

# ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

## ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВИАТЕХНИКИ

(Выпуска из НИАО-90)

### 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

#### 1.1. НАЗНАЧЕНИЕ И ЗАДАЧИ ИНЖЕНЕРНО - АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ И БОЕВОЙ ПОДГОТОВКИ

**1. Инженерно - авиационное обеспечение боевых действий и боевой подготовки авиации Вооруженных Сил СССР - это комплекс мероприятий, осуществляемых силами ИТС и направленных на содержание авиационной техники, средств ее эксплуатации и ремонта в постоянной исправности и готовности к ведению боевых действий, достижение безотказности и высокой эффективности их применения.**

Инженерно - авиационное обеспечение составляет основу технического обеспечения. Через него на летательных аппаратах реализуются другие виды технического, оперативного и тылового обеспечения.

#### 2. Инженерно - авиационное обеспечение включает:

- разработку и проведение мероприятий по содержанию авиационной техники, средств ее эксплуатации и ремонта в исправности и постоянной готовности к ведению боевых действий;
- техническую эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт авиационной техники;
- организацию качественной эксплуатации авиационной техники;
- поддержание заданной надежности авиационной техники и проведение мероприятий по обеспечению безопасности полетов;
- организацию и проведение всех видов подготовок авиационной техники к применению в заданные сроки;
- организацию и проведение ремонта авиационной техники, получившей боевые и эксплуатационные повреждения;
- обучение инженерно - технического и летного состава эксплуатации и ремонту авиационной техники;
- планирование и выполнение инженерных расчетов по применению авиационной техники, обоснование потребных сил и средств для ее эксплуатации и ремонта;
- учет наличия и состояния авиационной техники;
- проведение анализа результатов применения авиационной техники и разработку мероприятий по повышению эффективности ее применения;
- планирование и проведение мероприятий по поддержанию твердой технологической дисциплины ИТС.

Составной частью ИАО является ракетно-техническое обеспечение.

Ракетно-техническое обеспечение организуется и проводится в целях подготовки к боевому применению управляемых и неуправляемых ракет, корректируемых авиационных бомб и других АСП, их содержания в установленной степени готовности, обеспечения безотказности действий и безопасности при обращении с ними.

Подача ракет и других АСП в авиационные соединения и части осуществляется органами тыла авиационных объединений.

**3. Инженерно - авиационное обеспечение боевых действий и боевой подготовки авиационных частей, соединений и объединений осуществляет ИТС, за которым закрепляются авиационная техника, средства ее эксплуатации и ремонта. ИТС также принимает непосредственное участие в применении авиационной техники по назначению.**

Содержание авиационной техники, средств ее эксплуатации и ремонта в постоянной исправности и готовности к ведению боевых действий - комплексная задача, решаемая командующими, командирами, начальниками штабов и служб авиационных объединений, соединений и частей.

**4. Командующие и начальники штабов объединений, командиры и начальники штабов соединений, частей и подразделений несут полную ответственность за состояние и сохранность авиационной техники, средств ее эксплуатации и ремонта, за их правильную эксплуатацию и ремонт в подчиненных объединениях, соединениях, частях и подразделениях. Они осуществляют руководство инженерно - авиационной службой через своих заместителей не ИАС.**

## **ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ**

Главные инженеры - заместители командующих объединениями по ИАС \*, заместители командиров соединений и частей по инженерно - авиационной службе несут непосредственную ответственность за содержание авиационной техники, средств ее эксплуатации и ремонта, за организацию и осуществление ИАО боевых действий и боевой подготовки авиационных частей в объеме своих функциональных обязанностей (приложения, ч. 1).

*\* В авиации Ракетных войск исполнение обязанностей должностных лиц ИТС, соответствующих должностным лицам авиационного объединения, возлагается на инженерно - авиационную службу аппарата управления авиации, а соответствующих должностным лицам авиационного соединения - на ИАС авиационных отделов объединений Ракетных войск.*

### **5. Под авиационной техникой понимаются:**

- пилотируемые и беспилотные летательные аппараты;
- двигатели летательных аппаратов;
- оборудование летательных аппаратов (съемное и стационарно установленное на летательном аппарате);
- авиационные средства поражения;
- тренажеры.

