

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО ОБРАЗОВАНИЮ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САМАРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АЭРОКОСМИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ имени академика С.П. КОРОЛЁВА»

Д.В. САЗОНОВ, А.С. ЛУКИН, А.И. МАТВЕЕВ

ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВИАЦИИ
ДОКУМЕНТАЦИЯ ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОЙ СЛУЖБЫ

Часть II

*Утверждено Редакционно-издательским советом университета
в качестве учебного пособия*

САМАРА 2006

УДК 629.13
ББК 39.5
С 148

Рецензенты: д-р техн. наук, проф. Г.И. Леонович
канд. техн. наук М. А. Ковалев

Сазонов Д.В.

С 148 **Инженерно-авиационное обеспечение государственной авиации. Документация инженерно-авиационной службы. Ч. II:** учеб. пособие / *Д.В. Сазонов, А.С. Лукин, А.И. Матвеев*; Самар. гос. аэрокос. ун-т. – Самара, 2006. 106 с

ISBN 5-7883-0415-6

В учебном пособии рассматриваются виды документации инженерно-авиационной службы, правила их ведения и заполнения.

Предназначено для студентов, обучающихся на военной кафедре по дисциплине «Эксплуатация и ремонт авиационного вооружения», составлено в соответствии с программой подготовки офицеров запаса по ВУС 461100.

УДК 629.13
ББК 39.5

ISBN 5-7883-0415-6

© Сазонов Д.В., Лукин А.С.,
Матвеев А.И., 2006
© Самарский государственный
аэрокосмический университет,
2006

ОГЛАВЛЕНИЕ

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ СОКРАЩЕНИЙ.....	5
Приложение 1 ОБЯЗАННОСТИ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ИАС..	7
Приложение 2.1 КАРТОЧКИ И ТАЛОНЫ УЧЕТА ПРЕДПОСЫЛОК К ЛЕТНЫМ ПРОИСШЕСТВИЯМ ИЗ-ЗА ОТКАЗОВ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ.....	20
Приложение 2.2. КАРТОЧКИ И ТАЛОНЫ УЧЕТА НЕИСПРАВНОСТЕЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ.....	23
Приложение 2.3. ОБЩИЕ ПРАВИЛА ЗАПОЛНЕНИЯ КАРТОЧЕК И ТАЛОНОВ УЧЕТА НЕИСПРАВНОСТЕЙ.....	25
Приложение 2.4. ОСОБЕННОСТИ ЗАПОЛНЕНИЯ КАРТОЧЕК И ТАЛОНОВ УЧЕТА НЕИСПРАВНОСТЕЙ АВИАЦИОННЫХ СРЕДСТВ ПОРАЖЕНИЯ.....	30
Приложение 3.1 ПЕРЕЧЕНЬ АППАРАТУРЫ И ДОКУМЕНТАЦИИ, КОТОРЫМИ ОСНАЩАЕТСЯ ПУ ИАС ЧАСТИ.....	33
Приложение 3.2 НОМЕНКЛАТУРА ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ И РЕМОНТНЫХ ДОКУМЕНТОВ.....	35
Приложение 3.3 ПОРЯДОК ВЕДЕНИЯ, ХРАНЕНИЯ И ВОССТАНОВЛЕНИЯ ФОРМУЛЯРОВ (ПАСПОРТОВ) НА АВИАЦИОННУЮ ТЕХНИКУ.....	37
Приложение 3.4 ПОРЯДОК И ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕБАЗИРОВАНИЯ ИТС И ТЕХНИЧЕСКОГО ИМУЩЕСТВА ВОЗДУШНЫМ, АВТОМОБИЛЬНЫМ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ (ВОДНЫМ) ТРАНСПОРТОМ.....	40
Приложение 3.5 ПЕРЕЧЕНЬ АВИАЦИОННОГО ВООРУЖЕНИЯ И ДЕСАНТНО-ТРАНСПОРТНОГО ОБОРУДОВАНИЯ ВС.....	47
Приложение 3.6 ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКЕ И ОБЪЕКТАХ ИАС.....	50
Приложение 3.7 ПОРЯДОК КЛЕЙМЕНА ИНСТРУМЕНТА И ПРИСПОСОБЛЕНИЙ.....	53
Приложение 3.8. ЛИСТ КОНТРОЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ УКАЗАНИЯ, РАСПОРЯЖЕНИЯ.....	57

