

**Тема № 22.**  
**Содержание авиационной техники в  
исправном состоянии.**

**Занятие №3.**  
**Правила оформления документации  
инженерно-технического состава при выполнении  
регламентных работ**

# **Вопрос №1. Порядок ведения, хранения и восстановления формуляров (паспортов) на АТ**

**Документация ИТС при выполнении регламентных работ:**

- формуляр на АТ;**
- паспорта на агрегаты, блоки;**
- журнал начальника группы регламента и ремонта;**
- журнал учета результатов измерения параметров;**
- журнала учета ремонта в ТЭЧ.**

# Формуляр

Состоит из нескольких самостоятельных частей по различным видам бортового оборудования, что позволяет производить специалистам необходимые записи независимо друг от друга.

В каждой части формуляра приведены:

- общие указания,
- перечень объектов, входящих в данный вид оборудования,
- данные об изменении в его составе,
- сведения о наработке,
- сведения о выполнении регламентных, периодических и ремонтных работ, работ по бюллетеням, целевых и контрольных (периодических) осмотрах.

# Паспорт

Прикладывается к каждому агрегату самолета, двигателя, оборудования и вооружения, которому присвоен заводской номер.

В нем делаются отметки о движении изделия в эксплуатации, о проведенных ремонтах и работах по бюллетеням, заносятся данные результатов контроля параметров и данные о наработке.

В сводный паспорт на комплекс оборудования заносятся данные об изменении в комплектации комплекса.

Записи в паспортах делаются на основании данных формуляра самолета при снятии агрегата с самолета и при ремонте.

## Запись в формуляр

О выполнении регламентных работ оформляет начальник группы регламента и ремонта по специальности в соответствующей части и начальник ТЭЧ части в части первой формуляра.

За своевременное и правильное занесение данных в формуляры и состояние формуляров отвечает техник самолета и старшие техники технических расчетов по специальности.

Правильность ведения формуляров проверяет командир АТО не реже одного раза в три месяца.

**Все записи в формуляре (паспорте) производят чернилами (шариковой ручкой) аккуратно без помарок и подчисток.**

**Не допускается запись зеленым, красным цветом и карандашом.**

Исправления записи в формулярах (паспортах) заверяют подписями командира АТО, инженера части по специальности и скрепляют печатью воинской части.

Незаверенные исправления не допускаются.

## Новый формуляр (паспорт).

Заводится если формуляр (паспорт) полностью заполнен.

На титульном листе нового формуляра (паспорта) делается запись о том, что он является продолжением, а на титульном листе старого - о том, что заведен новый формуляр и указывается дата.

Надписи на титульных листах в новом и старом формулярах (паспортах), а также итоговые данные в них о наработке заверяются подписью заместителя командира части по ИАС и скрепляются печатью воинской части.

Формуляры (паспорта) на АТ хранятся в специальном помещении под разделения, в шкафах, оборудованных для этой цели.

Ответственность за организацию их хранения несет командир подразделения.

Техник самолета отвечает за сохранность и состояние формуляров и

## **Вопрос №2. Порядок ведения журнала начальника группы регламента и ремонта**

**Журнал состоит из 8 разделов:**

- сведения о личном составе;
- учет поощрений;
- учет нарушений воинской и технологической дисциплины, мер безопасности;
- учет использования рабочего времени личного состава;
- учет выполнения работ на АТ;
- учет неисправностей АТ;
- учет доведения документов до личного состава группы;
- замечания и указания проверяющих.

# Вопрос №3. Порядок ведения журнала учета результатов измерения параметров

Журналы ведутся в каждой группе регламентных работ по группам обслуживания, системам, типам блоков (агрегатов).

В каждом журнале в оглавлении указывается разделы журнала и наименование блоков (агрегатов) для которых предназначены данные разделы, а также страницы, с которых начинаются разделы.

В журнал заносятся:

- результаты замера параметров при выполнении установленных регламентных работ, контроле состояния системы (блока, агрегата),
- в процессе поиска причины неисправности, перед установкой нового агрегата (блока) на самолет, а также при целевых проверках их параметров.

Перед началом проведения измерений параметров заполняются графы «Дата проверки», «Причины проверки», «Налет».

