотренные в РО ВС, а также в следующих случаях:

при поступлении ВС в авиационную воинскую часть (при необходимости);

после замены оружия, бронестекла кабины, визирных и индикаторных устройств;

после замены агрегатов, входящих в состав систем вооружения и влияющих на точность их работы;

после замены в прицельных системах блоков и элементов, влияющих на точность работы этих систем;

при возникновении сомнений в точности пристрелки.

342. Пристрелка АВ осуществляется с применением холодного и горячего способов, если это предусмотрено в ЭД. Пристрелка с применением холодного способа осуществляется с использованием угломерных приспособлений, горячего – стрельбой в специально оборудованном тире. Координаты точек наводки оружия записываются в карточку пристрелки систем вооружения ВС, которая хранится в его формуляре.

343. О каждой пристрелке систем АВ, юстировке прицельных систем делается запись в формуляре ВС за подписью специалиста, который проводил пристрелку и юстировку, а также члена экипажа ВС, который принимал участие в выполнении данных работ.

344. Тип и количество АСП, взрывателей и ПТС, которыми снаряжено ВС на предстоящий полет, их паспортные данные, время замедления (дистанционного действия) взрывателей, а также номера точек подвески ВС, которые снаряжаются АСП (блоками, контейнерами), записываются в журнале подготовки ВС.

## **ГЛАВА 43**

### **ПИРОТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА**

345. К ПТС относятся пиропатроны, пирозапалы, пирорезаки, электрокапсюли, воспламенители, которые применяются в различных системах ВС и АСП.

346. Снаряжение (расснаряжение) устройств ПТС ВС, их техническую эксплуатацию, контроль за своевременной заменой и наличием проводят лица из числа авиационного персонала, осуществляющие техническую эксплуатацию данных устройств.

347. Контроль за кондиционностью ПТС, учет их номенклатуры и паспортных данных в специальных журналах или графиках, разработку обобщенных периодических

заявок на потребное количество ПТС проводят специалисты авиационных подразделений, осуществляющие техническую эксплуатацию данных ПТС.

348. Сведения о количестве и паспортные данные ПТС, которые установлены в систему аварийного покидания ВС и противопожарную систему, записываются в формуляр ВС.

Сведения о количестве и паспортные данные ПТС, установленных на предстоящий полет, записываются в журнале подготовки ВС.

349. При выполнении работ с ПТС принимаются меры предосторожности, исключающие прохождение через них разрядов статического электричества.

## **ГЛАВА 44**

### **АВИАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

350. В состав АО входят:

350.1. электрооборудование, которое включает в себя:

бортовые централизованные системы электроснабжения постоянным и переменным током;

электрические двигатели насосов топливных и гидравлических систем;

электрические приводы в устройствах механизации планера, взлетно-посадочных устройствах и системе управления ВС (не входящие в состав систем автоматизированного и автоматического управления);

бортовые электрообогревательные устройства ВС и защитного снаряжения летчика;

бортовые устройства блокировки срабатывания электрозапалов защитного шлема;

электрические устройства и электронные системы кондиционирования воздуха в кабинах и отсеках;

электрооборудование противообледенительных устройств, включая радиоизотопные сигнализаторы;

электроавтоматику систем пожарной сигнализации, пожаротушения и предупреждения о пожаре;

светотехническое оборудование и светосигнальные устройства;

350.2. электронные и электрические системы управления работой авиационных двигателей, которые включают в себя:

электронные системы и электрические устройства систем запуска и форсажа, контроля запуска, управления запуском;

электронные системы управления режимами работы авиационных двигателей, входных устройств (воздухозаборников), выходных устройств (реактивных сопел), флюгирования воздушных винтов;

электронные системы контроля и сигнализации об уровне вибрации авиационного двигателя, минимальном давлении масла и топлива, засорении топливного фильтра, обледенении, опасной температуре газов за турбиной и подшипников опор ротора, пожаре, минимальном количестве масла в баке, наличии стружки в масле;

интегрированные системы управления режимами работы и диагностики состояния авиационных двигателей;

электронные системы раннего обнаружения отказов и повреждений в системах авиационных двигателей;

350.3. электронная автоматика АО, которая включает в себя:

системы и комплексы управления ВС, а именно – демпферы колебаний и автоматы устойчивости ВС;

автоматические системы компенсации аэроупругих колебаний ВС;

автоматы регулирования управления ВС;

системы автоматизированного штурвального управления;

автоматические системы улучшения устойчивости и управляемости;

системы дистанционного управления;

автопилоты и системы автоматического управления полетом ВС;

автоматические бортовые системы управления;  
устройства измерения, сигнализации и ограничения (автоматы ограничений) перегрузок, углов атаки и других параметров полета;  
пилотажные, навигационные (нерадиотехнические) и пилотажно-навигационные системы и комплексы;  
системы и комплексы измерения пространственного положения ВС;  
курсовертикали;  
курсовые системы и дистанционные компасы;  
инерциальные и астрономические навигационные системы;  
системы воздушных сигналов;  
центральные скорости и высоты;  
информационные и измерительные системы и комплексы высотно-скоростных параметров;  
системы сигнализации опасного сближения с землей;  
системы контроля пилотажных, навигационных и пилотажно-навигационных систем и комплексов;  
системы и комплексы измерения параметров, сигнализации, ограничения и управления работой систем ВС, топливомеры, топливомеры-расходомеры, электрические и электронные системы автоматического управления выработкой топлива и автоматического управления центровкой ВС, системы измерения количества воды в авиационном топливе;  
устройства управления системой кондиционирования воздуха, системой регулирования давления воздуха в кабинах ВС;  
бортовые автоматические и автоматизированные системы контроля;  
цифровые и аналоговые вычислительные системы и устройства АО;  
бортовые тренажеры и имитаторы;  
350.4. приборное оборудование, которое включает в себя:  
приборные доски и пульта, этажерки и стеллажи для размещения оборудования, аэрметрические приборы и системы их воздушного питания, централизованные системы измерения параметров движения ВС относительно воздушной среды;  
гироскопические пилотажные, навигационные и пилотажно-навигационные приборы;  
бортовые авиационные часы;  
акселерометры;  
указатели перегрузок;  
недистанционные компасы;  
навигационные приборы ночного видения и инфракрасные визеры, автономные приборы контроля за работой авиационных двигателей, масляных, топливных (поплавковые топливомеры, уровнемеры), гидравлических, воздушных систем;  
аппаратуру контроля за уровнем вибрации;  
приборы контроля за параметрами воздуха в герметических кабинах и отсеках;  
устройства контроля за положением элементов ВС и авиационных двигателей;  
приборы средств аварийного покидания ВС, приборы контроля за параметрами трансмиссии несущего винта;  
350.5. кислородное оборудование, которое включает в себя:  
кислородную систему (членов экипажа, личного состава десанта, пассажиров, раненых), состоящую из кислородной дыхательной аппаратуры (кислородных приборов, кислородных редукторов, кислородных вентилях, регуляторов подачи кислорода), кислородной бортовой арматуры и трубопроводов, источников кислорода (кислородных баллонов, газификаторов, химических источников), приборов контроля за работой кислородной системы и подачей кислорода потребителям;  
переносное кислородное оборудование, состоящее из управляющих и контролируемых устройств и источников кислорода (кислородных баллонов);

кислородную систему катапультного кресла (кислородные приборы, объединенные разъемы коммуникаций, блоки кислородного оборудования);

кислородную систему авиационного двигателя (от резервуара кислорода до редуктора включительно);

350.6. защитное снаряжение летчика, которое включает в себя:

высотное снаряжение (скафандры, высотные компенсирующие костюмы, герметические шлемы, защитные шлемы, кислородные маски);

противоперегрузочное снаряжение (противоперегрузочные костюмы, противоперегрузочные устройства);

морские спасательные комплекты;

вентилирующее снаряжение (вентилирующие костюмы, системы вентиляции, встроенные в высотные компенсирующие костюмы);

бронезащитное снаряжение (бронезилеты, бронекаска);

дополнительное снаряжение для защиты от оружия массового поражения и от дыма (летный противогаз, комплект защитной одежды, дымозащитные маски, противогазы и очки);

индивидуальные спасательные средства (спасательные пояса).

Защитное снаряжение летчика должно обеспечивать в комплексе с бортовым оборудованием необходимые условия жизнедеятельности и работу членов экипажа при выполнении полетов в загерметизированной и разгерметизированной кабине, защиту от воздействия скоростного воздушного потока и низких температур при покидании ВС на больших высотах, а также от неблагоприятных метеорологических факторов при подготовке к полету, во время нахождения в кабине и после приземления (приводнения) с парашютом до прибытия личного состава поисково-спасательных команд;

350.7. фотографические и тепловые средства разведки и поиска, которые включают в себя:

аэрофотоаппараты, аэрофотоустановки;

средства инфракрасной разведки;

фоторегистраторы элементов внешнего ориентирования аэроснимков;

устройства автоматической регулировки экспозиции;

системы управления фотолюками;

устройства кондиционирования среды в фотоотсеках, фотоконтейнерах и аэрофотоаппаратах;

350.8. специальные (нерадиотехнические) средства поиска подводных лодок, которые включают в себя:

магнитометрическую, гидроакустическую, тепlopеленгационную и оптическую аппаратуру обнаружения местоположения подводных лодок;

электрические лебедки выпуска и уборки приемных блоков аппаратуры;

350.9. бортовые автоматизированные средства контроля;

350.10. СОК общего назначения, которые включают в себя:

бортовые устройства регистрации параметрической информации общего назначения; бароспидографы, самописцы, наземные устройства обработки полетной информации;

приборы и устройства для декодирования и дешифрирования записей БУР общего назначения.

351. Порядок хранения аккумуляторных батарей, снятых с борта ВС, определяется в указаниях (распоряжениях) старшего должностного лица ИАС органа управления авиации.

Перечень лиц, допущенных к получению (сдаче) АКБ на хранение, определяется в приказе командира (начальника) авиационной воинской части (части).

352. Проверку работоспособности, регулировку электрических и электронных систем и устройств управления авиационными двигателями выполняют специалисты по С (В) и Д совместно со специалистами по АО.



353. Проверку и регулировку параметров электрических агрегатов систем регулирования входных устройств, положения створок реактивного сопла, систем измерения и регулирования температуры масла, выходящих газов и частоты вращения турбин авиационных двигателей осуществляют специалисты по АО.

354. Проверку работоспособности электрических устройств запуска и управления режимами работы авиационных двигателей выполняют специалисты по С (В) и Д, а на транспортных ВС – старший бортовой техник (техник) ВС и бортовой техник по авиационному десантному оборудованию или АО.

355. За исправность электрических устройств систем управления авиационными двигателями отвечают специалисты по АО.

356. Девиационные работы на всех магнитных компасах и каналах магнитного курса курсовых и инерциальных систем ВС выполняет штурман авиационного подразделения (экипажа ВС) совместно со специалистами по АО в сроки, предусмотренные в РО и другой нормативной технической документации. Занесение результатов компенсации девиации в протоколы и запись о выполненных работах в формуляр ВС осуществляет штурман авиационного подразделения.

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

358. Для подготовки инерциальных систем навигации используются линии разметки места стоянки ВС, а также естественные или специально оборудованные ориентирные пункты, которые обеспечивают возможность определения стояночного курса ВС при выставке инерциальных систем днем и ночью.

359. Проверка работоспособности анероидно-мембранных приборов и герметичности систем ПВД проводится после выполнения работ, связанных с демонтажом и монтажом приборов, агрегатов и трубопроводов, подключенных к системе ПВД, работ по устранению полного или частичного нарушения герметичности или закупорки (пережатия) трубопроводов после закрытия приборных досок.

360. Для обеспечения правильности подсоединения потребителей к системам полного и статического давления систем ПВД на соответствующие трубопроводы, шланги, штуцера приборов и блоков наносится цветная маркировка в соответствии с требованиями, изложенными в ЭД.

361. Все работы, связанные с открытием, закрытием, демонтажом и монтажом приборных досок, в том числе и в интересах других специальностей, осуществляют специалисты по АО. После завершения работ приборные доски опечатываются с указанием даты и подписью специалиста по АО, который проводил данные работы.

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

Инструментальные поправки барометрических высотомеров определяют специалисты по АО. Расчет и составление таблиц с учетом суммарных поправок проводит штурман авиационного подразделения. Установку таблиц на ВС осуществляют специалисты по АО.

363. После замены гиродатчика или комплекта авиагоризонта на ВС, которые не имеют дублирующих авиагоризонтов, работа авиагоризонта проверяется при облете ВС.

364. Проверку технического состояния авиационных часов и завод их механизмов осуществляют специалисты по АО, а установку часов на точное время – члены экипажа ВС.

365. Зарядка систем газообразным кислородом осуществляется, как правило, с использованием автомобильных кислородно-зарядных станций до полного рабочего давления, приведенного к нормальным условиям.