**6. Эксплуатация авиационной техники - стадия жизненного цикла с момента принятия ее войсковой частью от завода - изготовителя или ремонтного завода до отправки в ремонт или списания, 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.**

**7. Техническая эксплуатация - это часть эксплуатации авиационной техники, включающая подготовку к применению и технически правильное применение авиационной техники, выполнение регламентных работ, организацию выполнения работ по бюллетеням, войсковой ремонт, транспортирование, хранение и эвакуацию авиационной техники.**

**8. Техническое обслуживание - это комплекс операций или операция по поддержанию работоспособности или исправности авиационной техники при использовании по назначению.**

В зависимости от организационно - штатного построения авиационных частей различают экипажно-групповую систему технического обслуживания и систему обслуживания техническими расчетами.

**9. Качество эксплуатации авиационной техники - совокупность свойств процесса эксплуатации, от которых зависит соответствие этого процесса и его результатов установленным требованиям.**

**10. Ремонт авиационной техники - комплекс операций по восстановлению исправности или работоспособности авиационной техники и восстановлению ресурсов авиационной техники или ее составных частей.**

11. К средствам ремонта авиационной техники относятся здания, сооружения, технические устройства (стенды, станки, технологическая оснастка и др.), запасные части и материалы, предназначенные для осуществления всех видов ремонта авиационной техники.

**12. К средствам эксплуатации авиационной техники относятся здания, сооружения, средства технического обслуживания, запасные части и материалы, предназначенные для осуществления работ на авиационной технике на всех этапах ее эксплуатации.**

### **13. К средствам технического обслуживания относятся:**

- средства наземного обслуживания общего применения;
- средства наземного обслуживания специального применения;
- средства контроля;
- инструмент;
- средства войскового ремонта.

К СНО ОП относятся средства заправки жидкостями, газами, средства энергоснабжения, теплотехнические средства, средства наддува, тягачи - буксировщики, подъемные транспортные средства, средства очистки и специальной обработки.

К СНО СП относятся приспособления для буксировки, удержания и швартовки, подъемные средства, средства доступа, монтажно-демонтажные средства, средства обслуживания специальных систем, средства защиты летательного аппарата на стоянке, средства техники безопасности, вспомогательные средства. К средствам контроля относятся бортовые, наземно-бортовые средства контроля, наземные средства контроля.

## **ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ**

К средствам войскового ремонта относятся подвижные средства войскового ремонта, оперативные средства войскового ремонта, аэромобильные средства войскового ремонта, бортовые средства войскового ремонта.

**14. Состояние авиационной техники, средств ее эксплуатации и ремонта оценивается в соответствии с приказами министра обороны СССР и главнокомандующего ВВС.**

**15. Материальное и аэродромно - техническое обеспечение авиационной части осуществляется авиационно - технической частью\* в соответствии с Наставлением по тылу ВВС.**

Аэродромные здания и сооружения, используемые инженерно - техническим составом на период базирования авиационной части, передаются авиационно - технической частью для эксплуатации ИТС этой части по приемо-сдаточным актам и закрепляются приказом старшего авиационного начальника аэродрома за соответствующими должностными лицами, на которых возлагается ответственность за состояние закрепленных объектов. Ремонт зданий и сооружений осуществляется силами и средствами АТЧ.

