

Тема № 20. Организация технической эксплуатации авиационной техники.

Занятие № 3. Содержание
авиационной техники, ее
получение, учет и списание.



Вопрос № 1. Размещение и охрана АТ, противопожарная

защита Размещение АТ.

- Летательные аппараты (ЛА) на аэродромах размещаются на специально оборудованных местах стоянок или в укрытиях различного типа.
- **Стоянкой называется** специально подготовленная территория аэродрома с находящимися на ней ЛА, боекомплект, съемным и наземным оборудованием, служебно-техническими помещениями и площадками.
- АТ на стоянке размещается согласно административному делению части (поэскадрильно или авиационными отрядами).
- В целях безопасности при выруливании, заруливании и т. п. интервалы между позициями крыльев должны быть:
 - для самолетов с одним авиадвигателем – не менее 2 м;
 - для самолетов с двумя авиадвигателями – не менее 3 м;
 - интервалы между осями вертолетов должны быть не менее двух диаметров несущего винта.
- Рулевые поверхности самолета закрепляются в нейтральном положении стопорными устройствами или струбцинами.

На стоянке ЛА размещается:

- верстак, контейнер с инструментом;
- стеллаж или ящик для хранения чехлов, заглушек, струбцин и др. оборудования;
- лестницы, стремянки;
- буксировочные устройства;
- баллон со сжатым газом;
- средства пожаротушения;
- устройства для заземления самолета;
- газоотбойные щиты (иногда);
- электроосвещение для работы в ночное время.

При нахождении самолета на стоянке

под колеса устанавливаются стандартные упорные колодки, тормозные щитки и механизация крыла устанавливаются в положение “убран”, стояночные тормоза – в положение “выключено”.

Съемные заглушки, струбцины, контрольные приспособления окрашиваются в красный цвет, маркируются номером самолета.

Для проверки работы двигателей на максимальных и форсажных режимах стоянки подразделений и ТЭЧ части оборудуются газовочными площадками по одной на каждое подразделение.







Организация охраны АТ

- Охрану самолетов БК, ППР и служебных объектов на аэродромах в нерабочее время несут караулы, наряжаемые от АТЧ, в соответствии с требованиями устава гарнизонной и караульной службы ВС.
- Во время работы, на стоянках за сохранность самолетов, служебных объектов, оборудования и имущества, находящегося на стоянке подразделения, отвечает ИТС, за которым закреплены самолеты или объекты.
- Допускать посторонних лиц к самолетам и объектам без разрешения командира подразделения, его заместителя по ИАС или старших начальников запрещается.
- Для охраны АТ в рабочее время при отсутствии технического состава ежедневно приказом по части из состава ИАС назначается дежурный по стоянкам самолетов в части и дежурные по стоянкам самолетов подразделений.
- На рабочее время назначается помощник дежурного по стоянкам самолетов части из офицеров или прапорщиков.

- **Дежурным по стоянкам самолетов части** назначается офицер,
- а дежурными по стоянкам самолетов подразделения назначаются прапорщики, сержанты и солдаты.

- Форма одежды дежурных – рабочее и техническое обмундирование. Вооружение дежурных – штатное.

- Вскрытие стоянок и прием самолетов, находящихся под охраной караула производят дежурные по стоянкам самолетов подразделений
- Основание - разовый допуск, подписанный командиром части и заверенный гербовой печатью части.

- О приеме самолетов от караула дежурный по стоянкам самолетов подразделений докладывает дежурному по стоянкам самолетов части.

- Прием самолетов от ДСП производится техником самолета под роспись в журнале приема-передачи самолета.

Противопожарная защита

Места стоянок самолетов и служебные объекты оборудуются средствами пожарной сигнализации и связи.

На каждой технической позиции и стоянке ЛА подразделений устанавливаются:

1. подвижные углекислотные установки (не менее одной на стоянку);
2. ручные углекислотные огнетушители (не менее одного на каждый ЛА);
3. металлический ящик с крышкой для сбора использованного обтирочного материала (не менее трех на стоянку).

Пожарный инвентарь должен размещаться на видных местах не препятствующих движению ЛА и спецтранспорта.

Технические позиции и стоянки должны содержаться в чистоте и систематически очищаться от травы и мусора, а использованный обтирочный материал должен убираться ежедневно.

Вопрос № 2. Закрепление авиационной техники.