## ГЛАВА 45 РАДИОЭЛЕКТРОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

366. В состав РЭО входят:

- 366.1. комплексы и системы радиосвязи, которые включают в себя:  
командные и связные радиостанции, радиопередатчики и радиоприемники;  
засекречивающую аппаратуру связи;  
аппаратуру сверхбыстродействия;  
аппаратуру космической связи;  
аппаратуру ретрансляции связной информации;  
бортовые переговорные и громкоговорящие устройства;  
радиоаппаратуру звуко- и видеозаписи и воспроизведения;  
радиоаппаратуру речевой информации, преобразователи и усилители авиационных гарнитур лиц из числа летного состава;
- 366.2. радиотехнические системы навигации и посадки, которые включают в себя:  
радиокомпасы;  
системы ближней, дальней и спутниковой навигации;  
системы посадки;  
доплеровские навигационные системы;  
радиоаппаратуру облета препятствий, определения грозовых фронтов, предупреждения столкновения, межсамолетной навигации и определения взаимных координат ВС;  
радиовысотомеры;  
маркерные радиоприемники;  
радиоастрономическую аппаратуру навигации;
- 366.3. радиоэлектронные комплексы, системы бомбометания и десантирования, которые включают в себя:  
системы определения координат точки прицеливания, вычисления параметров полета для выхода в точку бомбометания и прицельного десантирования;  
аппаратуру тактического бомбометания;  
бортовое оборудование радиолокационных маяков-ответчиков;  
радиоаппаратуру маяков-ответчиков;
- 366.4. радиоэлектронные комплексы и системы управления, наведения и целеуказания, которые включают в себя аппаратуру:  
отображения пилотажно-навигационной информации на лобовом стекле кабины;  
наведения ВС в заданный район воздушного пространства;  
обнаружения и автоматического сопровождения наземных (морских) целей и наведения на них ракет;  
обнаружения цели и передачи информации о ее координатах на носители средств поражения;  
радиолиний передачи и приема команд тактической обстановки, координатной поддержки, взаимодействия и управления наведением ВС на воздушные, наземные (морские) цели;  
радиоуправления спасательными плавсредствами;  
приема и передачи телеметрической информации;
- 366.5. радиоэлектронные комплексы и системы поиска и обнаружения воздушных и наземных объектов, подводных лодок, прицеливания и управления АВ, которые включают в себя:  
радиолокационные прицелы;  
прицельные радиолокационные станции;  
радио- и оптико-электронные дальномеры;  
системы единой индикации;  
радиоаппаратуру управления и наведения ракет;  
гидроакустические системы;  
системы отображения тактической обстановки;

- 366.6. системы радиолокационного опознавания и активного ответа, которые включают в себя аппаратуру:
- определения государственной принадлежности объектов;
  - передачи на наземные радиолокационные станции информации о местоположении ВС, его государственной принадлежности и параметрах полета;
- 366.7. комплексы и средства РЭР, которые включают в себя:
- аппаратуру радио-, радиотехнической, радиолокационной, оптико-электронной (телевизионной, лазерной, многоспектральной), радиационной разведки;
  - оптико-телевизионные визиры, входящие в комплексы разведки;
  - аппаратуру оперативной индикации;
  - бортовую аппаратуру управления и обработки информации;
  - бортовые вычислители разведки;
  - бортовую аппаратуру передачи и ретрансляции информации;
  - системы управления люками средств разведки;
- 366.8. комплексы и средства РЭБ, которые включают в себя:
- аппаратуру непосредственной радиоэлектронной разведки, предупреждения членов экипажа об облучении и пуске ракет, управления средствами радиоэлектронного подавления;
  - радиоэлектронные, инфракрасные и лазерные системы и станции активных помех для индивидуальной и групповой обороны;
  - аппаратуру обнаружения и целеуказания для ракет класса «воздух – РЛС»;
  - радиоаппаратуру помех разового использования;
  - аппаратуру создания помех радиоэлектронным средствам;
- 366.9. электронные вычислительные средства РЭО, которые включают в себя:
- цифровые электронные вычислительные системы;
  - аналоговые и цифровые электронные вычислительные машины;
  - электронные счетно-решающие приборы;
- 366.10. радиоаппаратура поисково-спасательных систем, которая включает в себя:
- радиокомпасы и приемные устройства привода на радиомаяки;
  - аварийно-спасательные радиостанции индивидуального и группового пользования;
  - радиомаяки;
  - поисковые телевизионные установки;
- 366.11. разведывательно-ударные комплексы, которые включают в себя:
- аппаратуру радиотехнической и радиолокационной разведки;
  - радиолинии передачи информации на наземный комплекс;
  - бортовые хранители времени;
  - бортовую аппаратуру комплексной системы определения местоположения ВС;
  - бортовую аппаратуру командной радиолинии управления и ретрансляции команд наведения;
- 366.12. комплексы радиолокационного дозора и наведения, которые включают в себя:
- радиолокационные станции;
  - цифровые электронные вычислительные системы;
  - аппаратуру определения государственной принадлежности объектов;
  - аппаратуру отображения тактической обстановки;
  - аппаратуру радиовизирования и передачи команд наведения;
  - системы радиосвязи в составе командных и связных радиостанций, радиоприемников и радиопередатчиков, аппаратуры космической связи, закрытой связи и быстрого действия;
- 366.13. комплексы ВЗПУ и ВС-ретрансляторов, которые включают в себя:
- комплексы и системы связи, комплексы средств связи и бортовые комплексы технических средств ВЗПУ;
  - бортовые комплексы технических средств и бортовые комплексы средств ретрансляции ВС-ретрансляторов;

366.14. аппаратура летного контроля наземных средств связи и РТО полетов, которая включает в себя:

- систему ближней навигации;
- систему посадки;
- маркерный приемник;
- цифровую электронно-вычислительную машину;
- систему передачи на наземные радиолокационные станции информации о местоположении ВС, его государственной принадлежности и параметрах полета;
- командную радиостанцию;
- систему преобразования телеметрической информации;
- бортовое переговорное устройство;
- систему регистрации и отображения информации;
- имитаторы сигналов наземных радиомаяков;
- устройство траекторных измерений;

366.15. СОК специального назначения систем РЭО, которые включают в себя:

видеоаппаратуру и другое оборудование, которое предназначено для контроля за техническим состоянием РЭО, условиями его эксплуатации, оценкой действий членов экипажа ВС;

приборы и устройства для декодирования и дешифрирования записей БУР специального назначения и наземные устройства обработки полетной информации.

367. Установку программ в соответствии с заданием на полет, режимов работы, частот, каналов, кодов и коррекцию датчиков информации радиоэлектронных комплексов и систем с применением органов управления, которые расположены в кабине ВС, осуществляют члены экипажа ВС, а органов управления, которые расположены вне кабины, – специалисты по РЭО.

368. Перестройку систем радиосвязи и радиокompасов, ввод программ в радиоэлектронные комплексы и системы транспортных ВС вне аэродрома (вертодрома) базирования осуществляют члены экипажа ВС.

369. Ввод ключевой информации в систему радиолокационного опознавания ВС и засекречивающую аппаратуру связи осуществляют лица из числа авиационного персонала, допущенные к выполнению данных работ в соответствии с требованиями, изложенными в правовых актах Республики Беларусь.

370. За техническое состояние электрических цепей стирания ключевой информации систем радиолокационного опознавания ВС и закрытой связи отвечают специалисты по РЭО, а устройств блокировки этих цепей – специалисты по САПС.

371. Ориентирование диаграмм направленности (юстировка) антенн, проверку каналов целеуказания и связанную с этим регулировку бортового РЭО ВС проводят специалисты по РЭО в сроки, которые предусмотрены в РО ВС, а также при:

- замене антенн и блоков, влияющих на диаграммы направленности;
- установке на ВС дополнительных антенн и оборудования, которые могут изменять диаграммы направленности;
- замечаниях лиц из числа летного состава.

372. Оценка тактико-технических характеристик средств радиолокационной и оптико-электронной разведки осуществляется по мерительным полям при получении ВС из организаций-изготовителей и ремонтных организаций, а также по решению командира (начальника) авиационной воинской части.

373. Накопители разведывательной информации (кассеты с магнитной лентой, кассеты с аэрофотопленкой, магнитные диски, блоки памяти и другие) устанавливаются и снимаются специалистами по средствам и комплексам воздушной разведки. Накопители заменяются непосредственно после полета или в конце летной смены в соответствии с задачами полетов на воздушную разведку.

374. Подвеску контейнеров с разведывательным оборудованием осуществляют специалисты по средствам РЭР совместно с техником ВС. Подсоединение штепсельных

разъемов электрических жгутов контейнеров к бортовой сети ВС и их отсоединение осуществляют специалисты по средствам РЭР.

375. Радиодeviационные работы в авиационных воинских частях (частях) выполняются в случае замены на ВС направленной (рамочной) антенны радиокompаса, гониометра или указателя курсовых углов, при этом устраняется установочная ошибка направленной антенны, а радиодeviация компенсируется по типовому графику.

376. В случае установки на ВС автоматического радиокompаса нового типа, а также дополнительных антенн и устройств, которые могут изменить диаграмму направленности рамочной антенны, радиодeviационные работы выполняются в полном объеме, определенном в РЭ.

377. Установочную ошибку и остаточную радиодeviацию определяет штурман авиационного подразделения (экипажа ВС) с участием специалистов по РЭО. Устранение установочной ошибки и компенсация радиодeviации возлагаются на специалистов по РЭО.

378. Контроль за своевременным проведением работ по компенсации радиодeviации, занесение результатов компенсации в протоколы радиодeviационных работ и запись о выполненных работах в формуляр ВС осуществляет штурман авиационного подразделения (экипажа ВС).

379. Электромагнитную совместимость бортового РЭО между ВС и его электромагнитную совместимость со средствами РТО полетов аэродрома (вертодрома) базирования оценивают специалисты по РЭО.

Уровень помех при работе РЭО и его электромагнитная совместимость на ВС оцениваются при:

- установке дополнительных средств РТО полетов;
- замечаниях лиц из числа летного состава;
- установке нового РЭО по бюллетеням организаций-разработчиков и организаций-изготовителей.

Все случаи электромагнитной несовместимости РЭО учитываются в его формуляре.

380. Выяснение причин ухудшения работы РЭО ВС, которое работает совместно с наземными средствами РТО полетов, проводится, при необходимости, с участием лиц, которые отвечают за работу данных средств.

Причины, которые вызывают помехи при работе РЭО, устраняют специалисты, ответственные за оборудование, создающее помехи.

381. Индивидуальные аварийно-спасательные радиостанции, которые размещаются в неприкосновенных аварийных запасах и ранцах парашютов, хранятся вместе со средствами спасания.

382. Регламентные и ремонтные работы на аварийно-спасательных радиостанциях выполняют специалисты по РЭО, а на баллонах с углекислотой, которые входят в их состав, – специалисты по САПС.

383. 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 ПС и ПДС.

384. Техническую эксплуатацию групповых аварийно-спасательных радиостанций и радиомаяков, которые хранятся на ВС вне средств спасания, осуществляют специалисты по РЭО.

385. Регламентные и ремонтные работы на РЭО автоматических контейнерных радиомаяков-ответчиков и наземных радиолокационных маяков выполняют специалисты по РЭО ТЭЧ авиационной воинской части (части).

## **ГЛАВА 46**

### **БОРТОВЫЕ КОМПЛЕКСЫ**

386. Регламентные работы на оборудовании, которое входит в состав бортового комплекса, выполняют специалисты по АВ, АО, РЭО и бортовым комплексам. При этом

работы по юстировке и сопряжению устройств бортовых комплексов выполняют специалисты по бортовым комплексам с привлечением при необходимости соответствующих специалистов по АВ, АО и РЭО.

387. За работоспособность каналов связи, сопряжение систем и устройств АВ, АО, РЭО с вычислительной системой бортового комплекса отвечают лица из числа авиационного персонала, которые осуществляют техническую эксплуатацию данных систем и устройств.

388. Работы по сопряжению, регулировке и пристрелке систем и устройств в составе бортового комплекса проводятся с обязательной привязкой к единой системе координат данного ВС. При этом не допускается компенсация погрешностей установки параметров одних систем и устройств за счет отклонения за пределы допусков значений параметров других систем и устройств.

389. На ВС, экипаж которых состоит из двух и более человек, проверку бортовых комплексов при проведении предполетной подготовки ВС и подготовки ВС к повторному полету могут выполнять члены экипажа ВС, которые осуществляют их летную эксплуатацию.

## **ГЛАВА 47 СЪЕМНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

390. К съемному оборудованию ВС относятся агрегаты, блоки, модули, контейнеры, модули-контейнеры и другие устройства, которые устанавливаются на ВС дополнительно (или взамен установленного) для обеспечения выполнения конкретного полетного задания.

391. Регламентные работы на съемном оборудовании выполняются в сроки, определенные в РО.

392. При смене на ВС варианта вооружения или оборудования съемные агрегаты, устройства, блоки, модули, контейнеры, модули-контейнеры осматриваются и подготавливаются в соответствии с требованиями, изложенными в РЭ.

393. После установки съемного оборудования на ВС с использованием средств контроля осуществляется проверка исправности электрических цепей управления и работоспособности данного оборудования. Об установке съемного оборудования на ВС делается запись в журнале подготовки ВС.

## **ГЛАВА 48 ОБОРУДОВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

394. Подготовка всех видов к полетам, регламентные работы, контроль за техническим состоянием, а также работы других видов по ТО на средствах управления и связи, которые входят в состав бортовых узлов связи ВЗПУ, проводятся в сроки, которые предусмотрены в РО ВС.

395. Ввод ключевой информации в аппаратуру засекречивающей связи, перестройку средств управления и связи, которые входят в состав бортовых узлов связи ВЗПУ, осуществляют специалисты бортовых узлов связи.