*\* Под авиационно - технической частью понимаются авиационно - технический полк, отдельный батальон аэродромно - технического обеспечения, авиационно - техническая база или отдельная рота аэродромно - технического обеспечения.*

**16. Запасные части и материалы по заявкам ИТС авиационной части потребуются и хранятся авиационно - технической частью и по мере необходимости используются по прямому назначению только ИТС авиационной части.**

**17. Командир авиационно - технической части несет ответственность за материальное и аэродромно - техническое обеспечение авиационных частей, простой самолетов в неисправном или не боеготовом состоянии (снижение процента исправности авиатехники ниже установленных норм), вызванный несвоевременной доставкой запасных частей, материальных средств или авиационных средств поражения; за своевременную отправку со складов зарекламированной техники; за количество, качество, своевременность доставки и кондиционность материальных средств; за кондиционность ГСМ, спецжидкостей и газов, подаваемых на заправку самолетов, количество, техническое состояние средств наземного обслуживания общего применения, выделяемых для эксплуатации авиационной техники;**

за содержание закрепленных за частью аэродромов, зданий и аэродромных сооружений, укрытий\* и их специального оборудования\*\* в постоянной готовности к эксплуатации.

*\* Под укрытиями понимаются защитные укрытия (железобетонные укрытия и обвалования) и хранилища (типа СРМ и др.).*

*\*\* Под специальным оборудованием укрытия понимается оборудование для закатки, энергоснабжения, заправки жидкостями и газами самолетов, открывания и закрывания ворот.*

**18. Командир батальона (роты) связи и РТО полетов несет ответственность за содержание в постоянной готовности к эксплуатации средств связи и сигнализации, которыми оборудованы укрытия и аэродромные сооружения.**

### **3.11. ЗАКРЕПЛЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ**

**172. Авиационная техника, средства ее технического обслуживания, находящиеся в авиационной части, закрепляются за летным и инженерно - техническим составом, который отвечает за сбережение, исправность и постоянную готовность их к применению.**

**173. Каждый самолет приказом по части закрепляется за командиром экипажа (летчиком) и техническим (наземным) экипажем\*.**

Беспилотные самолеты закрепляются за начальником подразделения хранения, транспортирования и эвакуация.

*\* Под техническим (наземным) экипажем понимаются лица ИТС, которые осуществляют эксплуатацию самолета на земле в соответствии со штатным расписанием.*

**174. Объявление приказа и вручение авиационной техники личному составу, вновь прибывшему в часть, а также авиационной техники, впервые поступившей на вооружение части, проводится перед строем части в торжественной обстановке.**

**175. За одним авиационным техником закрепляется только один самолет.**

Самолет при отсутствии техника, за которым он закреплен, выпускать в полет запрещается, за исключением случаев, указанных в ст. 176, 177.

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.

## **ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ**

176. 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.

177. На оперативных аэродромах при перебазировании (перелете) разрешается готовить и выпускать в полет самолеты техникам (механикам) самолетов, назначенным приказанием старшего передовой команды. При отсутствии передовой команды эти самолеты могут готовить к вылету как техники самолетов той части, которая базируется на аэродроме посадки, так и летные экипажи, допущенные к данному виду подготовки приказом по части.

178. При посадке экипажей на промежуточных аэродромах и аэродромах маневра противоугонные устройства на РУД самолетов устанавливает летчик (командир экипажа); ключи от ПУУ сдаются совместно с летной документацией на хранение в секретное отделение авиационной части.

179. В целях обеспечения ИНТНСВРОГО использования отдельных самолетов разрешается закреплять один самолет за двумя техниками.

При закреплении за двумя техниками (бортовыми техниками, инженерами) одного самолета 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 несут равнозначную ответственность, каждый в свою смену.

### **3.8. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ РАБОТЕ НА АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКЕ**

155. При выполнении работ на авиационной технике и средствах технического обслуживания личный состав обязан знать и строго соблюдать меры безопасности. Виновные в нарушении мер безопасности несут ответственность в установленном порядке.

156. Организация обеспечения требований мер безопасности при выполнении работ на авиационной технике и средствах технического обслуживания в войсковых частях регламентируется уставами Вооруженных Сил СССР, приказами министра обороны, главнокомандующего ВВС, указаниями главного инженера ВВС, указаниями главных инженеров авиации видов ВС, РТО, технологическими картами, сборниками мер безопасности при эксплуатации и войсковом ремонте авиационной техники и другими действующими нормативными документами. Предельно допустимые нормы воздействия шума, вибрации, СВЧ - излучения, загазованности при эксплуатации авиационной техники приведены в приложении 3.11.

