

Тема № 21. Подготовка авиационной техники к полетам.

Занятие № 2. Виды подготовок авиационной техники к полетам: назначение, содержание, организация и контроль их проведения.



Вопрос № 1. Подготовка авиационной техники к полетам

Цель подготовки АТ к полётам - контроль технического состояния АТ и приведение её в боеготовность согласно поставленной задаче.

Виды подготовок:

1. День работы на авиационной технике ДРАТ (предварительная подготовка);
2. Предполётная подготовка;
3. Подготовка к повторному полёту;
4. Послеполётная подготовка.

- **В основе такой системы** лежит принцип заблаговременного выполнения наибольшего объёма работ на всех самолётах АТО в дни, предшествующие полётам.
- **В период непосредственной подготовки** самолётов к полётам остаётся выполнить лишь минимально необходимый объём работ за определённое время с целью приведения ЛА в боеготовое состояние.
- **В дни, предшествующие полетам, выполняется:**
 - **ДРАТ день работы на авиационной технике** - при использовании системы обслуживания техническими расчетами.
 - **Предварительная подготовка** - в случае использования экипажно-групповой системы ТО.
- **Виды подготовок**, выполняемые на данном самолете, а также их содержание предусматриваются ЕРТО этого самолета.

Вопрос №2. ДРАТ - день работы на авиационной технике. Предварительная подготовка.

ДРАТ - день работы на авиационной технике.

Проводится на самолётах, РТО которых не предусмотрена предварительная подготовка.

ДРАТ проводится не менее
которые проводятся парк



В день работы на авиационной технике выполняются:

1. периодические работы на самолётах в соответствии с РТО;
2. целевые осмотры и проверки;
3. контрольные осмотры самолётов руководящим ИТС;
4. устранение выявленных неисправностей;
5. работы по содержанию в исправном состоянии инструмента и закреплённых за подразделением (самолётов) средств наземного обслуживания и контроля;
6. работы по уходу за специальными автомобилями подразделений, защитными покрытиями и сооружениями;
7. тренажи с лётным и техническим составом;
8. работы по уходу за АСП первого боекомплекта, съёмными агрегатами вооружения, входящими в комплект самолёта;
9. замена агрегатов, выработавших ресурс;
10. оформление документации.

Работы планируются и проводятся в течении полного рабочего дня.

После их выполнения ИТС предоставляется не менее 8ч. для отдыха.

Предварительная подготовка.

- Предварительная подготовка проводится на самолётах, регламентом которых не предусмотрены ДРАТ.
- Осуществляется на самолетах 3-го поколения и вертолетах.
- Проводится не реже чем 1 раз в неделю и действительна на 6 летних смен.
- Содержание предварительной подготовки незначительно отличается от ДРАТ.
- Предварительная подготовка к полётам проводится в течение полного рабочего дня.

Вопрос № 3. Предполетная подготовка самолёта.

Проводится непосредственно перед полётами в соответствии с задачами лётного дня.



Вопрос № 3. Предполётная подготовка самолёта.

Предполётная подготовка включает:

1. предполётный осмотр самолёта в объеме, установленном ЕРТО, и устранение выявленных неисправностей;
2. проверка соответствия заправки и зарядки систем самолёта заданию на полёт;
3. установка на самолёт съемного оборудования;
4. дозаправка систем самолёта согласно задания;
5. ввод исходных данных (программ) в навигационные и другие системы;
6. подготовка АСП к применению и снаряжение самолёта АСП;
7. проверка готовности самолёта к полёту согласно задания.
8. оформление документации.

По завершении всех работ на самолете техник самолёта и специалисты ТР заполняют ЖПС и докладывают по команде о готовности самолетов к полетам.

По прибытии лётного состава техник самолёта докладывает командиру экипажа о выполнении предполётной подготовки, снаряжении и заправки самолёта согласно задания.

Лётчики проверяют готовность самолёта и проводят его прием с оформлением в ЖПС.

Вопрос № 4. Подготовка к повторному полету.

Проводится перед каждым новым полётом, исключая первый, в период стартового времени в соответствии с заданием на предстоящий полёт.

Подготовка к повторному полету включает:

1. анализ работоспособности систем и оборудования самолёта и соблюдения правил его эксплуатации в предыдущем полёте по записям средств объективного контроля и докладам лётного экипажа;
2. стартовый осмотр самолёта, в объеме предусмотренном ЕРТО;
3. устранение неисправностей, выявленных в предыдущем полёте и при осмотре;
4. заправка самолёта топливом, маслом и зарядку газами;
5. ввод исходных данных в навигационные, предельные и другие системы, смену радиоданных;
6. снаряжение самолёта АСП и установка съёмного оборудования;
7. оформление документации.

Начальник технического расчёта после выполнения подготовки к повторному полёту и устранения обнаруженных неисправностей проводит контроль подготовки и докладывает о готовности самолёта командиру АТО или старшему инженеру полётов.

Вопрос № 5. Послеполетная

подготовка.

Проводится в конце каждого лётного дня и после окончания дежурства независимо от того, состоялся полёт или нет.

Послеполетная подготовка включает:

1. послеполётный осмотр самолёта;
2. устранение неисправностей, выявленных в полёте и обнаруженных при осмотре;
3. заправка и снаряжение самолёта в соответствии с указаниями командира части;
4. оформление документации.

Техник самолёта и специалисты технического расчёта по окончании послеполётной подготовки записывают в ЖПС о выполненных работах на самолёте и докладывают о его состоянии.

После выполнения полётов и послеполётной подготовки ИТС, участвующему в их обеспечении должно быть предоставлено не менее 8 часов для отдыха.

Вопрос № 6. Проведение посменных полетов.

- При посменных полётах на протяжении двух смен лётного дня полёты проводятся на одних и тех же самолётах, меняются только ИТС. Необходимое количество самолётов на лётный день выделяется от одного или нескольких АТО.
- Для посменных полётов за каждым техником самолёта разрешается закреплять пару самолётов — свой самолёт и самолёт техника напарника или за двумя техниками самолёта закрепляется один самолёт.
- В дни предварительной подготовки, дни работы на авиационной технике и парковые дни техники самолётов, за которыми закреплены два самолёта (свой самолёт и самолёт техника напарника), выполняют работы только на своих самолётах.
- При закреплении за двумя техниками одного самолёта эти работы могут выполняться обоими техниками (один из них должен быть определён старшим); при этом работы должны быть чётко распределены в целях исключения их невыполнения.
- После окончания полётов каждой смены на самолётах выполняется послеполётная подготовка ИТС этой смены

- При перерывах между сменами полётов меньше 3ч. разрешается проводить передачу смен в процессе совместной подготовки летавших в первую смену самолётов к повторному полёту специалистами обеих смен.
- В этом случае послеполётная (после первой смены) и предполётная (перед второй сменой) подготовки на этих самолётах не выполняются.
- Приём самолётов оформляется подписью специалистов технических расчётов второй смены в контрольных листах журналов подготовки за подготовку самолётов к повторному полёту (первому полёту второй смены) с последующим докладом по команде старшему инженеру полётов.
- Техники самолётов второй смены, кроме того, делают запись в ЖПС о приёмке самолётов в целом.
- Отказавшие в ходе лётной смены самолёты вводятся в строй личным составом технического расчёта этой смены при техническом руководстве инженера АТО по соответствующей специальности.
- Неисправности, обнаруженные при передаче самолётов, устраняют специалисты первой смены.