396. ВС, которое оборудовано аппаратурой летного контроля наземных средств РТО полетов, относится к специальным ВС и называется ВС-лабораторией.

397. Техническую эксплуатацию бортовой аппаратуры летного контроля осуществляют лица из числа авиационного персонала, которые отвечают за техническую эксплуатацию ВС-лаборатории.

398. Подготовка всех видов, регламентные работы, контроль за техническим состоянием, а также работы других видов по ТО аппаратуры летного контроля проводятся в сроки, которые предусмотрены в РО на данную аппаратуру.

**РАЗДЕЛ VII**  
**ОСОБЕННОСТИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ**  
**БЕСПИЛОТНЫХ АВИАЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ, ВОЗДУШНЫХ**  
**СУДОВ-ТРЕНАЖЕРОВ И ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ОБУЧЕНИЯ ЛИЦ**  
**ИЗ ЧИСЛА АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА**

**ГЛАВА 49**  
**БЕСПИЛОТНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ КОМПЛЕКСЫ**

399. Применение БАК по назначению осуществляется на аэродромах (вертодромах) базирования и с посадочных площадок. Требования, предъявляемые к посадочным площадкам, определяются в ЭД БАК.

400. При технической эксплуатации БАК должны соблюдаться требования, предъявляемые к АТ, изложенные в настоящих Авиационных правилах, с учетом особенностей эксплуатации БАК, указанных в ЭД.

401. Виды работ, объем, периодичность и продолжительность их выполнения, а также особенности технической эксплуатации определяются в РО БАК.

402. Подготовку БАК к использованию по предназначению осуществляет личный состав расчетов (групп) подготовки БАК. Состав расчета подготовки БАК определяется исходя из структуры БАК и особенностей эксплуатации его систем. Перечень специалистов из числа авиационного персонала и средств технического обслуживания, необходимых для обеспечения применения и обслуживания БАК конкретного типа, определяется в ЭД и (или) по решению руководителя органа управления авиацией или командира (начальника) авиационной воинской части (части).

403. БАК, средства технического обслуживания и оперативного ремонта в приказе командира (начальника) авиационной воинской части (части) закрепляются за лицами из числа ИТС и операторами БЛА, которые отвечают за сохранность, исправность и постоянную готовность их к применению.

404. Ответственность за техническое состояние БЛА и его систем, а также наземных средств управления и обеспечения применения несут лица из числа авиационного персонала, которые осуществляют их эксплуатацию.

405. При применении БАК с посадочных площадок на нем проводится техническое обслуживание следующих видов:

- предполетная подготовка;
- подготовка к повторному применению;
- послеполетная подготовка.

Перечень распределения работ между личным составом расчета БАК на посадочной площадке, если он не определен в РО, разрабатывается под руководством старшего должностного лица ИАС авиационной воинской части (части) и его утверждает командир (начальник) этой части.

406. Допуск БЛА к полету осуществляет старшее должностное лицо ИАС авиационного подразделения после проверки готовности БАК к применению в соответствии с полетным заданием и действующей ЭД.

Допуск БЛА к полету оформляется в журнале подготовки БАК.

Особенности организации и проведения полетов БАК отдельных типов определяются в правовых актах руководителя органа управления авиацией (командира (начальника) авиационной воинской части (части)).

407. В случае отмены взлета БЛА необходимо провести работы, исключаящие его самопроизвольный взлет.

408. Порядок ввода полетной информации, установки программ в системы БАК определяется в ЭД и (или) по решению старшего должностного лица ИАС органа управления авиацией (авиационной воинской части (части)).

## **ГЛАВА 50**

### **ВОЗДУШНЫЕ СУДА-ТРЕНАЖЕРЫ В УЧРЕЖДЕНИЯХ ОБРАЗОВАНИЯ**

409. К ВС-тренажерам относятся списанные ВС, которые применяются в учебных целях на земле в объеме РО и РЛЭ ВС с учетом конкретных задач обучения. Полеты на ВС-тренажерах запрещаются.

Техническая эксплуатация ВС-тренажеров в учреждениях образования организуется в соответствии с требованиями, изложенными в настоящих Авиационных правилах, РО ВС и иных правовых актах.

410. К эксплуатации допускаются ВС-тренажеры, на которых:  
выполнены мероприятия по приведению ВС в летное состояние;  
силовые элементы конструкции планера обеспечивают безопасную эксплуатацию на земле;

шасси застопорены в выпущенном положении с применением дополнительных стопорных элементов;

центровка ВС-тренажера исключает возможность его опрокидывания, в том числе при выполнении на нем работ (при необходимости центровка ВС-тренажера изменяется посредством установки дополнительных грузов);

установлены устройства, которые исключают возможность повреждения АТ, взлета, непреднамеренного запуска авиационных двигателей, руления, сброса подвесок, топливных баков, фонарей, угрозу безопасности лиц из числа авиационного персонала;

сняты и заменены учебными образцами (макетами) АСП, стартовые ускорители и ПТС, за исключением ПТС, которые обеспечивают работоспособность пожарного оборудования на земле.

411. Выполнение работ на ВС-тренажерах по бюллетеням организаций-разработчиков и организаций-изготовителей проводится исходя из условий обеспечения качества и безопасности учебного процесса.

Решение о необходимости выполнения работ по бюллетеням на ВС-тренажерах принимает начальник учреждения образования.

## **ГЛАВА 51**

### **ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ОБУЧЕНИЯ ЛИЦ ИЗ ЧИСЛА АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА**

412. К ТСО лиц из числа авиационного персонала относятся:

комплексные, пилотажные и специализированные (процедурные) тренажеры, с применением которых члены экипажей ВС приобретают специальные знания и у них формируются (поддерживаются) навыки в технике пилотирования, навигации, практическом использовании имитируемой АТ, действиях в особых ситуациях, а также осуществляется контроль за уровнем приобретенных знаний и навыков;

специальные ТСО, с использованием которых обеспечиваются приобретение специальных знаний и формирование навыков, необходимых для эксплуатации АТ.

413. В состав тренажеров входят цифровые и аналоговые вычислительные машины и устройства, электронные, радиотехнические, электрические, электромеханические, телевизионные, оптические, гидравлические, пневматические устройства, системы имитации, специальные источники и преобразователи электрической энергии.

В состав специальных ТСО входят компьютерные классы, специализированные (процедурные) тренажеры для лиц из числа ИТС, автоматизированные рабочие места, аудиовизуальные средства, электронные, электрические, телевизионные, пневмогидравлические устройства, системы имитации, цифровые и аналоговые вычислительные машины и устройства, которые выполнены в виде макетов агрегатов и устройств, стендов, автоматов, приспособлений.



414. Комплексные и пилотажные тренажеры устанавливаются в специальных зданиях, которые построены по типовым проектам, или других зданиях и помещениях, соответствующих требованиям, изложенным в ЭД на тренажер.

415. Приемка тренажера в эксплуатацию проводится силами комиссии, в состав которой включаются лица из числа ИТС, а также из числа летного состава, имеющие опыт летной работы на ВС, для которых предназначен тренажер.

## **РАЗДЕЛ VIII ЭКСПЛУАТАЦИЯ СРЕДСТВ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И ОПЕРАТИВНОГО РЕМОНТА**

### **ГЛАВА 52 СРЕДСТВА НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ОБЩЕГО ПРИМЕНЕНИЯ. ПОРЯДОК ДОПУСКА К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ НА АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКЕ СРЕДСТВ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ОБЩЕГО ПРИМЕНЕНИЯ И ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОЗИЦИИ ПОДГОТОВКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

416. К СНО ОП относятся:  
подвижные средства заправки горючим, маслами и специальными жидкостями;  
средства буксировки ВС;  
подвижные средства мойки и спецобработки ВС;  
техника электрогазового обеспечения, включающая в себя:  
кислородоазотодобывающие средства, установки для газификации сжиженных газов;  
компрессорные станции и воздухозаправщики;  
кислородно(азотно)-зарядные станции и передвижные блоки очистки и осушки;  
авиационные подвижные электроагрегаты, установки для проверки гидросистем и электрогидроустановки;  
средства кондиционирования и подогрева воздуха.

417. Подготовка СНО ОП к работе на АТ проводится в процессе выполнения на них ТО и регламентных работ в соответствии с требованиями, изложенными в ЭД. Для выполнения регламентных работ на специальном оборудовании СНО ОП привлекаются лица из числа ИТС ТЭЧ авиационной воинской части (части).

418. Проверку технического состояния СНО ОП и средств технической позиции подготовки ВС, качества подготовки их к применению, кондиционности ГСМ, спецжидкостей и газов, а также правильности и своевременности заполнения технической документации осуществляют должностные лица авиационной воинской части (части). При положительных результатах проверки СНО ОП и заправленных (заряженных) в них ГСМ, спецжидкостей и газов указанные должностные лица заполняют и подписывают соответствующую техническую документацию с разрешением применения СНО ОП (формуляр, журнал учета работы установки, путевой лист, паспорт качества или контрольный талон).

419. Допуск СНО ОП и средств технической позиции подготовки ВС к работе на АТ осуществляется после проведения аэродромного контроля. Аэродромный контроль СНО ОП проводится после каждого нового заполнения их резервуаров ГСМ, специальными жидкостями и газами, а также после устранения отказов и неисправностей в системах специального оборудования.

420. Аэродромный контроль СНО ОП и средств технической позиции подготовки ВС проводят должностные лица ИАС авиационной воинской части (части). Он включает в себя проверки:

правильности заполнения технической документации, оформления записи о подготовке СНО ОП и средств технической позиции подготовки ВС к использованию по назначению;

соответствия подаваемых марок ГСМ, специальных жидкостей и газов требованиям, изложенным в РО ВС, и правильности оформления контрольных талонов (паспортов) на них;

отсутствия механических примесей, воды, льда (зимой), расслоения и помутнения в отстое топлива, масел, специальных жидкостей;

соответствия перепада давления на фильтре (согласно записи в формуляре) требованиям, изложенным в ЭД, отсутствия течи ГСМ в технологической линии;

надежности закрытия и целостности пломбировки крышек приемных патрубков, заправочных горловин, корпусов фильтров, крышек дыхательных клапанов и других узлов;

технического состояния защитных чехлов, раздаточных рукавов, фильтров, контрольно-измерительных приборов, заземлений, маркировки раздаточных шлангов и положения органов регулирования давления, температуры и других параметров;

наличия и состояния средств пожаротушения.

421. В случае несоответствия специального оборудования СНО ОП и средств технической позиции подготовки ВС техническим требованиям, они к работе на АТ не допускаются.

При соответствии специального оборудования СНО ОП техническим требованиям они допускаются к работе на АТ, о чем делается запись в журнале учета работы СНО ОП. О допуске ГСМ, специальных жидкостей и газов к заправке (зарядке) бортовых систем ВС делается запись в контрольном талоне (паспорте) на них.

Формы журнала учета работы СНО ОП, рабочего журнала средства технической позиции подготовки ВС, контрольного талона (паспорта) на топливо, масло, специальные жидкости и газы утверждаются в порядке, который определяют руководители республиканских органов государственного управления и ДОСААФ.

422. СНО ОП и средства технической позиции подготовки ВС перед непосредственным использованием на АТ проверяются на:

наличие записи в журнале учета работы о допуске СНО ОП к работе на АТ;

наличие в контрольном талоне (паспорте) на ГСМ, специальные жидкости и газы записи о допуске к заправке (зарядке);

соответствие марки ГСМ, специальных жидкостей и газов записям в контрольном талоне (паспорте) и требованиям, изложенным в РО ВС;

исправность приспособлений для заземления ВС, СНО ОП и правильность их подсоединения.

423. Работающие электроагрегаты, электростанции, компрессоры, гидроустановки, моторные подогреватели, используемые при выполнении работ на АТ, должны находиться под постоянным контролем специалистов, которые используют их при выполнении работ, или должностных лиц, за которыми закреплены данные средства.

## ГЛАВА 53

### СРЕДСТВА НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО ПРИМЕНЕНИЯ

424. К СНО СП относятся:

приспособления для буксировки, удержания и швартовки ВС;

подъемные средства;

средства доступа;

монтажно-демонтажные средства;

средства обслуживания специальных систем;

средства защиты ВС на месте стоянки;

средства безопасности;

вспомогательные средства.

425. ТО СНО СП должно обеспечивать постоянную готовность их к использованию по назначению, 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 ТО и контрольные (периодические) проверки, объем и сроки выполнения которых определяются в ЭД.

426. ТО и хранение СНО СП осуществляют лица из числа авиационного персонала, за которыми они закреплены.

427. СНО СП хранятся, как правило, в закрытых помещениях (под навесами или в контейнерах на местах стоянки ВС), предохраняющих их от воздействия атмосферных осадков.

428. Проверка состояния СНО СП, средств контроля, наличия и состояния инструментов осуществляется в соответствии с планом ИАО авиационной воинской части (части) и при проведении осмотров АТ.

429. Порядок использования СНО СП на АТ определяется в РЭ и РО, а также в руководствах по ремонту АТ.

## **ГЛАВА 54**

### **СРЕДСТВА КОНТРОЛЯ, МЕТРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ**

430. К средствам контроля относятся:

430.1. бортовые средства контроля:

БАСК;

встроенные средства контроля;

430.2. наземно-бортовые средства контроля:

БУР;

наземные устройства обработки;

наземно-бортовые АСК;

430.3. НСК:

наземные АСК для недемонтируемого оборудования ВС;

наземные АСК для демонтируемого оборудования ВС;

КПА;

СНК и СИ.