157. Ответственность за состояние дел по обеспечению мер безопасности и норм производственной санитарии в войсковой части несут начальники, в подчинении которых постоянно или временно находится личный состав, выполняющий работы по эксплуатации, ремонту авиационной техники и средств технического обслуживания.

158. 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. Ответственность за своевременное предупреждение всех лиц, находящихся в опасных зонах (около или внутри самолета, помещения), выставление и снятие временных ограждений и знаков безопасности несет руководитель работ.

Команды предупреждения об опасных действиях должны гарантировать получение их всеми специалистами, находящимися внутри и вне самолета (помещения).

159. Выполнять работы на авиационной технике разрешается лицам, допущенным приказом командира части на основании акта

комиссии по результатам проверки знания мер безопасности.

160. Обучение безопасным приемам и методам работы должно проводиться во всех частях и предприятиях независимо от характера и степени опасности технологического процесса, а также квалификации и стажа лиц, работающих в данной должности.

161. Проверка знаний личным составом мер безопасности проводится в случаях, предусмотренных ст. 164 данного Наставления.

Результаты проверки знаний оформляются записью в контрольном листе проведения инструктажа по мерам безопасности (приложение 4.21).

162. Перед началом работ личный состав должен быть ознакомлен с характером и условиями выполнения работ и с мерами безопасности. Инструктаж проводит начальник (старший группы), непосредственно руководящий выполнением данных работ.

## **ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ**

### **5.5. ОСОБЕННОСТИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ АВИАЦИОННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ДОСААФ СССР**

469. Для авиационной техники, эксплуатирующейся только в авиации ДОСААФ СССР, установление технических и межремонтных ресурсов, закрепление авиационной техники за техническим составом, определение объема и периодичности работ, выполняемых на авиационной технике, особенностей инженерно - авиационного обеспечения полетов, решения на усовершенствование авиационной техники по предложениям личного состава, установление порядка учета и отчетности производится главным инженером авиации ДОСААФ СССР.

460. Обязанности должностных лиц ИТС авиационных организаций, нормы осмотра авиационной техники, порядок материального и аэродромно - технического обеспечения, списания, разделки и использования списанной авиационной техники определяются ЦК ДОСААФ СССР.

461. Непосредственная ответственность за состояние авиационной техники и подготовку ИТС возлагается на заместителей начальников авиационных организаций ДОСААФ по ИАС, инженеров аэроклубов, авиационно - спортивных клубов, инспекторов - инженеров авиационных отделов комитетов ДОСААФ.

### **10. РАЗМЕЩЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ НА АЭРОДРОМАХ. ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА. ОХРАНА.**

#### **10.1. РАЗМЕЩЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ НА АЭРОДРОМАХ.**

699. Аэродромы постоянного базирования должны быть оборудованы:

- защитными укрытиями для авиационной техники и авиационных средств поражения;
- укрытиями для защиты личного состава от обычных средств и оружия массового поражения;
- укрытиями для спецавтомобилей ТЭЧ части (ВАРМ), ТП (СИС) и АТО;
- позицией подготовки самолетов;
- отрядными техническими зданиями;
- помещениями для хранения в АТО не установленного на самолетах съемного оборудования;
- ангаром - лабораторией ТЭЧ части (ВАРМ) и площадкой для стоянок самолетов при выполнении ремонтных и регламентных работ;
- пунктом управления инженерно - авиационным обеспечением части;
- стоянкой для прилетающих (перелетающих) самолетов;
- средствами централизованной заправки топливом, зарядки сжатыми газами и снабжения электроэнергией;
- помещениями для ТП (СИС), РТБ - К, АБ ПЛВ, хранилищами для ракет, авиационных мин и торпед;
- помещениями для приема пищи, отдыха и помещениями для помывки личного состава, участвующего в подготовке авиационной техники и обеспечении полетов;
- помещениями для переодевания, хранения и сушки высотного, летного и технического обмундирования;
- помещениями для хранения, укладки и сушки спасательных и тормозных парашютов;
- тиром для горячей пристрелки оружия;
- площадками для специальной обработки авиационной техники;
- площадками для выполнения юстировки, калибровки, проверки работоспособности прицельных станций, а также для списания девиации магнитных компасов и радиокompасов;
- площадками для подготовки АСП;
- площадкой для проверки состояния оружия после полетов на боевое применение;
- площадками для опробования двигателей;
- средствами связи;
- устройствами, предотвращающими несанкционированный взлет самолетов.