- Каждый самолет приказом по части закрепляется за командиром экипажа (летчиком) и техническим (наземным) экипажем.
- За одним авиационным техником закрепляется только один самолет.
- Самолет при отсутствии техника, за которым он закреплен, выпускать в полет **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.
- На период временного отсутствия техника (отпуск, болезнь и т.д.) самолет для выполнения на нем работ по хранению и содержанию в исправном состоянии закрепляется приказом командира части за авиационным механиком, допущенным к самостоятельной эксплуатации самолета данного типа.

- **В случае боевой тревоги**

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

- **В целях обеспечения интенсивного использования отдельных самолетов**

разрешается закреплять один самолет за двумя техниками.

В этом случае один из техников назначается старшим.

Он несет ответственность за организацию работ на самолете, другой техник является напарником.

За качество подготовки самолета к полетам оба техника

Вопрос № 3. Получение, перегонка, отправка в ремонт,

передача, учет и списание АТ

- Для получения самолетов с заводов промышленности, АРЗ и из других объединений назначается ИТС, допущенный к эксплуатации данного типа самолетов.
- Состав и старший группы направляемой для получения самолетов, определяется заместителем командира авиационной части по ИАС в зависимости от количества принимаемых самолетов.
- Летные экипажи вызываются старшим группы ИТС, принимающим самолеты после полной готовности самолетов к перелету.
- Летный состав должен прибыть в пункт начала перегонки не позднее пяти суток со дня получения вызова.
- Летный состав, прибывший на завод промышленности (АРЗ), для получения самолетов в вопросах внутреннего распорядка и режима работы подчиняется начальнику военного представительства на заводе промышленности (начальнику АРЗ).

- Самолет передается исправным, полностью укомплектованным оборудованием, СТО, запасными частями и материалами, документацией согласно техническим условиям на поставку.
- Из ремонта самолет передается в той комплектации, в которой поступил в ремонт согласно приемо-сдаточному акту.
- При получении самолетов проверка их состояния производится в объеме не менее контрольного осмотра и не должна превышать объема периодического осмотра.
- За подготовку самолетов к перегонке при отправке с завода промышленности (АРЗ) и качество подготовки АТ до первой посадки несет ответственность начальник военного представительства на заводе промышленности (начальник АРЗ).
- **ЗАПРЕЩАЕТСЯ** принимать с завода промышленности и АРЗ и перегонять в авиационную часть не укомплектованные технически имуществом (для АРЗ – в соответствии с приемосдаточными актами)

самолеты и самолеты с невыполненными работами по бюллетеням,

подлежащим выполнению на этих предприятиях,

- Вместе с самолетом должны быть приняты заполненные, подписанные и скрепленные гербовой печатью формуляры (паспорта).
- Полномерная техническая документация отправляется в эксплуатационную часть в установленном порядке.

Отправка АТ в ремонт.

- АТ, отправляемая в ремонт, должна быть укомплектована, и иметь полностью оформленную на день отправки пономерную документацию. Записи об итоговой наработке и причинах направления техники в ремонт скрепляются гербовой печатью части.
- Подлежащие заводскому ремонту съемное вооружение и оборудование, оформленная документация, а также детали для выполнения работ по бюллетеням высылаются в адрес АРЗ в установленном порядке, не позже чем через двое суток после отправки АТ в ремонт.
- Запрещается после отправки в ремонт установка на самолет неисправных агрегатов и агрегатов, выработавших ресурс. Самолеты при отправки на АРЗ должны быть укомплектованы противоугонными устройствами и двумя ключами к ШИМ.

Передача АТ.

Передача АТ из части в часть.

- Самолеты передаются из части в часть исправными и укомплектованными.
- При передаче самолетов в другую часть средний остаток ресурса самолетов, двигателей и агрегатов должен составлять не менее 10% межремонтного ресурса.
- СНО СП, средства контроля и войскового ремонта, съемное оборудование, инструмент, придаваемый к самолету, сдаются в комплектации согласно описи завода.
- По мере выхода из строя в процессе эксплуатации указанные средства и оборудование должны ремонтироваться, а неремонтопригодные – заменяться путем своевременной подачи заявок в АТЧ. Изменение комплектации при передаче АТ из части в часть или другую организацию может быть допущено только лицом, отдавшим распоряжение на передачу. Сроки передачи устанавливаются лицом, отдавшим распоряжение на передачу самолетов.
- Устранение неисправностей, обнаруженных на самолетах при приеме, а также подготовка самолета к перелету производится ИТС сдающей части, который несет ответственность за перелет до первой посадки на другом аэродроме.
- Неисправные и неукомплектованные самолеты могут передаваться из одной части в другую в исключительных случаях по письменному распоряжению лица, отдавшего приказание на прием и передачу самолетов.