431. Средства контроля предназначены для решения следующих задач:

контроля параметров функционирования бортовых систем ВС, а также параметров полета и окружающей среды в интересах управления ВС и его системами;

обеспечения членов экипажа ВС в полете (операторов БЛА) информацией о состоянии бортовых систем;

регистрации и сохранения информации о функционировании бортовых систем, параметрах полета и действиях членов экипажа ВС;

оценки технического состояния ВС, авиационных двигателей и бортового оборудования ВС в интересах определения готовности его к полету, выявления потребности в ремонте, ТО, учета реального расхода ресурса и прогнозирования изменений технического состояния;

поиска места отказа;

измерения параметров технических устройств и среды их функционирования при выполнении регулировок, настройке и вводе исходных данных;

контроля за состоянием материалов конструкций ВС.

432. Бортовые средства контроля обеспечивают:

автоматический контроль за техническим состоянием бортовых систем в полете и на земле;

оценку готовности ВС к выполнению полетного задания;

поиск места отказа в полете и на земле для его парирования или устранения;

выдачу рекомендаций членам экипажа ВС (операторам БЛА) по парированию последствий отказа;

индикацию и документирование результатов контроля;

выдачу информации в устройства оценки действий членов экипажа ВС (операторов БЛА) при выполнении полетов;

индикацию состояния отдельных систем и их составных частей;  
взаимодействие с внешними специализированными средствами контроля и управления ВС.

433. Наземно-бортовые средства контроля обеспечивают накопление, сохранение и последующую обработку параметров полета, окружающей среды и технического состояния бортового оборудования ВС в интересах решения всех задач с применением средств контроля в процессе эксплуатации АТ.

434. Наземные АСК недемонтируемого оборудования ВС дополняют, при необходимости, бортовые средства контроля при:

- контроле бортовых сетей и источников электроэнергии;
- контроле и диагностировании самих бортовых средств контроля;
- расширении программных средств и возможностей БАСК;
- метеорологическом обеспечении СИ на борту ВС;
- прогнозировании технического состояния отдельного оборудования, требующего накопления и обработки больших объемов информации;
- поиске места отказа;
- долговременном сохранении и накоплении диагностической информации;
- комплексной обработке диагностической информации, получаемой из различных источников, разобщенных по месту и времени.

435. Наземные АСК демонтируемого оборудования ВС являются аппаратной основой автоматизированных рабочих мест оперативного ремонта и обеспечивают:

- определение технического состояния демонтированных изделий АТ при выполнении ремонтно-восстановительных работ;
- выходной контроль за параметрами изделий АТ перед установкой на ВС;
- поиск места отказа с детализацией до плат, субмодулей, элементов, заменяемых при оперативном ремонте;
- контроль за параметрами при проведении регулировочных и настроечных работ на АТ в лабораторных условиях;
- документирование результатов контроля.

436. КПА обеспечивает, при необходимости, дополнение технических возможностей средств контроля других видов.

КПА включает в себя пульты контроля, блоки настройки, имитаторы систем, пробники для проверки систем (изделий) и другую аппаратуру.

437. СНК включают в себя магнитопорошковые, вихретоковые, ультразвуковые, капиллярные, рентгеновские и иные приборы контроля сплошности материалов, из которых изготовлены детали АТ, а также приборы специфических измерений, и обеспечивают:

- выявление усталостных трещин и трещин иного происхождения, коррозионных поражений, непрочностей;
- выявление нарушений сплошности и однородности, возникших при изготовлении деталей АТ и не выявленных при их изготовлении;
- контроль за геометрией и взаимным расположением деталей в узлах, устройствах.

Приборы специфических измерений включают в себя толщиномеры, измерители удельной электрической проводимости и некоторые иные измерители, имеющие нормированные метрологические характеристики и используемые для измерения контролируемого в материале параметра.

438. СИ предназначены для количественной оценки отдельных параметров систем (изделий) и могут применяться как автономно, так и в составе НСК.

439. Бортовые средства контроля, а также бортовая часть наземно-бортовых средств контроля эксплуатируются в соответствии с ЭД ВС, на которое они установлены.

НСК, наземная часть наземно-бортовых средств контроля эксплуатируются в соответствии с ЭД на данные средства.

440. К эксплуатации допускаются НСК, которые предусмотрены в ЭД для АТ данного типа. В случае отсутствия в авиационной воинской части (части) НСК,

предусмотренных в ЭД, допускается применять по согласованию с начальником метрологической службы НСК других типов с аналогичными или более совершенными метрологическими характеристиками.

441. Под метрологическим обеспечением НСК понимаются организационно-технические мероприятия по проведению их поверки, калибровки и ремонта в целях поддержания метрологических характеристик на заданном уровне.

НСК, имеющие нормированные метрологические характеристики, допускаются к использованию по назначению только после проведения их поверки в органах метрологического надзора. Периодичность поверки данных НСК определяется в правовых актах Республики Беларусь.

442. Неисправные НСК (с явными отказами или механическими повреждениями) на поверку не представляются, а направляются в ремонт.

443. НСК, поступившие из организаций-изготовителей, допускаются к использованию по назначению, если не истек срок их периодической поверки.

На данных НСК должны быть выполнены работы по расконсервации и ТО в объеме, указанном в ЭД.

444. При наличии в АСК встроенных рабочих эталонов контроль метрологических характеристик измерительных каналов могут проводить лица из числа ИТС, эксплуатирующие АСК, посредством проведения самоповерки АСК в соответствии с требованиями, изложенными в ЭД. Встроенные рабочие эталоны поверяются в органах метрологического надзора.

445. Результаты поверки НСК, если они соответствуют установленным техническим требованиям, оформляются в формуляре (паспорте), их заверяет своей подписью поверитель с указанием даты поверки и проставлением оттиска поверительного клейма.

Для встроенных (щитовых) СИ результаты поверки разрешается оформлять в паспорте (формуляре) объекта. Оттиск поверительного клейма наносится на лицевую панель СИ.

446. Для предотвращения вскрытия НСК лицами, которые не имеют на это права, в специальных пломбировочных гнездах наносится оттиск пломбировочного клейма органа метрологического надзора.

В случае нарушения оттиска пломбировочного клейма в пломбировочных гнездах НСК считаются непригодными к использованию по назначению и подлежат повторной поверке в органах метрологического надзора.

447. Средства контроля (стенды, установки, эксплуатационно-ремонтные пульта), изготовленные непосредственно в авиационной воинской части (части), допускаются к использованию по назначению после проведения метрологической экспертизы.

448. О выполненных работах по ТО НСК делается запись в их формулярах (паспортах) с указанием вида и даты проведения работ за подписью должностного лица, проводившего ТО.

449. Текущий ремонт НСК проводится силами выездных бригад ремонтных организаций одновременно с работой специалистов выездных групп БИТ (ЛИТ) непосредственно в авиационных воинских частях (частях). Капитальный и средний ремонты НСК проводятся в ремонтных организациях.

При необходимости допускается проводить ремонт НСК в организациях-изготовителях этих средств или в специализированных ремонтных организациях.

## **ГЛАВА 55 ИНСТРУМЕНТЫ**

450. К инструментам относятся: ключи гаечные и специальные, торцевые головки, отвертки, кусачки, плоскогубцы, круглогубцы, молотки, ножи, ножницы, напильники, шупы, кисти, паяльники и тому подобные.

451. При выполнении работ на АТ, специальном оборудовании СНО ОП, подвижных средствах оперативного ремонта применяются исправные инструменты, имеющие клеймо

для обеспечения контроля за их использованием и сохранностью в целях недопущения случаев оставления на борту и в отсеках ВС.

Клеймение инструментов осуществляется в порядке согласно приложению 1 к настоящим Авиационным правилам.

В авиационной воинской части (части) определяется порядок учета, хранения, выдачи и получения инструментов, а также контроля за их наличием и состоянием.

452. Проверку наличия инструментов в соответствии с описью осуществляют каждый раз перед началом и после окончания работ на АТ (подготовки АТ к полетам) лица из числа авиационного персонала, за которыми инструменты закреплены.

Лица из числа руководящего ИТС проверяют наличие и состояние инструментов в сроки, которые определяет старшее должностное лицо ИАС органа управления авиацией.

453. В случае обнаружения утери инструментов немедленно принимаются меры, исключающие запуск авиационных двигателей и выпуск ВС в полет (в них могут находиться эти инструменты).

454. О случаях утери инструментов докладывается по подчиненности и принимаются меры по их розыску. Каждый случай утери инструментов подлежит расследованию в установленном порядке.

## **ГЛАВА 56**

### **СРЕДСТВА ОПЕРАТИВНОГО РЕМОНТА, ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ И МАТЕРИАЛЫ**

455. Эксплуатация средств оперативного ремонта осуществляется в соответствии с требованиями, изложенными в ЭД на них.

456. Основанием для определения потребности в обеспечении ЗИП и материалами являются нормы их расхода на эксплуатацию и ремонт АТ.

Для периодического уточнения норм расхода ЗИП и материалов при эксплуатации и ремонте АТ лица из числа ИТС авиационных воинских частей (частей) осуществляют учет их фактического расхода в установленном порядке.

457. При передаче ВС в другую авиационную воинскую часть (часть) комплекты ЗИП и материалов сдаются по фактическому наличию или в той комплектации, которая определена в распоряжении старшего должностного лица ИАС органа управления авиацией на передачу. На израсходованные ЗИП и материалы должны быть оформлены соответствующие акты.

## **РАЗДЕЛ IX**

### **РЕМОНТ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ**

## **ГЛАВА 57**

### **ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

458. С целью своевременного восстановления исправности и ресурсов АТ в органе управления авиацией разрабатывается план отхода АТ в ремонт (план ремонта АТ), который является составной частью годового плана ИАО.

459. В зависимости от вида выполняемого ремонта АТ допускается к послеремонтной эксплуатации с установлением ей очередного назначенного межремонтного ресурса (срока службы) либо в пределах ранее установленного назначенного ресурса (срока службы).

460. Ремонт подразделяется на следующие виды:

460.1. по срокам выполнения:

регламентируемый ремонт;

ремонт по техническому состоянию;

460.2. по месту проведения:

заводской ремонт;

оперативный ремонт;

460.3. по целям:

ремонт по восстановлению исправности АТ;

ремонт по восстановлению ресурса АТ;

460.4. по объему проводимых работ:

текущий ремонт;

средний ремонт;

капитальный ремонт.

461. После проведения текущего ремонта АТ допускается к дальнейшей эксплуатации в пределах остатка ранее установленного ей ресурса (срока службы).

После проведения среднего ремонта АТ допускается к дальнейшей эксплуатации в пределах остатка ранее установленного ей назначенного межремонтного ресурса (срока службы) либо с установлением очередного назначенного межремонтного ресурса (срока службы).

После капитального ремонта АТ допускается к дальнейшей эксплуатации с установлением очередного назначенного межремонтного ресурса (срока службы).

462. Перечень работ при капитальном и среднем ремонтах, которые обеспечивают установление АТ очередного назначенного межремонтного ресурса (срока службы), определяется в нормативной ремонтной документации, руководствах по ремонту, бюллетенях организаций-разработчиков и организаций-изготовителей.

463. Виды ремонта для восстановления поврежденной или отказавшей АТ различаются по нормативам трудозатрат и предельным срокам их выполнения.

В процессе предварительной оценки технического состояния поврежденной или отказавшей АТ определяются ориентировочные трудозатраты для проведения ремонта и выбирается вид необходимого ремонта. Окончательную оценку технического состояния АТ с использованием средств инструментального контроля проводят специалисты подразделений авиационной воинской части (части) или организаций, которые выполняют ремонт.

## **ГЛАВА 58 ОПЕРАТИВНЫЙ РЕМОНТ**

464. Оперативный ремонт, как правило, выполняется в местах размещения или базирования авиационных воинских частей (частей), а также в местах расположения неисправной АТ силами и средствами указанных частей, подвижных ремонтных или ремонтно-восстановительных подразделений, а также бригад организаций-изготовителей или ремонтных организаций.

Бригады организаций-изготовителей или ремонтных организаций привлекаются для оперативного ремонта АТ после заключения договора на выполнение работ.

465. В ходе проведения оперативного ремонта АТ решаются следующие задачи по: восстановлению отказавшей или поврежденной АТ в местах ее расположения; ремонту снятых с ВС неисправных агрегатов, приборов и блоков бортового оборудования;

выполнению работ по бюллетеням организаций-изготовителей, указаниям старшего должностного лица ИАС органа управления авиацией, которые подлежат выполнению в авиационных воинских частях (частях);

содержанию средств оперативного ремонта и ТО в постоянной готовности к использованию по назначению.

466. При проведении оперативного ремонта АТ личный состав подразделений авиационных воинских частей (работники бригад организаций-изготовителей или ремонтных организаций), как правило, используют средства оперативного ремонта и инструменты указанных частей. При необходимости для выполнения оперативного ремонта используются технологическое оборудование и инструменты организаций-изготовителей или ремонтных организаций.

467. В технологическом процессе оперативного ремонта используются средства технологического оснащения, технологическое оборудование, технологическая оснастка,

приспособления, инструменты, комплекты ЗИП и материалов, эксплуатационная и (или) ремонтная документация.

