

# Тема № 20. Организация технической эксплуатации авиационной техники.

Занятие № 1. Работы,  
выполняемые на авиационной  
технике.



# Вопрос № 1. Общие

## положения.

В целях сбережения АТ и средств ее эксплуатации при размещении их на стоянках необходимо:

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

- **Перестановка агрегатов (блоков) с одного самолета на другой допускается в исключительных случаях:**
  - по тревоге,
  - при обеспечении боевых действий,
  - при передаче или перебазировании самолетов.
- Перестановка допускается с разрешения заместителя командира части по ИАС с обязательной записью об этом в формуляре самолета.
- Совместное хранение неисправных и исправных (отремонтированных) агрегатов (приборов) **ЗАПРЕЩАЕТСЯ.**
- Эксплуатационная документация хранится в шкафах на полках (в ячейках), отведенных для каждого самолета.

# Вопрос № 2. Работы, выполняемые на авиационной технике

## Виды работ:

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

Для выполнения работ на АТ выделяется не менее двух дней в неделю.

В эти дни проводятся дни предварительной подготовки, дни работы на АТ и парковые дни.

Виды работ на АТ, их объем, и периодичность выполнения определяется РТЭ, РТО и указаниями ГИ ВВС.

Работы на АТ выполняются по технологическим картам.

**Уменьшать** установленный объем работ, увеличивать периодичность выполнения подготовки самолета к полету и регламентных работ,

кроме случаев оговоренных в ФАП ИАО,  
**ЗАПРЕЩАЕТСЯ.**

**Для руководства ИТС,  
для контроля работ по подготовке и  
проверке АТ,  
для организации взаимодействия с  
частями обеспечения в дни  
выполнения работ на АТ  
назначается дежурный инженер из  
числа инженеров части по  
специальности,  
а от АТО – дежурный по АТО.**

**Объем работ на АТ, устанавливаемый для специалиста на день (смену), должен:**

- осуществлять технологически завершённую операцию,
- обеспечивать выполнение начатой операции до конца.

Поручать выполнение неоконченной работы новому исполнителю разрешается начальнику технического расчета,

(начальнику группы регламента и ремонта)

после личной проверки состояния неоконченной работы и инструктажа нового исполнителя о порядке ее окончания.

При предполетной подготовке и подготовке к повторному полету поручать выполнение работ, неоконченных одним лицом, другому лицу **ЗАПРЕЩАЕТСЯ.**

В случае крайней необходимости подготовка самолета к полету проводится другим специалистом с повторным выполнением всех работ.

**За качество и своевременность выполнения работ на АТ отвечают лица, проводившие эти работы.**

**Обо всех работах должны быть внесены записи в журнал подготовки к полетам самолета ЖПС с подписью лиц, выполнивших работу и проконтролировавших ее выполнение.**

**Все работы на самолете выполняются только с разрешения техника самолета и в его присутствии.**

**О начале и окончании работ на самолете специалисты докладывают технику самолета.**



**Каждый специалист, обнаруживший неисправность АТ или повредивший ее в процессе выполнения работ, обязан:**

- немедленно доложить технику самолета и своему непосредственному начальнику,
- сделать запись в ЖПС о характере неисправности.

**Подведение итогов работы, изучение:**

- результатов анализа неисправностей,
- ошибок личного состава,
- указаний по устранению и предупреждению этих ошибок осуществляется на технических разборах.

**Технические разборы проводят:**

- начальники технических расчетов в конце каждого рабочего дня,
- командиры АТО, начальники ТЭЧ не реже одного раза в неделю,
- инженеры части (АТО) по специальности с техническим составом по своей специальности не реже одного раза в месяц.
- заместитель командира части по ИАС всем ИТС части не реже одного раза в месяц.

## **Вопрос № 3. Контроль работ, выполняемых на авиационной технике.**

### **Осуществляется:**

- для предупреждения отказов АТ из-за ошибок ИТС,
- для недопущения сокращения объема или нарушений технологии, допускаемых ИТС при выполнении работ на АТ.

## **Объем контроля**

определяется с учетом местных условий, степени освоения и состояния АТ, подготовленности и натренированности исполнителя работ.

Он должен обеспечивать:

- полноту и качество выполнения работ,
- предотвращать выпуск в полет неисправных и подготовленных не в полном объеме самолетов.

**Контроль проводится** после выполнения работы, если есть возможность проверить полноту и качество выполнения подлежащих контролю операций после завершения работы исполнителем,

или на определенном этапе выполнения работы, если такой возможности нет.

**Полнота и качество выполненной работы (операции) проверяются** путем:

- визуального осмотра,
- проверки работоспособности системы,

**Перечни операций**, подлежащих контролю, технологические карты контроля отрабатываются под руководством инженера части по специальности и утверждаются заместителем командира части по ИАС.

**Лица, осуществляющие контроль** выполняемых на самолете работ, записывают в ЖПС выявленные недостатки.

### **Руководящий ИТС**

анализирует обнаруженные недостатки, выявляет причины их возникновения, принимает меры по предупреждению ошибок и нарушений ИТС при выполнении работ на АТ.

**Проведение контроля работ** не снимает ответственности с непосредственного исполнителя за полноту и качество выполняемых им работ.