700. Количество сооружений для обеспечения эксплуатации авиационной техники зависит от условий базирования, решаемых задач и типа авиационной техники, находящейся на вооружении части.

## **ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ**

**701.** Стоянка самолетов подразделения должна быть оборудована необходимыми сооружениями и средствами, обеспечивающими хранение и сбережение авиационной техники и выполнение работ по подготовке ее к полетам и боевому применению.

На стоянке авиационного подразделения должны быть предусмотрены места для размещения средств наземного обслуживания, хранения имущества группового пользования, емкости для сбора отстоя топлива и отработанного масла, ящики для сбора использованной ветоши, места для курения. Для проверки работы авиационных двигателей на максимальных и форсажных режимах на стоянках самолетов подразделений и ТЭЧ части оборудуются площадки с искусственным покрытием из расчета не менее одной на каждое подразделение.

Площадки для опробования двигателей должны иметь устройства для дополнительного крепления самолетов, упоры под колодки, устройства для направления потока выходящих газов, средства пожаротушения.

В ТЭЧ части площадка опробования двигателей должна при ее строительстве оборудоваться стационарным зданием для лаборатории инструментального контроля, источником питания, обеспечивающим запуск двигателя и проверку оборудования самолета под током.

К стоянкам самолетов прокладываются рулежные дорожки и подъездные пути, обеспечивающие безопасное руление или буксировку самолетов, а также подъезд средств наземного обслуживания.

**702.** При размещении самолетов на групповых стоянках (позициях подготовки самолетов) интервалы между концевыми обтекателями крыльев рядом стоящих самолетов должны быть:

- для самолетов с одним авиационным двигателем - не менее 2 м;
- для самолетов с двумя авиационными двигателями - не менее 3 м;
- для самолетов с четырьмя и более двигателями - не менее 5 м.

Для самолетов с изменяющейся стреловидностью крыла интервалы определяются при минимальном угле стреловидности.

Интервалы между осями винтов вертолетов должны быть не менее двух диаметров несущего винта.

Стоянка самолетов (укрытие) оборудуется:

- приспособлением для заземления самолета;
- местами для размещения съемного оборудования;
- рабочими местами для ИТС;
- средствами централизованного снабжения электроэнергией, заправки топливом и зарядки сжатыми газами;
- средствами пожаротушения;
- местами для размещения средств наземного обслуживания специального применения.

**703.** Единый для части порядок размещения оборудования в укрытиях и в местах стоянок самолетов устанавливает заместитель командира части по ИАС, исходя из требований высокой боевой готовности и обеспечения мер безопасности.

Порядок размещения и хранения комплектов АСП, пиротехнических средств и устройств, расходных средств РЭБ определяет командир части.

Съемное оборудование хранится в специальных контейнерах или в помещениях технических расчетов.

**704.** На случай стихийных бедствий начальником гарнизона на аэродромах определяются безопасные зоны для размещения личного состава, авиационной техники и средств наземного обслуживания.

**705.** Открытые стоянки легких самолетов и вертолетов оборудуются необходимыми швартовочными приспособлениями, обеспечивающими безопасность авиационной техники при возникновении опасных стихийных явлений природы. Швартовка легких самолетов и вертолетов проводится после окончания работ на авиационной технике независимо от погодных условий.