468. Оперативный ремонт, как правило, проводится на АТ, для восстановления исправности и работоспособности которой необходимо проведение ремонта в объеме текущего или среднего.

Оперативный ремонт АТ проводится в соответствии с требованиями, изложенными в ремонтной документации.

469. При вынужденной посадке ВС вне аэродрома (вертодрома) восстановление его до летного состояния, как правило, проводится на месте вынужденной посадки.

470. Порядок эвакуации ВС с места вынужденной посадки, используемые при этом силы и средства определяет должностное лицо, назначившее комиссию по расследованию авиационного события.

471. При проведении среднего ремонта АТ в условиях авиационной воинской части (части) в установленном порядке заводится дело ремонта.

472. После проведения текущего ремонта АТ делается запись в соответствующем разделе формуляра ВС (паспорта изделия АТ) с указанием выполненных работ и объема ремонта.

473. В авиационных воинских частях (частях) со всеми лицами из числа ИТС организуется и проводится теоретическое и практическое обучение методам выполнения оперативного ремонта АТ.

## **ГЛАВА 59 ЗАВОДСКОЙ РЕМОНТ**

474. Заводской ремонт АТ проводится для восстановления исправности и (или) ресурса АТ в объеме среднего, регламентируемого или капитального ремонтов. Он выполняется на АРЗ республиканских органов государственного управления, а в технически обоснованных случаях и на заводах-изготовителях, в других организациях, специалисты которых имеют право на выполнение данных работ.

475. На АРЗ республиканских органов государственного управления возлагаются следующие задачи:

- выполнение ремонта, модернизации АТ и СНО СП, а также работ по бюллетеням;
- оказание помощи специалистам авиационных воинских частей (частей) в восстановлении поврежденной или отказавшей АТ;

- выполнение гарантийных обязательств по соответствию качества и комплектности отремонтированной (поставленной) АТ действующим техническим нормативным правовым актам и (или) договору.

476. Освоение ремонта, модернизации (далее – ремонт) новых образцов АТ планируется и организуется по решению руководителя республиканского органа государственного управления, в подчинении у которого находится АРЗ, на основании запросов, поступающих из республиканских органов государственного управления, а также по собственной его инициативе.

477. При принятии решения на освоение ремонта новых образцов АТ на АРЗ разрабатывается план подготовки к освоению ремонта АТ по следующим направлениям:

- порядок финансирования работ;
- техническая подготовка лиц из числа персонала;
- обеспечение ремонтной (рабочей технологической и контрольной) документацией в соответствии с действующими техническими нормативными правовыми актами;
- обеспечение средствами технологического оснащения;
- обеспечение запасными частями и материалами;
- подготовка зданий и сооружений (рабочих и производственных площадей);
- проектирование технологических процессов;
- организация производственного процесса;
- организация и порядок проведения испытаний отремонтированной АТ.



478. Готовность АРЗ к ремонту ВС, серийных авиационных маршевых и вспомогательных двигателей всех типов, а также серийных выносных коробок приводов агрегатов ВС, главных редукторов и трансмиссии вертолетов по запросам руководителей республиканских органов государственного управления определяется силами межведомственной комиссии.

О составе комиссии, ее председателе издается приказ руководителя республиканского органа государственного управления, в подчинении у которого находится АРЗ, по согласованию с руководителями республиканских органов государственного управления, чьи представители входят в состав комиссии.

Результаты работы по предназначению комиссии оформляются актом, который утверждает руководитель республиканского органа государственного управления, в подчинении у которого находится АРЗ.

В акте указываются:

краткая характеристика ВС (силовой установки) как объекта ремонта;

выводы по результатам испытаний;

предложения об установлении назначенных показателей (ресурсов и сроков службы) ВС (силовой установки) после выполнения ремонта;

выводы по результатам проверки предприятия и заключение о готовности АРЗ к выпуску ВС (силовой установки) из ремонта;

рекомендации по повышению надежности, улучшению ремонтпригодности изделий и доработке ремонтной документации, совершенствованию организации производства и устранению отмеченных недостатков.

479. По результатам проверки готовности АРЗ к выполнению ремонта новых образцов АТ издается правовой документ республиканского органа государственного управления, в подчинении у руководителя которого находится АРЗ, согласованный с руководителем республиканского органа государственного управления – владельца ВС.

## **РАЗДЕЛ X НАДЕЖНОСТЬ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ И ТЕХНИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ**

### **ГЛАВА 60 ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

480. Надежность АТ включает в себя безотказность, долговечность, ремонтпригодность и сохраняемость АТ.

481. Техническая безопасность полетов является составной частью безопасности полетов.

482. Надежность АТ и техническая безопасность полетов достигаются в результате:  
соблюдения правил эксплуатации и ремонта АТ;  
своевременных учета и доклада по подчиненности об отказах и неисправностях АТ;  
проведения периодического анализа надежности АТ;  
разработки и проведения профилактических мероприятий по предупреждению отказов и неисправностей АТ на основании обобщенного опыта эксплуатации, ремонта АТ и выводов комиссий по расследованию авиационных событий;  
своевременного выполнения доработок АТ.

### **ГЛАВА 61 УЧЕТ И ПРОФИЛАКТИКА ОТКАЗОВ И НЕИСПРАВНОСТЕЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ**

483. Учет отказов и неисправностей АТ осуществляется в авиационных воинских частях (частях) и подразделениях. Первичный их учет ведется в журналах подготовки ВС (БАК), начальников технических расчетов (групп), начальников групп регламента и

ремонта, старшего инженера полетов (дежурного инженера) и руководителя полетов. Записи в данных журналах осуществляют должностные лица, которые обнаружили или получили информацию об отказах и неисправностях АТ.

484. Отказы и неисправности АТ, которые требуют дополнительных анализа и разработки профилактических мероприятий, учитываются в журналах учета и анализа работы по предназначению ИАС.

485. В ИАС авиационной воинской части (части) ведется выписка из журнала учета авиационных инцидентов по форме, приведенной в Авиационных правилах организации расследования авиационных событий, произошедших с государственными воздушными судами Республики Беларусь, их классификации и учета, в которую заносятся авиационные инциденты из-за отказов АТ, нарушений (упущений) в ИАО полетов, приведшие к повреждению АТ.

486. На основании данных учета из авиационных воинских частей (частей) в органы управления авиацией представляются следующие сведения:

сообщения об отказах и неисправностях АТ, непосредственно угрожающих безопасности полетов и (или) требующих безотлагательного проведения соответствующих работ на АТ;

периодический анализ надежности АТ (обобщенный или по специальностям);

сводные отчеты об отказах и неисправностях АТ (из ремонтных организаций в органы управления авиацией – владельцы ВС).

Порядок отработки и сроки представления сведений устанавливают старшие должностные лица ИАС органов управления авиацией.

487. Анализ надежности АТ подразделяется на текущий и периодический. При этом:

487.1. текущий анализ надежности АТ проводится в авиационных воинских частях (частях) для обобщения и анализа причин выявленных отказов и неисправностей с целью принятия оперативных мер по их предупреждению в последующем;

487.2. периодический анализ надежности АТ проводится в авиационных воинских частях (частях) и органах управления авиацией для обобщения и анализа причин отказов и неисправностей АТ, угрожающих безопасности полетов, приведших к невыполнению полетных заданий, а также с целью разработки профилактических мероприятий в соответствии с требованиями, изложенными в правовых актах Республики Беларусь, по их предупреждению и оценки эффективности данных мероприятий;

487.3. в периодическом анализе надежности рассчитываются следующие показатели: средняя за отчетный период наработка на отказ, который привел к невыполнению полетного задания,  $T_{пз}$ ;

средняя за отчетный период наработка на неисправность, которая проявилась в полете и ее выявили члены экипажа,  $T_{п}$ ;

средняя за отчетный период наработка на неисправность, которая была выявлена в полете и на земле при ТО и подготовке всех видов к использованию по назначению,  $T_{с}$ ;

средняя наработка на неисправность, которая была выявлена в полете и на земле в межрегламентный период эксплуатации АТ,  $T_{м}$ .

Отказы и неисправности АТ, которые были выявлены во время проведения контрольного осмотра при приемке ВС для выполнения на нем регламентных работ, относятся к межрегламентному периоду ее эксплуатации.

488. Периодические анализы надежности АТ авиационных воинских частей (частей) доводятся до лиц из числа ИТС этих частей и представляются в органы управления авиацией.

489. Объем, содержание и сроки проведения текущего и периодического анализов надежности АТ устанавливают старшие должностные лица ИАС органов управления авиацией.

490. Анализ причин отказов и неисправностей АТ, которые угрожают безопасности полетов или явились причиной авиационных инцидентов, проводится под руководством старшего должностного лица ИАС авиационной воинской части (части) с привлечением лиц из числа летного состава (операторов БЛА).

491. Анализ причин отказов и неисправностей АТ должен включать в себя:

изучение обстоятельств проявления отказа или неисправности АТ и условий ее работы с использованием зафиксированных показаний приборов бортовых и наземных средств контроля, записей бортовых и наземных средств регистрации ее параметров в полете;

проверку правильности эксплуатации и ремонта АТ;

подбор и изучение статистических материалов по аналогичным отказам и неисправностям;

определение характера отказа и неисправности по внешним признакам и оценку возможности их обнаружения с использованием КПА;

проведение проверок для определения характера отказа или неисправности, разборку (при необходимости) для определения состояния узлов и деталей;

установление причины отказа или неисправности и отработку мероприятий по его (ее) устранению и предупреждению.

492. Для установления причин отказов и неисправностей АТ по решению старших должностных лиц ИАС органов управления авиацией могут привлекаться специалисты ОрБП и НИО.

Если в авиационной воинской части (части) причину отказа или неисправности установить не удалось, отказавшее или неисправное изделие АТ направляется на исследование с оформлением сведений по форме согласно приложению 2 к настоящим Авиационным правилам.

## **ГЛАВА 62**

### **ОБЯЗАННОСТИ И ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОЙ СЛУЖБЫ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ**

493. Состав инженерно-технической подкомиссии комиссии по расследованию авиационного происшествия, организация сбора и убытия должностных лиц ИАС к месту авиационного происшествия определяются в приказе Министра обороны Республики Беларусь по согласованию с руководителем республиканского органа государственного управления или ДОСААФ – владельцем ВС.

В состав инженерно-технической подкомиссии, как правило, включаются:

старшее должностное лицо ИАС органа управления авиацией;

специалисты ОрБП, имеющие соответствующую специальную подготовку;

старшие инженеры (инженеры) органа управления авиацией по специальности, а также специалисты ремонтной организации (если ВС ремонтировалось в ремонтной организации).

494. По прибытии в авиационную воинскую часть (часть) на основании данных об обстоятельствах авиационного происшествия должностные лица ИАС разрабатывают версии его причин, составляют схему причинно-следственных связей и план исследования АТ.

495. Для более полного охвата факторов, которые включены в версии причин авиационного происшествия и оказывают влияние на безопасность полетов, в инженерно-технической подкомиссии создаются рабочие группы по:

оценке условий и характера эксплуатации АТ, ее ТО и ремонта;

исследованию планера и систем ВС;

исследованию авиационных двигателей;

исследованию АВ, АО, РЭО;

обработке и дешифрированию материалов ОК;

исследованию аэродромно(вертодромно)-технического обеспечения полетов и другие.

496. Исследования АТ как в НИО, так и на месте авиационного происшествия проводятся, как правило, совместно с представителями организаций-разработчиков и организаций-изготовителей.

497. Для анализа качества, определения объема и своевременности проведения подготовки (всех видов) АТ к полетам должностные лица ИАС изучают:

- пономерную документацию ВС (БАК) и исследуемые агрегаты;
- информацию об изготовителе АТ, датах ее выпуска и ремонтов, наработке с начала эксплуатации и после ремонтов;
- информацию о работах, выполненных на АТ в период, предшествующий последнему полету (устранение неисправностей, регламентные работы, доработки и другие);
- информацию о заправке ВС топливом, маслами, специальными жидкостями, газами, а также о снаряжении его АСП;
- исходные данные и расчеты на полет.

498. Объем работ, проведенных при проведении подготовки (всех видов) АТ к полету, и их достаточность анализируются посредством изучения соответствующей информации, которая согласно требованиям, изложенным в авиационных правилах, содержится:

- в плановой таблице полетов;
- в журнале подготовки ВС (БАК), технологических картах подготовки АТ;
- в журнале старшего инженера полетов.

Кроме того, изучаются сведения:

- о подготовленности и квалификации лиц из числа ИТС, принимавших участие в проведении регламентных работ и подготовки всех видов к полетам на данном ВС (БАК);
- о техническом обеспечении работ и подготовки всех видов, проведенных на данном типе ВС (БАК) (наличие и комплектность средств контроля, наземного оборудования, инструментов);
- об аэродромно-климатических условиях, в которых эксплуатировалось данное ВС (БАК).

499. Особое внимание при работе с АТ на месте авиационного происшествия уделяется обеспечению требований безопасности. С этой целью должностные лица ИАС составляют подробный список АСП, стреляющих средств и ПТС, которыми было снаряжено ВС до вылета. В соответствии с этим списком все АСП и другие взрывчатые вещества должны быть найдены, обезврежены, помечены бирками или краской и изолированы.

Одновременно организуются работы по выявлению, изолированию и передаче на захоронение в установленном порядке блоков и агрегатов, которые содержат радиоактивные материалы.