Передача самолетов внутри части.

- Передача самолетов внутри части проводится на основании приказа командира части. При этом допускается в исключительных случаях передача неисправных или неукомплектованных самолетов, что оговаривается в приказе по части.
- Передаваемый самолет осматривается в объеме контрольного осмотра. Выявленные на самолете неисправности устраняются лицами, сдающими самолет.
- Одновременно с самолетом передаются эксплуатационная документация, ЖПС к полетам, заполненный на день передачи, СНО СП, средства контроля и войскового ремонта, инструмент, съемное оборудование.
- Передача самолета оформляется приемо-сдаточным актом, который утверждается командиром части. Акт составляется в одном экземпляре и храниться в учетно-плановом отделении в течение всего срока эксплуатации самолета в части.

Учет авиационной техники.

- Авиационные части, имеющие самолеты и авиационные двигатели ведут пономерной учет их численности и технического состояния и отчитываются перед вышестоящим командованием по формам и в сроки, предусмотренные табелем срочных донесений ВВС.
- Организация и порядок учета АТ определены Руководством по учету вооружения, техники, имущества и других материальных средств в ВС.
- Самолеты, авиационные двигатели и грифованное оборудование учитываются по заводским номерам.
- Пономерной учет ведется по книгам пономерного учета.
- Поступившая в авиационную часть засекречивающая аппаратура учитывается специалистами ЗАС по особым положениям.
- В авиационных частях постановка на учет поступивших самолетов, а также снятие с учета убывших и списанных самолетов производится на основании приказа командира части.
- Приказ о постановки на учет самолетов ожидается не позднее одних суток со времени их прибытия на аэродром части независимо от оформления приемо-сдаточного акта.
- Приказ о снятии с учета самолетов отдается в течение суток:
 1. на самолеты, переданные на своем аэродроме в другую часть, при наличии оформленного приемо-сдаточного акта;
 2. на самолеты, убывшие с территории аэродрома и подлежащие передаче по месту их назначения;
 3. на списанные самолеты после получения инспекторского свидетельства или акта технического состояния.
- В приказе о постановке на учет или о снятии с него кроме номера самолета указываются тип и номер установленного на нем авиационного двигателя.
- Самолеты и авиационные двигатели, подлежащие списанию, состоят на учете части и показываются в наличии во всех отчетах и донесениях с припиской “Подлежат списанию” до получения инспекторского свидетельства или утвержденного акта технического состояния.

Списание авиационной

ТЕХНИКИ.

- Списание АТ производится должностными лицами, которым предоставлено это право в порядке, установленном в ВС РФ.
- АТ может быть списана по актам технического состояния или инспекторским свидетельствам.
- Самолеты и двигатели, пришедшие в неисправное состояние по истечении установленных ресурсов, списываются на основании утвержденного акта технического состояния; до истечения установленных ресурсов – списываются на основании инспекторского свидетельства.
- В акте технического состояния или инспекторском свидетельстве должна быть четко указанная причина списания (авария, катастрофа, боевая потеря), техническое состояние (выработка ресурсов) по приказу или директиве.
- Инспекторские свидетельства для списания самолетов и авиационных двигателей выдаются на основании утвержденных актов технического состояния. В инспекторских свидетельствах указывается, как будет использован самолет или авиационный двигатель после списания (разделка в металлолом, передача в ВУЗ для учебных целей, передача на полигон или в гражданские организации).
- Агрегаты, приборы, аппаратура и т.п., которые учитываются по номерам, пришедшие в неисправное состояние как по выработке установленных ресурсов, так и до их выработки, списываются на основании утвержденного акта технического состояния.
- Инструмент, запасные части, наземное оборудование, не подлежащие ремонту, чехлы и т.п. пришедшие в неисправное состояние по выработке технических ресурсов, списываются на основании утвержденного акта изменения качественного состояния; до истечения установленных ресурсов – на основании утвержденного акта списания.

Задание на самоподготовку:

Литература:

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