Приложение 3.9 ЖУРНАЛ ПОДГОТОВКИ К ПОЛЕТАМ ВОЗДУШНОГО СУДНА (ДЛЯ ФА).....	59
Приложение 3.10 ЖУРНАЛ СТАРШЕГО ИНЖЕНЕРА ПОЛЕТОВ.....	66
Приложение 3.11 КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТ ПРОВЕДЕНИЯ ИНСТРУКТАЖА ПО ТЕХНИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ.....	71
Приложение 3.12 АКТ ПРОВЕРКИ ЗНАНИЙ АТ.....	73
Приложение 3.13 ЖУРНАЛ УЧЕТА АВИАЦИОННЫХ СРЕДСТВ ПОРАЖЕНИЯ И ПИРОТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ СИСТЕМ АВИАЦИОННОГО ВООРУЖЕНИЯ.....	74
Приложение 3.14 ЖУРНАЛ УЧЕТА АУСП В АТО.....	78
Приложение 3.15 ЖУРНАЛ ПРИЕМА-ПЕРЕДАЧИ ИЗДЕЛИЙ...	81
Приложение 3.16 ЖУРНАЛ УЧЕТА ОГРАНИЧЕНИЙ И ЗАПРЕЩЕНИЙ В ПРИМЕНЕНИИ АВИАЦИОННЫХ СРЕДСТВ ПОРАЖЕНИЯ.....	84
Приложение 3.17 ЖУРНАЛ УЧЕТА НАЛИЧИЯ И РАСХОДА ПИРОТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ В ГРУППАХ РЕГЛАМЕНТА И РЕМОНТА.....	86
Приложение 3.18 АКТ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ.....	89
Приложение 3.19 РЕКЛАМАЦИОННЫЙ АКТ.....	90
ПРИЛОЖЕНИЕ 3.20 ТЕХНИЧЕСКИЙ АКТ.....	94
Приложение 3.21 ПРИЕМО-СДАТОЧНЫЙ АКТ.....	95
Приложение 3.22 АКТ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ.....	96
ПРИЛОЖЕНИЕ 3.23 АКТ ИЗМЕНЕНИЯ КАЧЕСТВЕННОГО СОСТОЯНИЯ.....	99
Приложение 3.24 ЖУРНАЛ УЧЕТА ИНСТРУМЕНТА И ПРИСПОСОБЛЕНИЙ, ХРАНЯЩИХСЯ В СПЕЦИАЛЬНЫХ ПОМЕЩЕНИЯХ (ШКАФАХ)	101
Приложение 3.25 ЖУРНАЛ ВЫДАЧИ ИНСТРУМЕНТА.....	104

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ СОКРАЩЕНИЙ

АВ	– авиационное вооружение;
АвРЗ	– авиационно-ремонтный завод;
АД	– авиационный двигатель;
АО	– авиационное оборудование;
АРП	– авиационно-ремонтное предприятие;
АСП	– авиационные средства поражения;
АТ	– авиационная техника;
<i>ато</i>	– авиационно-технический состав;
<i>атч</i>	– авиационно-техническая часть;
АУСП	– авиационные управляемые средства поражения;
<i>аз</i>	– авиационная эскадрилья;
в/ч	– войсковая часть;
ВАРМ	– войсковая авиационно-ремонтная мастерская;
ВВС	– военно-воздушные силы;
ВПП	– взлетно-посадочная полоса;
ВС	– воздушное судно;
ГСМ	– горюче-смазочные материалы;
ЗАС	– засекреченная аппаратура связи;
ЗИП	– запасные инструменты и приспособления;
ИАС	– инженерно-авиационная служба;
ИОР	– инженерно-оперативный расчет;
ИТП	– инженерно-техническая подготовка;
ИТС	– инженерно-технический состав;
КПА	– контрольно-проверочная аппаратура;
КПН	– конструктивно-производственные недостатки;
КУН	– карточка учета неисправностей;
МП	– министерство промышленности;
НСК	– неземные средства контроля;
ОВ	– отравляющее вещество;
ОМП	– оружие массового поражения;
ПД ТСР	– противодействие техническим средствам разведки;
ПЛП	– предпосылка к летному происшествию;
ПТС	– пиротехнический состав;
ПУ	– пункт управления;
РЛЭ	– руководство по летной эксплуатации;
РО	– руководство по обслуживанию;
РТО	– руководство по техническому обслуживанию;

РЭ	– руководство по эксплуатации;
РЭБ	– радиоэлектронная борьба;
РЭО	– радиоэлектронное оборудование;
РЭР	– радиоэлектронная разведка;
СД	– самолет и двигатель;
СИЗ	– средства индивидуальной защиты;
<i>сис</i>	– специальная инженерная служба;
СНО ОП	– средства наземного обслуживания общего применения;
СОК	– средства объективного контроля;
СТО	– средства технического обслуживания;
СУО	– система управления оружием;
<i>техп</i>	– техническая позиция (управляемых авиационных средств поражения и специального вооружения);
ТО	– техническое обслуживание;
ТЭ	– техническая эксплуатация;
<i>тч</i>	– техническая эксплуатационная часть;
ФА	– фронтовая авиация;
ЭД	– эксплуатационная документация

ОБЯЗАННОСТИ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОЙ СЛУЖБЫ

Общие положения

Должностные лица ИАС при исполнении своих должностных и специальных обязанностей руководствуются требованиями, изложенными в Уставе внутренней службы Вооруженных сил Российской Федерации* и в прил. 1 к настоящим Правилам.