500. После осмотра места столкновения ВС с препятствием, характера его разрушения с учетом местных климатических и природных условий составляется перечень технических средств, оборудования и снаряжения для укомплектования передовой подвижной автоколонны, направляемой к месту авиационного происшествия.

501. При доставке разрушенных узлов и агрегатов с места авиационного происшествия они раскладываются по функциональной принадлежности в порядке, который определяет председатель инженерно-технической подкомиссии.

502. Для оказания помощи в исследовании АТ привлекаются лица из числа руководящего ИТС авиационной воинской части (части) по специальности и ИТС ТЭЧ этой части. Данные специалисты поступают в распоряжение председателя инженерно-технической подкомиссии, освобождаются от работ, не связанных с исследованиями АТ, и работают под руководством старших рабочих групп.

503. По решению председателя комиссии по расследованию авиационного происшествия для проведения аналитических, лабораторных и других специальных исследований определяется АТ, которая вместе с описанием обстоятельств авиационного происшествия, необходимой документацией и техническими заданиями на проведение исследований направляется в НИО или передается специалистам ОрБП при их работе на месте авиационного происшествия.

## ГЛАВА 63

### ПОРЯДОК ОТБОРА, ПОДГОТОВКИ И НАПРАВЛЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ НА ИССЛЕДОВАНИЕ

504. Изделия АТ, отказ или неисправность которых могли привести к авиационному событию, снимаются с эксплуатации и направляются на исследование.

505. Преждевременно снятые с эксплуатации изделия АТ, на которые распространяется действие гарантийных обязательств, направляются на исследование:

в организации-изготовители, если изделие АТ не ремонтировалось;

в ремонтные организации, если изделие АТ ремонтировалось.

По истечении действия гарантийных обязательств отказавшие или неисправные изделия АТ направляются на исследование в порядке, который определяет старшее должностное лицо ИАС органа управления авиацией.

506. Отбор агрегатов, деталей, узлов, БУР, а также оформление сопроводительных документов при отправке их на исследование осуществляются под непосредственным руководством и за подписью:

председателя инженерно-технической подкомиссии – при авиационных происшествиях;

старшего должностного лица ИАС авиационной воинской части (части) (специалистов ОрБП) – при отказах и неисправностях изделий АТ в ходе повседневной деятельности.

507. На исследование отбираются и направляются все изделия АТ, относительно которых имеются основания полагать, что их отказ или неисправность могли стать причиной авиационного происшествия, в соответствии со схемой причинно-следственных связей по разработанным версиям причин.

В случае необходимости решения частных вопросов (определения режима работы авиационного двигателя, положения рулевых поверхностей, включенного или выключенного состояния агрегатов, показаний приборов и других) на исследование направляются все агрегаты, узлы и детали, по которым может быть получен ответ на данные вопросы.

Вместе с основным агрегатом или деталью на исследование направляются и другие функционально связанные с ним детали или агрегаты системы, которые могли обусловить возникновение отказа.

508. Изделия АТ, отобранные для проведения исследования, снабжаются опознавательными бирками и не подвергаются консервации, разборке, промывке, очистке от грунта, масла, копоти и тому подобных.

Все штуцеры (трубопроводы) заглушиваются резиновыми (пластмассовыми) заглушками или оборачиваются парафинированной бумагой (синтетической пленкой). Кроме того, принимаются все меры по сохранению изломов и других признаков отказа или неисправности изделия АТ, а также положения подвижных частей в таком состоянии, в каком они были обнаружены во время осмотра.

509. Пробы ГСМ и специальных жидкостей отбираются в чистую, сухую и герметично закрываемую чистой пробкой посуду.

Пробы отбираются из различных мест систем ВС в отдельные емкости и снабжаются маркировочными бирками.

510. При демонтаже деталей и агрегатов принимаются меры предосторожности, исключающие механические, тепловые и другие повреждения. Если демонтаж изделий, деталей и агрегатов без их повреждения невозможен, на исследование направляется весь узел.

О всех повреждениях, нанесенных изделию АТ в процессе его отбора для отправки на исследование, делается запись в сопроводительных документах.

511. Поверхности изломов деталей, характер разрушения которых подлежит исследованию, прикрываются мягким, сухим материалом (ватой, ветошью или другим) и оборачиваются парафинированной бумагой (синтетической пленкой).

512. Детали, узлы, поверхности которых покрыты продуктами сгорания (копотью и другими), защищаются от соприкосновения с другими деталями и фиксируются от перемещения в транспортировочной таре таким образом, чтобы исключить возможность случайного удаления продуктов сгорания.

513. Для предохранения от разрушения обуглившихся резиновых диафрагм и полимерных деталей агрегатов, подвергшихся воздействию высокой температуры, они помещаются в тару, заполненную мягким материалом (ватой, стружкой и тому подобным).

514. Агрегаты АВ, приборного и кислородного оборудования, их внутренние детали, шкалы и стрелки, а также электролампы и их остатки, блоки РЭО, коммутационная аппаратура оборачиваются мягким материалом (каждый (каждая) в отдельности) и защищаются от соприкосновения одного с другим и с транспортировочной тарой.

При обертывании шкал приборов принимаются меры к тому, чтобы светящаяся масса не разносилась по поверхности шкал.

515. Аккумуляторные батареи и их отдельные аккумуляторные банки с электролитом транспортируются с рабочими пробками в положении, исключающем выливание электролита. Сохранившиеся аккумуляторные банки без электролита транспортируются с глухими пробками, при этом время транспортирования должно быть минимальным.

516. В случае полного разрушения аккумуляторной батареи положительные и отрицательные пластины каждой аккумуляторной банки упаковываются отдельно. Упаковочный материал должен быть кислотоупорным для свинцовых и щелочноупорным для серебряно-цинковых и никель-кадмиевых аккумуляторных батарей.

517. При отправке на исследование АСП (управляемых и неуправляемых ракет, авиабомб, взрывателей, патронов и других) должны соблюдаться установленные требования безопасности при их транспортировании.

518. К деталям, узлам и агрегатам, направляемым на исследование, прикрепляются бирки, в которых указываются их полное наименование, тип и заводской номер ВС (авиационного двигателя, агрегата).

519. Отобранные детали (узлы, агрегаты) укладываются в транспортировочную тару, внутренняя полость которой должна быть защищена от попадания влаги.

В транспортировочную тару вместе с деталями вкладывается опись, которую подписывает старшее должностное лицо ИАС авиационной воинской части (части).

Для одноименных деталей (например, лопаток, болтов, блоков и других) в описи указываются их количество и принадлежность к системе, авиационному двигателю, кабине и тому подобному.

520. На транспортировочной таре снаружи кроме адреса получателя по диагонали наносятся красная маркировочная полоса и буква «А» крупным шрифтом, что условно обозначает «Для исследования».

521. При отправке на исследование изделия АТ после авиационного события вместе с ним высылаются следующие документы:

521.1. сведения об изделии АТ, направляемом на исследование, по форме согласно приложению 2 к настоящим Авиационным правилам;

521.2. формуляр ВС (БАК) (при отправке элементов планера);

521.3. формуляр авиационного двигателя (при отправке авиационного двигателя или его узлов и деталей);

521.4. формуляры или паспорта (при отправке агрегатов или их узлов и деталей) с указанием мест установки каждого из однотипных агрегатов (блоков, приборов);

521.5. журнал подготовки ВС (БАК) к полету;

521.6. нивелировочные графики (схемы) зависимости отклонения рулевых поверхностей от отклонения ручки управления самолетом (педалей);

521.7. накопитель информации БУР (общего или специального назначения) с записью параметров последнего полета или оригинал носителя информации;

521.8. градуировочная пленка, оригиналы градуировочных графиков, паспорта на систему регистрации и датчики, перечень аналоговых параметров, разовых команд и номера каналов, по которым они регистрируются, для данной серии ВС;

521.9. схемы подключения датчиков высоты и скорости, которые выдают информацию в БУР, и кабинных приборов к системе ПВД ВС;

521.10. все носители информации (фотопленки, сигналограммы и другие) с записями параметров десяти предыдущих полетов этого ВС и не менее десяти полетов членов экипажа (операторов БЛА) на других ВС этого типа с копиями градуировочных графиков к ним;

521.11. записи переговоров членов экипажа ВС (операторов БЛА) между собой и радиообмена членов экипажа ВС (операторов БЛА) с лицами, входящими в состав группы руководства полетами, в последнем полете;

521.12. носитель информации бортового магнитофона с записью переговоров членов экипажа ВС (операторов БЛА) между собой и радиообмена членов экипажа ВС (операторов БЛА) с лицами, входящими в состав группы руководства полетами, в последнем полете;

521.13. сведения о радиолокационной проводке ВС;

521.14. сведения о взлетной массе ВС, полетной конфигурации, типе и количестве заправленного топлива и варианте подвесок;

521.15. показания членов экипажа ВС (операторов БЛА) и очевидцев;

521.16. сведения об атмосферных условиях (температуре, влажности воздуха, атмосферном давлении, наличии осадков, направлении и скорости ветра на аэродроме (вертодроме) взлета и на месте авиационного происшествия), превышении местонахождения аэродрома (вертодрома) и места авиационного происшествия над уровнем моря;

521.17. кроки места авиационного происшествия с привязкой его к аэродрому (вертодрому) вылета с указанием характера препятствий (лес, вода, грунт и другие), с которыми столкнулось ВС, наименований разбросанных агрегатов (узлов, деталей) и расстояний между ними, мест первого и последующих столкновений ВС с препятствием и расстояний между ними, истинного курса ВС в момент первого столкновения с препятствием, мест расположения очагов пожара и другое.

522. При отправке на исследование изделия АТ, преждевременно снятого с эксплуатации, вместе с ним высылаются следующие документы:

522.1. сведения об изделии АТ, направляемом на исследование, по форме согласно приложению 2 к настоящим Авиационным правилам;

522.2. формуляр авиационного двигателя (при его отправке);

522.3. формуляры (паспорта) отправляемых агрегатов (с указанием мест их установки для однотипных агрегатов);

522.4. оригиналы носителей информации или копии магнитных носителей информации с указанием на них участка возникновения неисправности (на фотопленках должны быть прописи механических и электрических нулей);

522.5. градуировочные пленки (градуировочные графики для систем магнитной регистрации параметров) с указанием фактического временного интервала для каждой кассеты, перечня параметров и разовых команд, номеров каналов, по которым они регистрируются;

522.6. сведения об атмосферных условиях (температуре, атмосферном давлении, влажности воздуха) на аэродроме (вертодроме) в день полетов, превышении местонахождения аэродрома (вертодрома) и местности (зоны) над уровнем моря;

522.7. сведения о взлетной массе ВС, его конфигурации в момент возникновения отказа или неисправности (вариант подвески, стреловидность крыла, положение механизации крыла и шасси), а также типе и количестве заправленного топлива;

522.8. запись переговоров членов экипажа ВС в полете (операторов БЛА) между собой и радиообмена членов экипажа ВС (операторов БЛА) с лицами, входящими в состав группы руководства полетами.

## **ГЛАВА 64 РЕКЛАМАЦИОННАЯ РАБОТА**

523. Порядок предъявления рекламаций, их удовлетворения и учета определяется в правовых актах Республики Беларусь.

524. За организацию и проведение рекламационной работы в авиационной воинской части (части) отвечает ее командир (начальник).

525. За правильность оформления рекламации на отказавшее изделие АТ отвечает старшее должностное лицо ИАС авиационной воинской части (части).

## **ГЛАВА 65 ПРОВЕДЕНИЕ ДОРАБОТОК АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ**

526. Работы, направленные на поддержание и улучшение тактико-технических и эксплуатационных характеристик, повышение надежности и устранение конструктивно-производственных недостатков АТ, эксплуатируемой в авиационных воинских частях (частях), находящейся в ремонтных организациях и на складах, выполняются по бюллетеням организаций-разработчиков и организаций-изготовителей, которые вводятся в действие по указаниям старших должностных лиц ИАС органов управления авиацией.

527. Выполнение работ, связанных с устранением недостатков аварийного характера, а также на АТ малых серий, допускается по документации организаций-разработчиков и организаций-изготовителей, которую утверждают старшие должностные лица ИАС органов управления авиацией.

528. Порядок выполнения работ по доработкам АТ и взаиморасчетов между авиационными воинскими частями (частями), организациями-изготовителями и ремонтными организациями устанавливается в правовых актах Республики Беларусь.

529. Доработки АТ проводятся, как правило, комплексно в местах ее базирования, в специально оборудованных базах либо при выполнении очередного ремонта ВС (БАК) в ремонтных организациях, о чем указывается в каждом бюллетене. Допускается выполнение работ по бюллетеням организаций-изготовителей силами бригад ремонтных организаций.

530. Выполнение работ по бюллетеням проводится в соответствии с планом, который утверждает командир (начальник) авиационной воинской части (части).

531. За качество и полноту работ по бюллетеням, которые выполняли специалисты бригад, несет ответственность руководитель организации, их направивший.

Контроль за качеством вспомогательных работ, которые определены в бюллетене для выполнения силами ИАС авиационной воинской части (части), осуществляют должностные лица этой части.

532. После выполнения работ по бюллетеню исполнитель делает запись о них в формуляре или паспорте на АТ, которую заверяет своей подписью руководитель бригады.