**706.** Поддержание в готовности к использованию и ремонт стоянок самолетов и сооружений на аэродроме осуществляет АТЧ.

Подготовку к применению, работы по техническому обслуживанию и ремонту средств централизованной заправки топливом, зарядки сжатыми газами и снабжения электроэнергией на аэродроме выполняют специалисты АТЧ, на которых возлагается ответственность за поддержание их в постоянной готовности к работе.

## ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

707. Ответственность за правильность использования по назначению укрытий, сооружений, за сдачу их под охрану, сохранность находящегося в них специального оборудования, за соблюдение мер безопасности, поддержание установленного порядка в укрытиях, сооружениях и на прилегающей к ним территории, а также мер пожарной безопасности возлагается на должностных лиц, за которыми укрытия (сооружения) закреплены.

708. ТЭЧ части (ВАРМ), ТП (СИС) размещаются рассредоточено в зонах, наиболее удобных для работы и поддержания высокой боевой готовности авиационной части с учетом соблюдения требований защиты от оружия массового поражения.

### ПРИЕМ САМОЛЕТА ЛЕТЧИКОМ ПЕРЕД ВЫЛЕТОМ И СДАЧА ЕГО ПОСЛЕ ПОЛЕТА

*(Выписка из НИАО-90)*

126. Предполетная подготовка самолета проводится непосредственно перед полетами в соответствии с задачами летного дня и включает:

- предполетный осмотр самолета и устранение выявленных неисправностей;
- проверку соответствия заправки и зарядки систем самолета заданию на полет;
- установку на самолет съемного оборудования;
- дозаправку (дозарядку) систем самолета согласно заданию;
- ввод исходных данных (программ) в навигационные, прицельные и другие системы;
- подготовку АСП к применению;
- снаряжение самолета АСП (сбрасываемыми средствами поиска подводных лодок);
- проверку готовности самолета к полету согласно заданию.

Временем подготовки самолета к полету считается непрерывное время от начала работ по подготовке до готовности самолета к вырубиванию для взлета.

127. После выполнения предполетной подготовки самолета техник самолета и специалисты технического расчета заполняют ЖПС и докладывают начальнику технического расчета о готовности самолета к полету.

Начальник технического расчета после контроля предполетной подготовка самолетов докладывает командиру АТО о ее выполнении. Командир АТО после окончания предполетной подготовки на всех самолетах АТО, выделенных на полеты, докладывает старшему инженеру полетов о готовности самолетов АТО к полетам.

После выполнения предполетной подготовки проведение тренажей на подготовленных самолетах запрещается.

128. По прибытии летного состава техник самолета докладывает командиру экипажа о выполнении предполетной ПОДГОТОВКИ самолета, о количестве заправленного топлива и снаряжении самолета согласно заданию на полет. Летный состав проверяет готовность самолета к полету в объеме требования РЛЭ согласно заданию на полет и проводит прием самолета.

### ПОДГОТОВКА К ПОВТОРНОМУ ПОЛЕТУ

129. Подготовка самолетов к повторному полету проводится перед каждым новым полетом в период стартового времени в соответствии с заданием на предстоящий полет и включает:

- анализ работоспособности систем и оборудования самолета и соблюдения правил его эксплуатации в предыдущем полете по данным средств объективного контроля (на самолетах, где предусмотрен межполетный контроль) и докладов летного экипажа; стартовый осмотр самолета;
- устранение неисправностей, выявленных а предыдущем полете и при осмотре;
- заправку самолета топливом, маслом, специальными жидкостями и зарядку газами;
- ввод исходных данных (программ) в навигационные, прицельные и другие системы;
- снаряжение самолета АСП (сбрасываемыми средствами поиска подводных лодок);
- установку на самолет съемного оборудования.