Все должностные лица ИАС в специальном отношении подчиняются вышестоящим должностным лицам ИАС. Подчинение ИТС в специальном отношении предполагает выполнение нижестоящими должностными лицами ИАС указаний (устных и письменных) вышестоящих должностных лиц ИАС по вопросам, касающимся эксплуатации и ремонта АТ по данной специальности.

Распоряжения вышестоящих должностных лиц ИАС по вопросам эксплуатации и ремонта АТ, ИТП являются обязательными для всего личного состава авиационных частей.

Перечисленные в прил. 1 обязанности должностных лиц ИАС распространяются на соответствующих должностных лиц авиации видов (родов) войск Вооруженных сил и федеральных органов исполнительной власти и организаций, в ведении которых имеется государственная авиация.

Старшие инженеры (инженеры) авиационной части по специальности

Старший инженер (инженер) авиационной части осуществляет техническое руководство эксплуатацией АТ по своей специальности и отвечает за:

- разработку мероприятий по организации эксплуатации, войскового ремонта и содержания АТ в постоянной исправности и боевой готовности;

* Утвержден Указом Президента Российской Федерации от 14 декабря 1993 г. № 2140 (Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, № 51, ст. 4931; Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 11, ст. 1298, 2002, № 27, ст. 2676, 2003, № 47, ст. 4520).

- боевую и мобилизационную готовность непосредственно подчиненных ему подразделений, боевую подготовку, воспитание и воинскую дисциплину их личного состава;

- знание личным составом АТ, правил ее эксплуатации и мер безопасности при выполнении работ на ней;

- состояние учебно-тренажной базы;

- анализ причин отказов АТ и разработку профилактических мероприятий по их предупреждению;

- разработку мероприятий по организации эксплуатации и содержания в исправном состоянии бортовых средств ОК и устройств наземной обработки информации;

- разработку мероприятий по организации и контролю выполнения работ по бюллетеням на АТ;

- ведение рекламационной работы;

- полноту и качество заполнения эталонных экземпляров документации, своевременное изучение с личным составом всех изменений и дополнений;

- правильность ведения и своевременность представления установленной учетно-отчетной документации.

- Старшие инженеры (инженеры) авиационной части всех специальностей подчиняются заместителю командира части по ИАС.

Старший инженер (инженер) части по своей специальности обязан:

- в совершенстве знать конструкцию и правила эксплуатации АТ, состоящей на вооружении части, и средства ОК, установленные на ВС части;

- знать настоящие Правила и документы, регламентирующие эксплуатацию, ремонт АТ и определяющие организацию работы ИТС, изучать эти документы с личным составом авиационной части, контролировать их исполнение;

- знать наличие и техническое состояние АТ и средств ее контроля, вести установленный учет расхода их ресурса, контролировать своевременность и качество подготовки АТ и выполнения регламентных (ремонтных) работ;

- анализировать отказы, неисправности, нарушения правил эксплуатации АТ, имеющейся на вооружении части, разрабатывать предложения по их предупреждению и устранению;

- разрабатывать тематику ИТП личного состава части и индивидуальных заданий руководящему ИТС, контролировать исполнение;
- лично проводить занятия на АТ со всем личным составом авиационной части;
- обучать ИТС выполнению войскового ремонта при боевых повреждениях АТ;
- проводить технические разборы с ИТС своей специальности не реже одного раза в месяц;
- разрабатывать (при отсутствии типовых технологий) технологические карты выполнения работ применительно к конкретному типу (модификации) АТ и определять в них работы (операции), подлежащие контролю;
- проводить ИОР и разрабатывать предложения по эффективному использованию боевых возможностей АТ;
- участвовать в разработке и контроле выполнения годового плана работ ИАС части и плана работы ИТС при проведении учений;
- знать наличие запасов авиационно-технического имущества на авиационно-техническом складе *атч* по своей специальности, совместно с начальником АТС *атч* выполнять расчеты и составлять заявки на потребные материальные средства для эксплуатации и войскового ремонта АТ, контролировать их правильное использование;
- вносить предложения по изменению действующих норм и состава перечней поставки СТО;
- по поступлении бюллетеней направлять разнарядки на поставку деталей и выполнение работ по этим бюллетеням;
- проводить учет и анализ трудозатрат по подготовке АТ полетам, выполнению регламентных и ремонтных работ, разрабатывать мероприятия по их сокращению;
- осуществлять контроль несения боевого дежурства ИТС дежурного подразделения;
- анализировать объем работ, выполняемых на АТ, эффективность выполняемых работ и вносить предложения по его корректировке;
- контролировать и оценивать состояние АТ;
- разрабатывать тематические задания для рационализаторов, оказывать им помощь в работе и внедрении принятых рационализаторских предложений;