## Запись результатов измерения

Если при выполнении работ производится регулировка значений параметров, то запись результатов измерения производится дробью:

над чертой - значение параметра до регулировки,

под чертой - после регулировки.

В случае выхода параметра из допустимых по ТУ пределов рядом с записью его величины ставится звездочка.

Если на самолете (изделии) произведена замена блока (агрегата), то результаты последнего замера параметров снятого блока (агрегата) подчеркиваются красной чертой.

Под красной чертой записывается номер вновь установленного блока (агрегата), дата его выпуска и налет (наработка).

*Если в процессе проверки производился замер параметров, не указанных в строке «Наименование параметра», то в конце строки записи параметров ставится звездочка и на обратной стороне листа записывается причина и дата проверки, и в графе «Порядковый номер параметра» делается прочерк, затем производится запись: «Произведена дополнительная проверка по параметрам...» (записываются наименования параметров с указанием «Соответствует ТУ» или «Не соответствует ТУ»).*

*При передаче самолетов из одной части в другую часть листы с результатами измерений параметров на этих самолетах вынимаются из всех журналов и складываются в формуляры*

# **Вопрос №4. Порядок ведения журнала учета ремонта в ТЭЧ.**

Журнал учета ремонта в ТЭЧ части ведется на каждом стенде (для комплекса, изделия), рабочем месте, где осуществляется ремонт.

Журнал предназначен для учета отремонтированных в ТЭЧ части неисправных, а также для учета ежемесячных проверок запасных и получаемых со склада блоков (агрегатов). Ответственность за ведение журнала возлагается на начальника группы регламента и ремонта.

Отметка о выполнении ремонта производится в паспорте на блок (агрегат).

# Вопрос №5. Хранение авиационной техники резерва.

Хранение АТ – это этап эксплуатации при котором неиспользуемая по назначению АТ содержится в отведенном для ее размещения месте в заданном состоянии и обеспечивается ее сохранность в течении установленного срока.

Хранение осуществляется в соответствии с эксплуатационной документацией на указанный тип самолета.

В зависимости от продолжительности хранения различают кратковременное и длительное хранение.

Кратковременным является хранение АТ до одного года, длительным - более одного года.

АТ, выводимая на хранение и временно не используемая по назначению, является АТ мобилизационного резерва.

Мобилизационный резерв самолетов создается согласно приказу МО РФ.

Численный состав, типы, модификации и степени готовности к использованию по назначению самолетов мобилизационного резерва устанавливаются приказами командующего объединением.

АТ мобилизационного резерва находится, как правило, на длительном хранении на базах резерва самолетов, а также при авиационных частях.

Работы по техническому обслуживанию самолетов мобилизационного резерва производятся на базах резерва личным составом баз, при авиационных частях - личным составом штатных команд хранения.

Периодичность проведения работ:

30 + 3 дня, 3мес. +18,-9 дн., 6 мес + 36,-18 дн., 1 год + 72,-36 дн.

Основная задача ИТС баз резерва состоит в своевременном приведении заданного количества самолетов в готовность к использованию по назначению с учетом варианта их применения.

Организация работы ИТС при хранении мобилизационного резерва осуществляется согласно существующим положениям.

На хранение передаются исправные и полностью укомплектованные съемным оборудованием самолеты.

После передачи АТ в резерв выполнение доработок производится в АРЗ при очередных ремонтах

При постановке АТ на хранение проводятся ее осмотр и консервация. Под консервацией понимается проведение комплекса работ, обеспечивающих предохранение деталей, узлов, механизмов и аппаратуры от коррозии, старения и порчи в течении срока хранения. Объем и технология работ по консервации и при хранении устанавливаются руководством (инструкциями) по эксплуатации АТ. Самолеты находящиеся на хранении, размещаются рассредоточено в укрытиях, капонирах, обвалованиях в отдельной зоне или зоне одного из подразделений части. Перед каждым самолетом устанавливается табличка в которой указываются сроки консервации, переконсервации и выполнения очередных работ по хранению. Если самолет временно неисправен в табличке указывается характер неисправности.

# Задание на самоподготовку:

## Литература:

1. Ковалев М.А. «Техническая эксплуатация и ремонт авиационной техники», СГАУ, С. 2002 г., стр. 108...117;