Временем подготовки самолета к повторному полету считается непрерывное время с момента выключения двигателя летчиком после полета до готовности к вырубиванию самолета для взлета. Время подготовки самолета к повторному полету состоит из технологического времени подготовки самолета НТС в соответствии с РТО и временем подготовки и проверки летным экипажем систем и оборудования в соответствии с РЛЭ. Время подготовки к повторному полету устанавливается приказом командующего

## **ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ**

объединением, исходя из общих трудозатрат на выполнение работ инженерно - техническим и летным составом.

Начальник технического расчета после выполнения подготовки к повторному полету и устранения обнаруженных неисправностей проводит контроль подготовки и докладывает о готовности самолета командиру АТО или старшему инженеру полетов.

По прибытии летного состава техник самолета докладывает командиру экипажа, выполняющему полет на данном самолете, о выполнении подготовки самолета к повторному полету, количестве заправленного топлива и о снаряжении самолета согласно заданию на полет.

Летный состав проверяет готовность самолета к полету в объеме требований РЛЭ согласно заданию на полет и проводит приемку самолета.

Послеполетная подготовка

**130. Послеполетная подготовка авиационной техники проводится в конце каждого летного дня и после окончания дежурства независимо от того, состоялись полеты или нет, и включает:**

- послеполетный осмотр самолета;
- устранение неисправностей, выявленных в полете и обнаруженных при осмотре;
- заправку и снаряжение самолета в соответствии с указаниями командира части.

131. Техник самолета и специалисты технического расчета по окончании послеполетной подготовки записывают в ЖПС о выполненных работах на самолете и докладывают о его состоянии по команде.

После выполнения полетов и послеполетной подготовки ИТС, участвующему в их обеспечении, должно быть предоставлено не менее 8 ч для отдыха.

### **ПРОВЕДЕНИЕ ПОСМЕННЫХ ПОЛЕТОВ**

132. При необходимости в авиационных частях могут проводиться посменные полеты. При посменных полетах на протяжении двух смен летного дня полеты проводятся на одних и тех же самолетах, меняется только ИТС. Необходимое количество самолетов на летный день выделяется от одного или нескольких АТО.

## **МЕРЫ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

### **10.3. ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА**

715. Противопожарная охрана в авиационных частях, в том числе в штабах, аэродромных сооружениях, на стоянках самолетов, в зонах укрытий АТО, в ТЭЧ части, ТП (СИС) ВАРМ (АРЗ), организуется в соответствии с требованиями Устава внутренней службы Вооруженных Сил СССР, приказов министра обороны СССР и Руководства по мерам пожарной безопасности в воинских частях авиации Вооруженных Сил СССР.

716. В каждой воинской части разрабатывается план противопожарной охраны, который утверждается командиром части и доводится до всего личного состава. Инструкция по мерам пожарной безопасности в части, расчет сил и средств, привлекаемых для тушения пожара, а также выписки о порядке эвакуации самолетов, другой техники и имущества должны находиться у дежурного по воинской части.

Весь личный состав обязан знать и выполнять правила пожарной безопасности (приложение 3.21), уметь обращаться со средствами пожаротушения.

717. Командиры авиационных частей несут ответственность за организацию и состояние противопожарной охраны.

Командиры подразделений, начальники служб, мастерских, цехов, лабораторий и других объектов отвечают за выполнение правил пожарной безопасности в подчиненных им подразделениях, службах и объектах. Непосредственно противопожарной охраной в части руководит начальник противопожарной охраны, а там, где он штатом не предусмотрен, обязанности его возлагаются на одного из офицеров по совместительству.

Объекты на аэродроме оборудуются средствами пожаротушения согласно Положению о противопожарной охране в Советской Армии и Военно-Морском Флоте. Нормы оборудования объектов средствами пожаротушения приведены в приложении 3.22.

За техническое состояние средств пожаротушения и укомплектованность ими объектов на аэродроме отвечает командир АТЧ.

Ответственные за противопожарное состояние объекта закрепляют средства пожаротушения за должностными лицами, которые несут персональную ответственность за хранение и использование этих средств по назначению.