- разрабатывать планы ввода в строй прибывших в часть специалистов с учетом их квалификации и опыта работы на данном типе АТ;
- обобщать и распространять передовой опыт эксплуатации и войскового ремонта АТ;
- своевременно доводить до ИТС авиационной части изменения (дополнения) инструкций по эксплуатации (регламентов и технологий), вносить их в эталонные экземпляры документации, контролировать выполнение внесенных изменений (дополнений);
- вести установленный учет и отчетность, контролировать ведение документации в подразделениях;
- знать уровень технической подготовки, деловые и моральные качества всего ИТС части, представлять свои предложения по его подбору и расстановке заместителю командира авиационной части по ИАС.

Старший инженер (инженер) авиационной части по своей специальности имеет право:

- давать технические указания по эксплуатации авиационной техники, инженерно-технической подготовке всему личному составу авиационной части в пределах своих служебных обязанностей;
- отстранять от выполнения работ на авиационной технике специалистов ИАС при грубых нарушениях ими мер безопасности или правил ее эксплуатации.

Начальник специальной инженерной службы авиационной части

Начальник *сис* отвечает за:

- боевую и мобилизационную готовность *сис*;
- боевую и специальную подготовку, воспитание и воинскую дисциплину личного состава *сис*;
- планирование, организацию, качество и своевременное выполнение регламентных работ и войскового ремонта ракетного вооружения;
- соблюдение мер безопасности и экологической защиты личным составом *сис*;
- учет и использование по прямому назначению материальных средств;

- соблюдение личным составом *сис* установленных правил обращения с грифованной техникой.

Начальник *сис* подчиняется заместителю командира части по ИАС и является прямым начальником всего личного состава *сис*.

Начальник *сис* части обязан:

- обеспечивать постоянную исправность и боевую готовность ракетного вооружения, находящегося в *сис*;

- знать АТ, состоящую на вооружении части, правила ее эксплуатации, документы, регламентирующие эксплуатацию и боевое применение АТ и определяющие организацию работы *сис*, изучать эти документы с личным составом *сис* и обеспечивать выполнение их требований;

- знать деловые и моральные качества личного состава *сис*, участвовать в его подборе и расстановке;

- организовывать работу личного состава *сис*;

- планировать расход и восстановление ресурса ракетного вооружения, отход его на регламентные работы и в ремонт;

- обеспечивать качественное и своевременное выполнение всех работ на ракетном вооружении в соответствии с инструкциями по эксплуатации, технологией, указаниями вышестоящих начальников и контролировать их выполнение;

- обобщать опыт работы личного состава *сис*, ежемесячно проводить технические разборы с личным составом *сис*;

- анализировать состояние АТ, трудозатраты на выполнение работ;

- проводить мероприятия по совершенствованию методов и технологии выполнения работ, а также по сокращению сроков подготовки ракетного вооружения к боевому применению;

- руководить боевой, инженерно-технической подготовкой и воспитанием личного состава *сис*;

- разрабатывать и проводить мероприятия по обеспечению высокой надежности ракетного вооружения и безопасности полетов;

- организовывать рекламационную работу;

- обеспечить своевременное и качественное выполнение работ по бюллетеням на АТ;

- поддерживать твердый уставной порядок и крепкую воинскую дисциплину, проявлять заботу о материально-бытовом обеспечении и сохранении здоровья всего личного состава *сис*;

- организовывать содержание СТО в постоянной готовности к применению;
- выполнять расчеты и составлять заявки на материальные средства, необходимые для обеспечения работ на АТ, контролировать наличие материальных средств, правильность хранения и использования их по прямому назначению;
- организовывать учет расхода материальных средств;
- обеспечивать выполнение требований безопасности, противопожарной защиты, установленных правил обращения с грифованной техникой личным составом *сис* и правил маскировки;
- контролировать ведение ЭД личным составом *сис*.