# Вопрос № 4. Обеспечение требований мер безопасности.

## Регламентируется:

- уставами вооруженных сил РФ,
- приказами МО, ГК ВВС,
- указаниями ГИ ВВС, РТО,
- технологическими картами,
- сборниками мер безопасности при эксплуатации и войсковом ремонте АТ,
- другими действующими нормативными документами.

**Ответственность** за состояние дел по обеспечению мер безопасности и норм производственной санитарии в войсковой части несут начальники, в подчинении которых находится личный состав, выполняющий работы по эксплуатации, ремонту АТ и средств технического обслуживания.

**Рабочие места** в зависимости от характера выполняемых работ и опасные зоны должны быть оснащены общими или индивидуальными, постоянными или временными инструкциями, знаками и ограждениями безопасности.

**Выполнять работы** на АТ разрешается лицам, допущенным приказом командира части на основании акта комиссии по результатам знаний мер безопасности.

**Проверка знаний личным составом мер безопасности проводится:**

- при допуске к самостоятельной эксплуатации АТ;
- на зачетной сессии;
- при инспекторских проверках;
- в случае грубых нарушений правил эксплуатации АТ;
- при контрольных осмотрах АТ (только для ИТС).

**Результаты проверки** знаний оформляются записью в контрольном листе проведения инструктажа по мерам безопасности.

Перед началом работ личный состав должен быть ознакомлен:

- с характером и условиями выполнения работ,
- с мерами безопасности.

# Меры безопасности при выполнении работ на самолете.

## Должны исключать:

- разряд статического электричества через людей,
- случайные выстрелы,
- пуск изделий,
- срабатывание пиромеханизмов катапультного кресла,
- сброс грузов и баков,
- складывание шасси,
- самопроизвольное включение систем и электроагрегатов,
- другие случаи, которые могут угрожать здоровью личного состава и привести к повреждению АТ.



## Для этого необходимо убедиться в том, что:

- самолет заземлен;
- автоматы защиты сети и выключатели в цепях управления вооружением выключены,
- спусковые скобы кнопок стрельбы и сброса грузов зафиксированы в полетном (предохранительном) положении,
- кнопки аварийного сброса и пуска закрыты колпачками и законтрены.
- блокиратор оружия выключен (открыта крышка его люка);
- в соответствующие пиромеханизмы (узлы), в пусковые устройства и держатели установлены наземные предохранители;
- цепь стрельбы разомкнута корпусом дополнительного запала на пушке;
- ручка переключателя крана шасси находится в положении **ВЫПУЩЕНО**;
- на ручку управления самолетом надет кожух для защиты кнопок от повреждения и непреднамеренного срабатывания;
- РУДы обоих двигателей находятся в положении СТОП, и на них надет предохранительный кожух и специальное запирающее устройство.

# При выполнении работ на самолете запрещается:

- ходить по обшивке самолета, не защищенной специальными трапами где это предусмотрено и в непредусмотренной обуви;
- прислонять к самолету стремянки и другое наземное оборудование, не обшитое материалом (резиной) в местах соприкосновения с обшивкой;
- простукивать консоли крыла в зоне баковых отсеков и зоны сотовых конструкций самолета;
- повторно использовать отгибные, контрольные шайбы;
- класть детали, узлы, агрегаты, посторонние предметы и инструмент на поверхность самолета.

**Категорически запрещается**

**Проводить какие-либо работы  
в нишах шасси, тормозного  
щитка, закрылков носков  
крыла,**

**если в гидросистеме есть  
давление**

**и включено электропитание  
самолета.**

# ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- Оставлять незачехленными приемники ПВД;
- Оставлять неизолированными свободные концы проводов;
- Оставлять открытыми электрощитки распределительных устройств и клеммные панели аппаратуры, находящиеся под напряжением;
- Выключать бортовые и подключать наземные источники электроэнергии до окончания работ в электрощитках, и работ по осмотру электрических устройств;
- При разъединении электрических соединителей прилагать усилия к электрожгутам у соединителей;
- Отсоединять кабели и фидеры, снимать кожухи с блоков, заменять предохранители и лампы при включенном электропитании оборудования;
- Ремонтировать системы, находящиеся под током или под давлением.
- Применять провода и устанавливать аппаратуру защиты (АЗС, АЗР, предохранители), не соответствующие номинальным токам схемы.

- Присоединять провода в местах, не предусмотренных монтажной схемой, а также провода без наконечников или с необслуженными концами;
- Подключать к бортовым розеткам потребители без штепсельных вилок и с мощностью, превышающей номинальную; мощность розетки;
- Перед включением бортовых или наземных источников электроэнергии необходимо:
  - получить разрешение на выполнение работ у техника самолета,
  - установить перед самолетом трафарет “САМОЛЕТ ПОД ТОКОМ”.
- При работе с высокочастотной аппаратурой строго соблюдать предусмотренные инструкциями и положениями меры по предохранению личного состава от облучения.
- После ввода информации в ответчик запрещается снимать с самолета аккумуляторные батареи.
- При стоянке самолета под колеса должны быть установлены упорные колодки.
- При выполнении работ на самолете необходимо также соблюдать требования по безопасности, изложенные в

# Задание на самоподготовку:

## Литература:

1. Ковалев М.А. «Техническая эксплуатация и ремонт авиационной техники», СГАУ, С. 2002 г., стр. 27...39;