533. Изменять конструкцию АТ, принципиальные и (или) монтажные схемы, подключать КПА в местах, не предусмотренных в монтажной схеме, устанавливать агрегаты (блоки, детали, элементы), а также применять материалы, ГСМ, специальные жидкости и газы, которые не указаны в бюллетене (документации организаций-разработчиков и организаций-изготовителей), запрещается.

534. В авиационных воинских частях (частях) могут разрабатываться и проводиться мероприятия по совершенствованию АТ в соответствии с требованиями, изложенными в правовых актах Республики Беларусь.

## **ГЛАВА 66 СТРУКТУРА И СОСТАВ ЕДИНОГО НОМЕРА БЮЛЛЕТЕНЕЙ И УКАЗАНИЙ СТАРШИХ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОЙ СЛУЖБЫ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ АВИАЦИЕЙ**

535. Единый номер присваивается бюллетеню при введении его в действие. Этот номер должен использоваться в учете выполнения работ всех видов по бюллетеню и переписке по их материально-техническому обеспечению.



Структура единого номера определяется формулой:

X-XXX-X-X-XXXX-XX, в которой:

первая группа, состоящая из одной буквы латинского алфавита, указывает на владельца ВС:

A – ДОСААФ;

B – Государственный комитет пограничных войск Республики Беларусь;

D – Министерство обороны Республики Беларусь;

E – Министерство по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь;

F – Государственный военно-промышленный комитет Республики Беларусь;

N – Министерство внутренних дел Республики Беларусь;

R – Государственный таможенный комитет Республики Беларусь;

вторая группа, состоящая из трех цифр, – условный индекс основного изделия АТ, на которое распространяется бюллетень;

третья группа, состоящая из одной цифры, – последняя цифра года введения бюллетеня в действие;

четвертая группа, состоящая из одной цифры, – основное изделие или вид его оборудования. Цифры в группе обозначают, что работы выполняются на:

основном изделии (ВС, авиационном двигателе) – 0;

комплектующем изделии РЭО – 1;

комплектующем изделии электрооборудования – 2;

комплектующем изделии приборного оборудования – 3;

комплектующем изделии системы вооружения – 4;

комплектующем изделии кислородного оборудования – 5;

комплектующем изделии фотооборудования – 6;

пятая группа, состоящая из четырех цифр, – порядковый номер бюллетеня среди введенных в действие с начала эксплуатации основного изделия, указанного в первой группе цифр;

шестая группа, состоящая из двух цифр, – шифр бюллетеня. Цифры в группе обозначают, что бюллетень:

01 – направлен на устранение конструктивно-производственных недостатков, вызвавших прекращение использования изделия по назначению (шифр БА);

02 – направлен на устранение конструктивно-производственных недостатков, не приводящих к прекращению использования изделия по назначению (шифр БД);

03 – направлен на улучшение конструкции и ее модернизацию, повышение надежности и увеличение ресурсов изделия (шифр БУ);

04 – изменяет ЭД изделия, в том числе ресурсы, сроки службы и хранения (шифр БЭ);

05 – изменяет ремонтную документацию изделия (шифр БР).

В случае использования при выпуске бюллетеня смешанного шифра применяется и смешанный код. Например, бюллетень с шифром БА/БЭ будет иметь шифр в последней группе – 14.

Бюллетеням на комплектующие изделия, установленные на основных изделиях более чем трех типов, присваиваются единые номера, отличающиеся от описанных.

В них первая группа цифр передает не индекс основного изделия, а индекс вида оборудования, к которому относится комплектующее изделие, а именно:

012 – агрегаты ВС;

066 – агрегаты авиационного двигателя;

067 – воздушные винты;

068 – электрооборудование;

069 – радиоэлектронные системы;

070 – приборное оборудование;

071 – кислородное оборудование;

072 – фотооборудование;

073 – авиационное вооружение;

094 – наземная техника.

536. Структура единого номера, присваиваемого указанию старшего должностного лица ИАС органа управления авиацией, включает в себя четыре группы цифр:

XXX	(XX	XX)	– XX
1-я группа	2-я группа	3-я группа	4-я группа

1-я группа цифр – порядковый номер указания, устанавливаемый по порядковому номеру в журнале учета указаний;

2-я группа цифр – вид техники;

3-я группа цифр – специализация техники;

4-я группа цифр – последние две цифры года введения указания в действие.

Условные обозначения 2-й группы цифр:

33 – все виды техники, ее обеспечения и ремонта;

34 – АТ;

35 – АСП;

36 – электрогазовая техника и оборудование;

37 – капитально-восстановительный ремонт АТ;

38 – метрологическое обеспечение;

39 – авиационно-техническое обеспечение.

Условные обозначения 3-й группы цифр:

00 – общие вопросы;

01 – планер ВС, авиационный двигатель, их системы и агрегаты;

02 – АВ;

03 – АО;

04 – РЭО;

05 – СНО;

06 – БАК.

Пример:

212 (3403) – 15, где:

212 – порядковый номер указания по журналу учета указаний;

34 – указание по вопросам эксплуатации и оперативного ремонта АТ;

03 – указание относится к АО;

15 – указание издано в 2015 году.

## **РАЗДЕЛ XI**

### **РАЗМЕЩЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ НА АЭРОДРОМАХ (ВЕРТОДРОМАХ). ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА. ОХРАНА АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ**

#### **ГЛАВА 67**

#### **ОБОРУДОВАНИЕ МЕСТ СТОЯНКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

537. Места стоянки ВС авиационного подразделения оборудуются необходимыми сооружениями и средствами, которые обеспечивают сохранность АТ, а также выполнение работ по ее подготовке к использованию по назначению.

538. На местах стоянки ВС авиационного подразделения оборудуются места для размещения СНО ОП, хранения имущества группового пользования, емкостей для сбора отстоя топлива и отработанного масла, ящиков для сбора использованной ветоши, места для курения.

Для опробования авиационных двигателей на местах стоянки ВС авиационного подразделения отводятся и оборудуются специальные площадки с искусственным покрытием.

539. Специальные площадки для опробования авиационных двигателей оборудуются устройствами для дополнительного крепления ВС, которые предусмотрены в его ЭД, упорами под колодки, устройствами для направления потока выходящих газов (при необходимости), средствами пожаротушения.

540. К местам стоянки ВС прокладываются РД и подъездные пути, которые обеспечивают безопасное руление ВС или его буксировку, а также подъезд СНО ОП.

541. При размещении ВС на групповых местах стоянки (технических позициях подготовки) устанавливаются следующие интервалы между концевыми обтекателями крыльев рядом стоящих самолетов:

для самолетов с одним авиационным двигателем (планеров) – не менее 2 м;

для самолетов с двумя авиационными двигателями – не менее 3 м;

для самолетов с четырьмя и более авиационными двигателями – не менее 5 м.

Для самолетов с изменяющейся стреловидностью крыла интервалы определяются при минимальном угле стреловидности.

Между осями несущих винтов вертолетов устанавливаются интервалы не менее двух диаметров несущего винта.

542. Место стоянки ВС (укрытие) оборудуется:

приспособлениями для заземления ВС;

местами для размещения съемного оборудования;

рабочими местами для лиц из числа ИТС;

средствами пожаротушения;

местами для размещения СНО СП;

средствами централизованного снабжения электроэнергией, заправки топливом и зарядки газами (при необходимости).

543. На случай стихийных бедствий старший авиационный начальник аэродрома (вертодрома) определяет безопасные зоны для размещения лиц из числа авиационного персонала, АТ и СНО ОП.

544. Открытые места стоянки легких ВС оборудуются необходимыми швартовочными приспособлениями, которые обеспечивают безопасность АТ при возникновении опасных явлений погоды. Швартовка легких ВС проводится после окончания работ на АТ независимо от погодных условий.

## **ГЛАВА 68**

### **ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА**

545. Противопожарная защита на местах стоянки ВС и объектах ИАС в авиационных воинских частях (частях) организуется в соответствии с требованиями, изложенными в правовых актах Республики Беларусь.

546. За организацию и состояние противопожарной защиты объектов авиационной воинской части (части) несут ответственность командиры (начальники) этих частей.

547. Командиры подразделений, начальники служб, мастерских, цехов, лабораторий и других объектов на аэродроме (вертодроме) отвечают за выполнение требований пожарной безопасности в подчиненных подразделениях, службах и на объектах, сохранность и использование средств пожаротушения.

Оснащение объектов авиационной воинской части (части) средствами пожаротушения осуществляется по нормам согласно приложению 3 к настоящим Авиационным правилам.

548. Должностные лица, ответственные за противопожарное состояние объекта, закрепляют средства пожаротушения за лицами из числа авиационного персонала, которые несут персональную ответственность за хранение и использование данных средств по назначению.

549. Ежедневно в каждом подразделении (группе) назначается пожарный расчет. Фамилии лиц, которые назначены в состав пожарного расчета, и их обязанности заносятся

на специальную доску, установленную на видном месте. С лицами, включенными в пожарный расчет, проводится инструктаж.

550. При выполнении работ на АТ их руководитель обязан:

проинструктировать личный состав пожарного расчета;

изучить с лицами из числа авиационного персонала, привлекаемыми к выполнению работ на АТ, соответствующий раздел перечня работ (операций), связанных с пожарной опасностью;

осмотреть и при необходимости организовать подготовку к использованию средств пожаротушения (прокладку рукавных линий, доставку к месту работы углекислотной установки, огнетушителей, асбестовых покрывал, вызов пожарного автомобиля, дежурного тягача и тому подобное);

вызвать и держать в готовности дежурный тягач;

проверить связь с пожарной командой.

551. На месте запуска (опробования) авиационного двигателя одиночного ВС выставляется пожарный автомобиль или углекислотная установка (в зависимости от типа ВС) и назначается пожарный расчет, в который входят лица из числа авиационного персонала, работающие на АТ.

552. Площадки для опробования авиационных двигателей оборудуются пожарным щитом с набором необходимого инвентаря и обеспечиваются углекислотными установками (в зависимости от типа ВС).

553. Места стоянки ВС и техническая позиция подготовки ВС постоянно выкашиваются, очищаются от сухой травы, мусора, использованной ветоши.

554. В целях обеспечения пожарной безопасности запрещается:

запускать авиационные двигатели при несоблюдении требований, изложенных в пунктах 549–551;

заправлять ГСМ в ВС и заправочные средства без их надежного заземления;

разжигать паяльные лампы и средства подогрева авиационных двигателей на расстоянии менее 25 м от ВС и аэродромных (вертодромных) сооружений;

оставлять без надзора работающие средства подогрева;

проводить перепланировку помещений, перенос существующих зданий и пристройку к ним других помещений, возведение новых построек, а также установку временных сооружений и печей без разрешения представителей органов противопожарной защиты;

курить вне мест, специально отведенных и оборудованных для этих целей (места для курения оборудуются на расстоянии не менее 25 м от ВС и других объектов);

выжигать траву, сжигать мусор и разводить костры на территории авиационной воинской части (части);

хранить горючие материалы на расстоянии менее 75 м от ВС;

устанавливать емкости для сбора отстоя топлива на расстоянии менее 25 м от ВС;

допускать к применению при обслуживании АТ специальные автомобили без средств пожаротушения.

555. В укрытиях АТ запрещается:

загромождать подходы и подступы к средствам пожаротушения, устанавливать наземное и другое оборудование вне мест, специально отведенных для этой цели;

при заправке ВС топливом допускать какие-либо работы, связанные с искрообразованием;

разжигать горелки и подогреватели;

хранить промасленную ветошь, баллоны с кислородом и снятые аккумуляторные батареи;

проводить работы без средств пожаротушения.

556. В мастерских, цехах, лабораториях запрещается:

иметь на рабочих местах сверх дневной нормы легковоспламеняющиеся или горючие вещества (по окончании работ все остатки ГСМ и других

легковоспламеняющихся веществ сдаются в специально отведенную и оборудованную для их хранения кладовую, находящуюся вне мастерской, цеха или лаборатории);

хранить автотранспортные средства, мотоциклы и мотороллеры;

оставлять после окончания работ подключенными к ВС источники электроэнергии.

557. ВС, на которых проводится ремонт, должны быть постоянно транспортабельными и находиться на основных или ложных шасси.

558. Места стоянки ВС и места работ в конце рабочего дня проверяют должностные лица авиационной воинской части (части) и лица, входящие в состав пожарных расчетов. Выявленные недостатки устраняются до сдачи стоянок под охрану.

## **ГЛАВА 69**

### **ОХРАНА АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ**

559. Во время выполнения работ на АТ ответственность за сохранность ВС, оборудования и имущества, находящегося на местах стоянки ВС, несут лица из числа авиационного персонала, за которыми закреплены данные ВС, оборудование и имущество.

560. Охрана АТ в рабочее время при отсутствии лиц из числа авиационного персонала на местах стоянки ВС, а также в нерабочее время организуется в порядке, который определяет руководитель органа государственного управления (уполномоченное должностное лицо) или ДОСААФ с выполнением требований, установленных для секретных изделий.

Приложение 1  
к Авиационным правилам  
инженерно-авиационного  
обеспечения государственной  
авиации Республики Беларусь

### **ПОРЯДОК клеймения инструментов**

1. Порядок нанесения клейм на инструменты:

клеймо наносится на нерабочую поверхность металлической части инструментов с применением керн или электрохимического способа;

если инструменты разборные, то есть состоят из нескольких частей, клейма наносятся на каждую часть в отдельности;

на неметаллические инструменты (киянки, волосяные щетки и тому подобные) клейма наносятся с применением метода выжигания;

на каждый предмет инструментов наносится только одно клеймо, которое должно быть разборчивым и хорошо видимым;

при необходимости нанесения нового клейма старое клеймо удаляется;

инструменты индивидуального пользования клеймятся по принадлежности АТ или по техническим расчетам (группам), группам регламента и ремонта.