Начальник технической позиции (управляемых авиационных средств поражения и специального вооружения)

Начальник *техп* отвечает за:

- боевую готовность, боевую и специальную подготовку, воспитание и воинскую дисциплину личного состава *техп*;
- содержание ракетного и специального вооружения в постоянной исправности и боевой готовности, правильную его эксплуатацию;
- планирование, организацию, качество и своевременное выполнение регламентных работ и войскового ремонта ракетного вооружения, а также за организацию работ по бюллетеням;
- соблюдение мер безопасности и экологической защиты личным составом;
- состояние пожарной безопасности на территории, в служебных и производственных помещениях позиции;
- техническое состояние, учет и правильное использование СТО, правильное хранение и использование материальных средств;
- соблюдение личным составом установленных правил обращения с грифованной техникой и документацией.

Начальник *техп* подчиняется старшему инженеру (инженеру) части по АВ и является прямым начальником всего личного состава *техп*.

Начальник *техп* обязан:

- обеспечивать содержание ракетного вооружения, находящегося на позиции, в постоянной исправности и боевой готовности в соответствии с требованиями инструкций;

- в совершенстве знать конструкцию эксплуатируемых в части авиационных ракет и КПА позиции, правила их эксплуатации, объем и порядок проведения всех видов работ по подготовке к применению;

- знать АВ ВС, состоящих на вооружении части, применяемые средства поражения, правила их эксплуатации, объем и порядок проведения всех видов работ по подготовке к применению;

- уметь выполнять все работы по эксплуатации ракет и применять КПА, лично проверять состояние ракет и их подготовку к эксплуатации, анализировать обнаруженные неисправности, инструктировать личный состав о порядке их устранения;

- готовить позицию к перебазированию и к работе в полевых условиях;

- ежемесячно подводить итоги работы и еженедельно проводить технические разборы с личным составом *техн*;

- выполнять расчеты и составлять заявки на материальные средства, необходимые для работы *техн*, контролировать правильность их хранения и использования;

- обобщать опыт работы личного состава *техн*, анализировать трудозатраты на выполнение ремонтных и регламентных работ в целях их сокращения, проводить мероприятия по совершенствованию технологии работ и повышению производительности труда;

- знать деловые и моральные качества личного состава *техн*, участвовать в его подборе и расстановке;

- поддерживать твердый уставной порядок и крепкую воинскую дисциплину, проявлять заботу о материально-бытовом обеспечении и сохранении здоровья всего личного состава *техн*;

- обучать личный состав *техн* умению выполнять все виды работ по подготовке ракет и аппаратуры, выявлять и устранять неисправности, пользоваться КПА, применять инструмент и другие средства СТО;

- вести установленный учет и отчетность, осуществлять контроль за ведением установленной документации личным составом *техн*;

- обеспечивать соблюдение мер безопасности и выполнение мероприятий по защите от ударов противника с применением ОМП, противопожарной защите, ПД ТСР, биологической защите личного состава *техн*, охране окружающей среды.

Инженер авиационно-технического отряда по специальности

Инженер *ато* осуществляет техническое руководство эксплуатацией АТ по своей специальности и отвечает за:

- полноту и качество выполнения мероприятий по организации эксплуатации, войскового ремонта и содержания АТ и АСП первого боекомплекта в постоянной исправности и боевой готовности;
- выполнение личным составом *ато* АТ, полноты и технологии выполняемых работ, мер безопасности при работе на ней;
- за полноту и достоверность сведений об отказах и неисправностях АТ, потребных трудозатратах на их устранение;
- состояние средств контроля технического состояния АТ, правильность применения СТО;
- контроль комплектности, наличия и правильности заполнения документации на АТ, отправляемую в ремонт, отправку деталей для доработки авиационной техники по бюллетеням промышленности, не выполненным в части;
- правильность ведения и своевременность представления установленной учетно-отчетной документации;
- своевременное внесение изменений и дополнений в рабочие экземпляры документации и ежеквартальную сверку их с эталонным экземпляром.

Инженер *ато* подчиняется командиру *ато*.

Инженер *ато* отряда по своей специальности обязан:

- в совершенстве знать конструкцию и принцип действия систем и оборудования АТ, состоящей на вооружении *ав*, правила ее эксплуатации, документы, регламентирующие эксплуатацию АТ и определяющие организацию работы личного состава *ато*, изучать эти документы с личным составом *ато* и обеспечивать выполнение их требований;
- знать функциональные связи и взаимодействие систем АТ в основных режимах, технологические и организационные особенности проверки комплексных связей, сопряжения и юстировки систем и агрегатов АТ, их отладки и контроля готовности к боевому применению;
- уметь лично выполнять работы по войсковому ремонту, проверке, регулировке и настройке АТ;
- уметь выполнять работы по всем маршрутам подготовки ВС к полетам (инженеры *ато* по АВ, АО, РЭО – кроме маршрута № 1);

- уметь проводить межполетный анализ работоспособности АТ по материалам СОК и бланкам экспресс-анализа;
- знать техническое состояние и индивидуальные особенности каждого ВС *ато*, осматривать его в соответствии с нормами осмотра;
- проводить анализ и разрабатывать методики обнаружения неисправностей авиационной техники;
- принимать личное участие в выполнении сложных работ и устранении неисправностей;
- вести учет неисправностей авиационной техники, ошибок в ее эксплуатации, обнаруженных в *ато*, проверять правильность составления карточек учета неисправностей и своевременно представлять их инженеру части; разрабатывать предложения по повышению надежности авиационной техники и совершенствованию ее технической эксплуатации;
- контролировать содержание в постоянной готовности к работе средств технического обслуживания *ато*;
- обучать личный состав *ато* конструкции, правилам эксплуатации и войскового ремонта авиационной техники;
- контролировать соблюдение личным составом *ато* установленных правил обращения с грифованной аппаратурой и документацией при работе на авиационной технике;
- осуществлять (после допуска руководящим составом *атч*) контроль средств наземного обслуживания общего применения, проверять соответствие топлива, масел, спецжидкостей и газов, разрешенных к применению, согласно эксплуатационно-технической документации на ВС;
- проводить технические разборы с ИТС своей специальности. Инженеры *ато* по своей специальности имеют право:
- давать указания по эксплуатации авиационной техники всему личному составу авиационной эскадрильи в пределах своих служебных обязанностей;
- отстранять от подготовки авиационной техники специалистов ИАС *ато* при грубых нарушениях ими мер безопасности или правил эксплуатации, а также неудовлетворительных знаниях при проверке.

Начальник группы

Начальник группы отвечает за:

- боевую и специальную подготовку, воспитание и воинскую дисциплину личного состава группы;

- постоянную исправность и боевую готовность авиационной техники, закрепленной за группой;
- полноту, качество и своевременное выполнение работ на авиационной технике, соблюдение мер безопасности при работе на ней;
- своевременное внесение изменений и дополнений в рабочие экземпляры документации и ежеквартальную сверку их с эталонным экземпляром;
- техническое состояние и правильное использование по назначению средств технического обслуживания;
- учет, хранение, выдачу и получение специальных автомобилей, оборудования, контрольно-проверочной аппаратуры, инструмента и материальных средств в группе;
- своевременное обеспечение группы (*ато*) материальными средствами и запасными частями;
- сохранность грифованной аппаратуры, снятой с ВС или установленной в группе и числящейся за ней.

Начальник группы обслуживания и регламента средств опознавания, начальник группы обслуживания и регламента бортовых средств связи и ЗАС подчиняются начальнику штаба полка, а в специальном отношении – инженеру части по РЭО.

Начальник группы обслуживания (подготовки) высотного оборудования и снаряжения, обслуживания (подготовки) электронных тренажеров и учебной аппаратуры в специальном отношении – подчиняется инженеру части по авиационному оборудованию.

Начальник группы тормозных парашютов в специальном отношении подчиняется инженеру части по СД.

Начальник группы обслуживания авиационной эскадрильи подчиняется командиру *аз*, а в специальном отношении заместителю командира авиационной эскадрильи по ИАС.

Начальник группы регламента и ремонта (группы ремонта) подчиняется начальнику *тэч* части (ВАРМ).

Начальник группы *техп* подчиняется начальнику *техп*.

Начальник группы *сис* подчиняется начальнику *сис*.

Начальник группы подготовки и регламентных работ частей беспилотной авиации подчиняется командиру отряда (подразделения).

Начальник группы является непосредственным начальником личного состава группы.

Начальник группы обязан:

- планировать работу специалистов группы, организовывать и контролировать полноту и качество выполнения работ, правильность заполнения эксплуатационной документации личным составом группы;
- вести документацию в строгом соответствии с установленными требованиями;
- уметь лично выполнять наиболее сложные работы по ремонту, проверке, регулировке и настройке образцов авиационной техники;
- выяснять причины отказов и неисправностей авиационной техники, инструктировать специалистов группы о порядке ее восстановления;
- вести учет выполнения работ по бюллетеням на авиационной технике по своей специальности и контролировать их выполнение;
- проводить осмотры авиационной техники в соответствии с установленными нормами;
- не допускать подготовку авиационной техники с использованием неисправных войсковых средств измерений;
- обеспечить соблюдение личным составом группы установленных правил обращения с грифованной техникой, документацией, правил радиомаскировки;
- обобщать опыт работы личного состава группы на авиационной технике и внедрять передовые методы работы, направленные на повышение боеготовности, сокращение трудозатрат, повышение качества и производительности труда;
- ежедневно проводить технические разборы;
- обучать личный состав группы умению выполнять работы по подготовке и ремонту авиационной техники, выявлять и устранять неисправности на авиационной технике, а также применять войсковые средства измерений и инструмент;
- знать по своей специальности конструкцию и принцип действия систем и оборудования авиационной техники, правила ее эксплуатации, техническое состояние, объем и технологию проведения всех видов работ по подготовке авиационной техники к применению;
- готовить личный состав и техническое имущество группы к перебазированию и работе на оперативных аэродромах;
- осуществлять (после допуска руководящим составом *атч*) контроль СНО ОП, проверять соответствие топлива, масел, специ-