2. Клейма на инструментах индивидуального пользования для технических расчетов (групп) авиационного подразделения и групп регламента и ремонта ТЭЧ авиационной воинской части (части) состоят из цифр и букв, обозначающих (слева направо):

первые две цифры – две последние цифры номера авиационной воинской части (части)\*;

---

\* При отсутствии цифровой нумерации авиационных воинских частей в республиканском органе государственного управления или ДОСААФ цифры определяются в указаниях старшего должностного лица ИАС органа управления авиацией.

следующая за ними буква (буквы) – условное обозначение технического расчета (группы), группы регламента и ремонта;

цифра после условного буквенного обозначения технического расчета (группы) – номер авиационного подразделения авиационной воинской части (части);

последующие две цифры – порядковый номер, соответствующий номеру ящика (сумки) для инструментов технического расчета (группы) согласно описи инструментов;

последние цифры – порядковый номер инструментов в описи инструментов.

Условные обозначения технических расчетов (групп) приведены в таблице 1. Они могут быть другими по решению старшего должностного лица ИАС авиационной воинской части (части).

Таблица 1

Наименования групп	Условные обозначения
1. Технический расчет (группа) С (В) и Д	А
2. Технический расчет (группа) АВ	В
3. Технический расчет (группа) АО	О
4. Технический расчет (группа) фотооборудования	Ф
5. Технический расчет (группа) РЭО	Р
6. Группа регламента и ремонта С (В) и Д	АТ
7. Группа регламента и ремонта САПС	СТ
8. Группа регламента и ремонта АВ	ВТ
9. Группа регламента и ремонта АО	ОТ
10. Группа регламента и ремонта АО фотооборудования	ФТ
11. Группа регламента и ремонта РЭО	РТ
12. Слесарно-механическая группа	МТ
13. Расчет подготовки БАК	Б
14. Группа регламента и ремонта БАК	БТ

3. Образец описи инструментов приведен в таблице 2.

Таблица 2

Наименования инструментов	Номенклатурные номера (при наличии)	Количество	Клеймо	Примечание
1. Ключ 9Х11	314115-0	1	95А20П1	
2. Ключ 14Х17	447564-6	1	95А20П2	
...	...	...	...	...
27. Ключ 19Х24	538475-9	1	95А20П27	

Начальник технического расчета (группы)

(воинское (специальное) звание, подпись, инициалы, фамилия)

4. Инструменты общего пользования клеймятся по техническим расчетам (группам), группам регламента и ремонта так же, как и инструменты индивидуального пользования, но вместо цифр, обозначающих порядковый номер инструментального ящика, наносятся буквы ОП – общего пользования.

5. Клеймо 95О20712 инструментов индивидуального пользования технического расчета авиационной эскадрильи расшифровывается следующим образом:

95 – две последние цифры номера авиационной воинской части;

О – технический расчет авиационного оборудования;

2 – второе авиационное подразделение;

07 – седьмой номер инструментального ящика;

12 – двенадцатый номер в описи инструментов.

6. Клеймо 95РТ064 группы регламента и ремонта ТЭЧ авиационной воинской части расшифровывается следующим образом:  
 95 – две последние цифры номера авиационной воинской части;  
 РТ – группа регламента и ремонта РЭО;  
 06 – шестой номер инструментального ящика;  
 4 – четвертый номер в описи инструментов.
7. Клеймо 95А2ОП27 инструментов общего пользования расшифровывается следующим образом:  
 95 – две последние цифры номера авиационной воинской части;  
 А2 – технический расчет С (В) и Д второй авиационной эскадрильи;  
 ОП – инструменты общего пользования;  
 27 – номер в описи инструментов.
8. Клеймо на бортовых инструментах ВС (инструментах техника ВС) состоит из цифр, обозначающих (слева направо):  
 первые две цифры – серию ВС;  
 следующие две цифры – номер ВС в серии (вместо первых четырех цифр разрешается использовать цифры заводского номера ВС);  
 последние цифры – номер в описи инструментов.
9. Клеймо 081621 расшифровывается следующим образом:  
 08 – серия ВС;  
 16 – номер ВС в серии;  
 21 – номер в описи инструментов.
10. Клеймо 94241-23 расшифровывается следующим образом:  
 94241 – заводской номер ВС;  
 23 – номер в описи инструментов.
11. Клеймо на инструментах специальных автомобилей состоит из трех последних цифр номера кунга, номера ящика (сумки) и номера в описи инструментов.  
 Клеймо 3560216 расшифровывается следующим образом:  
 356 – три последние цифры номера кунга;  
 02 – номер ящика (сумки);  
 16 – номер в описи инструментов.
12. Клеймо на инструментах для шасси специальных автомобилей (прицепов) состоит из трех последних цифр номера шасси и номера в описи инструментов.  
 Клеймо 42715 расшифровывается следующим образом:  
 427 – три последние цифры номера шасси;  
 15 – номер в описи инструментов.

Приложение 2  
 к Авиационным правилам  
 инженерно-авиационного  
 обеспечения государственной  
 авиации Республики Беларусь

Форма

## СВЕДЕНИЯ

об изделии авиационной техники, направляемом на исследование

Направляется на исследование по разрешению \_\_\_\_\_

(указать должность лица, подписавшего документ, номер документа и дату)

Подробные данные	Примечание
1. Тип и заводской номер ВС, номер организации-изготовителя, дата выпуска и ресурс ВС, на котором был установлен направляемый на исследование двигатель (агрегат, узел, деталь)	

2. Тип и заводской номер двигателя, номер завода-изготовителя, дата выпуска и ресурс двигателя, который высылается на исследование или на котором был установлен направляемый на исследование агрегат (узел, деталь)	
3. Наименование агрегата (узла, детали), направляемого на исследование, его тип и заводской номер, номер организации-изготовителя, дата выпуска и ресурс агрегата	
4. Нарботка (часы, посадки, циклы) детали (узла, агрегата, двигателя, ВС) с начала эксплуатации	
5. Дата всех предшествующих ремонтов и наименования ремонтных организаций, в которых проводился ремонт детали (узла, агрегата, двигателя, ВС)	
6. Нарботка (часы, посадки, циклы) детали (узла, агрегата, двигателя, ВС) после последнего ремонта, характер последнего ремонта	
7. Нарботка (часы, посадки, циклы) агрегата, на котором была установлена деталь (узел) после последних регламентных работ и работ по бюллетеням Наименование и дата последних регламентных работ (номер бюллетеня последних работ по бюллетеням)	
8. Подробное описание обстоятельств проявления отказа изделия АТ (описание характера внешнего проявления отказа с указанием условий его возникновения или обнаружения (дата, метеорологические условия, порядковый номер полета в летный день и номер выполняемого упражнения по КБП (КЛП, КУЛП), продолжительность полета до возникновения отказа, скорость, высота и профиль полета, режим работы двигателя, действия членов экипажа ВС, непосредственно предшествующие моменту возникновения отказа, а также предпринятые для парирования его неблагоприятных последствий), вид работ и проверок, при которых обнаружен или возник отказ, и другие сведения, которые следует учесть при исследовании)	
9. Какие работы (разборка, испытание и другие) проводились в авиационной воинской части (части) на детали (узле, агрегате, двигателе) перед отправкой и их результаты (с описанием и иллюстрациями)	
10. Какие работы проводились на ВС (двигателе, агрегате) перед последним полетом (перед обнаружением отказа), какие были замечания летчика (членов экипажа) о работе АТ, какие неисправности АТ были устранены перед последним полетом	
11. Другие сведения о детали (узле, агрегате), которые следует учесть при исследовании в связи с поставленной целью (проявлялась ли неисправность ранее, какие проведены работы, регулировки и другое)	
12. Предполагаемая причина отказа изделия АТ и заключение старшего должностного лица ИАС авиационной воинской части (части)	
13. Количество подобных случаев в данной авиационной воинской части (части) вообще и на данном ВС (двигателе, агрегате) в частности	
14. Цель проведения исследования	
15. Реквизиты отгрузки исследуемой техники	

Председатель инженерно-технической  
подкомиссии (при направлении АТ  
с мест авиационных происшествий)

(воинское (специальное) звание, подпись, инициалы, фамилия)

Начальник отдела ОрБП  
(при направлении АТ, досрочно  
снятой с эксплуатации из-за ее отказа)

(воинское (специальное) звание, подпись, инициалы, фамилия)

Старшее должностное лицо ИАС  
авиационной воинской части (части)  
(при направлении АТ с мест авиационных  
происшествий и досрочно снятых  
с эксплуатации из-за ее отказа)

(воинское (специальное) звание, подпись, инициалы, фамилия)



Приложение 3  
к Авиационным правилам  
инженерно-авиационного  
обеспечения государственной  
авиации Республики Беларусь

**НОРМЫ**
**пожарного оборудования и имущества для зданий и сооружений (объектов)  
авиационных воинских частей (частей)**

Наименования зданий и сооружений (объектов)	Предельная защищаемая площадь, м <sup>2</sup>	Воздушно-пенные огнетушители вместимостью 10 л	Хладоновые огнетушители вместимостью 23 л	Углекислотные огнетушители вместимостью		Порошковые огнетушители вместимостью		
				2 л	5 л	2 л	5 л	10 л
1. Ангары	200	1++				2+	2++	
2. Парки хранения автомобилей (гаражи)	200	1++				2+	2++	
3. На открытых стоянках и в помещениях:								
ВС	На ВС				1++		1++	1+
автомобилей	На 10 машин	1++					2++	1+
4. В укрытиях:								
агрегатная	На помещение		1++	1++	1+		1++	
ниша для АСП	На помещение				1++		1++	
ниша централизованной заправки	На помещение	1*++			1+		2*++	
5. Газовочные площадки	На площадку	2++			1++		2+	1++
6. Заправочные колонки централизованной заправки топливом (раздаточные бензоколонки)	На колонку	1++			1+		2+	1++
7. АСП в штабелях	На штабель	1++					1++	1+
8. Лаборатории для выполнения работ на АТ	100	1++				4+	2++	
9. Воздушные и газовые компрессоры	На 2 компрессора				1++	2+	1++	
10. Служебные помещения	400	1*++				2+	1*++	
11. Палатки для выполнения ремонтных и регламентных работ	25	1++					1++	

\* Но не менее двух на помещение (устройство).

## Примечания:

1. Знаком «++» обозначены рекомендуемые к оснащению объектов огнетушители.
2. Знаком «+» обозначены огнетушители, применение которых допускается при отсутствии рекомендуемых.
3. Потребность в огнетушителях, обозначенных знаками «++», «+», принимается только по одной из граф.
4. На стоянках ВС дополнительно устанавливаются передвижные углекислотные или порошковые огнетушители из расчета по два на авиационную эскадрилью, один порошковый огнетушитель на ТЭЧ авиационной воинской части (части).
5. Здания (помещения) и открытые площадки, где хранятся или применяются огнеопасные жидкости, стоянки ВС и автомобилей дополнительно обеспечиваются сухим песком в ящиках емкостью 0,5 м<sup>3</sup> и противопожарными полотнищами размерами 1,0 x 1,5 м; 1,5 x 1,5 м, 1,5 x 2 м или 2 x 2 м из расчета: один ящик с песком на стоянку (укрытие) одиночного ВС;

один ящик с песком и асбестовое покрывало на две заправочные колонки, дизельную электростанцию, гараж.

6. Не указанные в нормах здания и сооружения (объекты) обеспечиваются огнетушителями применительно к данным нормам в зависимости от их площади, назначения и особенностей.

7. Отдельные здания и сооружения с площадью пола менее предусмотренной в нормах обеспечиваются огнетушителями по наименьшему измерителю, но не менее одного на помещение.

8. В летнее время у всех деревянных строений и штабелей с имуществом устанавливаются бочки с водой и ведрами из расчета по одной бочке на 500 м<sup>2</sup> площади застройки или площадки с имуществом, но не менее двух на строение или штабель.

9. В зимнее время воздушно-пенные огнетушители, в летнее время находящиеся на открытом воздухе и в неотапливаемых помещениях, следует хранить в ближайших отапливаемых помещениях. В этих случаях в местах их прежнего нахождения должна помещаться информация о месте нахождения огнетушителей, а в месте нахождения огнетушителя – надпись «Огнетушители находятся здесь».

10. Щиты с пожарным инвентарем размещаются из расчета обслуживания: один щит на группу зданий в радиусе 200 м, для парков с техникой и хранилищ с имуществом – в радиусе 100 м.

На каждом щите должны быть:

огнетушители – 2;

ломы – 2;

ведра – 2;

топоры – 2;

багор – 1.

11. Внутренние пожарные краны в зданиях оборудуются стволами и пожарными рукавами длиной 10 м, 15 м или 20 м. Пожарный инвентарь и первичные средства пожаротушения должны располагаться так, чтобы их можно было легко использовать в случае пожара. Рукава внутренних пожарных кранов должны находиться в опломбированных шкафах, быть сухими, скатанными и присоединенными к пожарному крану и стволу.