альных жидкостей, разрешенных к применению, согласно эксплуатационно-технической документации на ВС;

- следить за чистотой рабочих мест, сохранностью средств технического обслуживания, ежедневно проверять наличие и состояние инструмента, принимать все меры к своевременному их ремонту и пополнению;

- своевременно представлять заявки на обеспечение группы материальными средствами и запасными частями, контролировать их учет, хранение, получение и расходование по прямому назначению;

- обеспечивать соблюдение мер безопасности и выполнение мероприятий по защите от оружия массового поражения, ПД ТСР, противопожарной защите личного состава группы при работе на авиационной технике.

Старший техник (техник) технического расчета по специальности*

Старший техник по своей специальности отвечает за:

- постоянную исправность и боевую готовность закрепленных за техническим расчетом (группой) ВС, систем и оборудования;

- исправность, сохранность и правильную эксплуатацию закрепленных за техническим расчетом (группой) средств технического обслуживания авиационной техники;

- полноту и качество работ, выполняемых им на авиационной технике.

Он подчиняется начальнику технического расчета (группы).

Старший техник (техник) технического расчета по специальности (группы обслуживания (подготовки), регламента и ремонта) обязан:

- знать конструкцию авиационной техники, порядок и правила ее эксплуатации, объем и технологию подготовок к полетам (регламентных работ); уметь лично выполнять все работы по подготовке авиационной техники по всем маршрутам, кроме первого;

* Здесь и далее обязанности старшего техника (техника) технического расчета по специальности относятся к обязанностям старшего техника (техника) группы обслуживания, подготовки, регламента и ремонта.

- качественно и своевременно выполнять работы на авиационной технике;
- уметь находить и устранять неисправности на авиационной технике, составлять карточки учета неисправностей;
- знать и уметь применять средства технического обслуживания и содержать их в постоянной готовности к применению;
- обучать специалистов технического расчета (группы) правилам и практическим навыкам выполнения работ, а также проверять качество выполненных работ на авиационной технике;
- докладывать начальнику технического расчета (группы), инженеру *ато* по соответствующей специальности о всех выявленных на авиационной технике неисправностях;
- вести установленный учет и отчетность.

Старший техник (техник) технического расчета (группы) по своей специальности имеет право давать технические указания техническому составу расчета (группы) о порядке выполнения работ и устранения неисправностей на авиационной технике.

Права, обязанности и ответственность старших техников (техников) групп обслуживания (подготовок) и групп регламента и ремонта распространяются соответственно на инженеров (старших техников) по контрольно-проверочной аппаратуре, начальника пиротехнической позиции, техника группы обслуживания (подготовки) ВС, двигателей, средств аварийного покидания ВС, старших техников (техников) подразделений в частях беспилотной авиации, техника группы объективного контроля.

КАРТОЧКИ И ТАЛОНЫ УЧЕТА ПРЕДПОСЫЛОК К ЛЕТНЫМ ПРОИСШЕСТВИЯМ ИЗ-ЗА ОТКАЗОВ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

На предпосылки к летным происшествиям (ПЛП), происшедшие из-за отказов авиационной техники, оформляются карточки учета неисправностей формы Ф1К и талоны Ф1Т. Составленные карточки и талоны отмечаются красной полосой шириной 2–3 мм по диагонали от левого нижнего к правому верхнему углу лицевой стороны карточки и талона.

Карточки составляются на предпосылки, зарегистрированные в «Журнале учета предпосылок к летным происшествиям» по группам:

- отказы авиационной техники из-за конструктивно-производственных недостатков;
- отказы авиационной техники из-за недостатков ремонта на АРП ВВС;
- отказы авиационной техники, причины которых не установлены.

На ПЛП, учтенные в Журнале учета предпосылок по другим группам, карточки составляются только в случаях, когда предпосылка привела к отказу (повреждению) авиационной техники.

Примечания. 1. Предпосылка к летному происшествию – событие, связанное с возникновением особой (опасной или аварийной) ситуации в полете, а также имевшие место на земле отказы авиатехники, подготовленной к полетам, нарушения и неправильные действия личного состава авиационной части, которые могли привести к летному происшествию. 2. Перечень событий, относящихся к ПЛП, связанных с отказами авиационной техники:

- пожар на самолете;
- отказ двигателя;
- отказы систем управления самолетом и двигателем;
- отказы систем и оборудования самолета, которые привели к возникновению аварийной ситуации в данных условиях полета;

- самопроизвольный выпуск тормозного парашюта на взлете или на предпосадочном снижении;
- разрушение (срыв) фонаря кабины летчика (командира корабля) в полете;
- другие случаи, повлекшие за собой повреждение самолета или травмирование (ранение) членов экипажа или пассажиров;
- отказ в системе управления (сигнализации) выпуском (уборкой) шасси и механизацией крыла;
- отказ в системе выпуска тормозного парашюта;
- отказ в системе торможения колес;
- отказ в системе реверса двигателя;
- отказы в системе аварийной сигнализации, в том числе ее ложное срабатывание;
- отказ в топливной системе. Нарушение порядка выработки топлива из баков;
- падение давления в одной из гидросистем до уровня срабатывания сигнализации (кроме случаев, оговоренных Инструкцией по эксплуатации);
- отказы в управлении триммерами или механизмом триммерного эффекта;
- отказы навигационно-пилотажных приборов;
- отказы бортовых систем захода на посадку;
- отказы в системе электроснабжения самолета;
- отказы систем жизнеобеспечения экипажа, появление и в кабине самолета: дыма, гари, паров жидкости;
- отказы бортовых автоматических систем управления, приводящие к снижению резервирования до минимального уровня, оговоренного Инструкцией экипажу (РЛЭ), или к ухудшению характеристик устойчивости и управляемости самолета;
- отказы бортовых радиолокаторов при полете в зоне возможной грозовой деятельности;
- разрушение авиашин на рулении, разбеге, пробеге.

Карточки и талоны на ПЛП оформляются независимо от представления на ту же предпосылку других информационных документов (срочные сообщения, рекламационные акты, карточки для в/ч 62632 и пр.).

Карточки и талоны на ПЛП составляются инженерами части по специальности. Ответственность за идентичность информации о ПЛП в карточке и журнале, а также за точное соответствие количества карточек, отправленных в в/ч 75360, количеству ПЛП учтенных по соответствующим группам причин (см. п. 3.2), возлагается на заместителя командира части по ИАС (начальника ИАС).

На отказы АТ из-за недостатков ремонта, приведших к ПЛП в период гарантийных обязательств АРП, карточки и талоны составляются одновременно с рекламационными актами и подписываются заместителем командира части по ИАС (начальником ИАС) и представителем ремонтного предприятия (в случае его прибытия в часть).

Отправку карточек на ПЛП производить один раз в месяц (3 - 5 числа) вместе с отправкой КУН.

Талон на ПЛП оставляется в части. После отправки карточек на ПЛП в в/ч 75360 об этом делается отметка в «Журнале учета предпосылок к летным происшествиям» с указанием исходящего номера и даты отправки.

КАРТОЧКИ И ТАЛОНЫ УЧЕТА НЕИСПРАВНОСТЕЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

Карточки и талоны учета неисправностей по новой авиационной технике составляются по всем неисправностям. По остальной авиационной технике карточки составляются в следующих случаях:

- Неисправность проявилась в полете (независимо от следствий).
- Неисправность привела к невыходу в полет, задержке вылета, невыполнению полетного и (или) боевого задания или чрезвычайному происшествию.
- Неисправность произошла вследствие нарушения правил или ошибочных действий лиц летного или инженерно-технического состава при эксплуатации АТ или некачественного ремонта авиационной техники в АРП.

Устранение неисправности проведено путем замены двигателя, комплекса, станции, агрегата, блока.

Разрешается составление КУН и на другие неисправности, если они по усмотрению инженеров в определенных условиях могут привести к серьезным последствиям (летному происшествию, невыполнению полетного (боевого) задания и т. п.).

Каждая карточка составляется на одну неисправность. Если неисправность изделия вызвала неисправности других функционально связанных с ним изделий (зависимые отказы), то карточка составляется только на изделие, отказ которого привел к следующим неисправностям. Оформление одной карточки на две или более неисправности, обнаруженные на одном и том же изделии, недопустимо. Карточки и талоны необходимо оформлять четко, аккуратно синими или черными чернилами или шариковой ручкой.

Бланки карточек учета неисправностей ФІК с талоном ФІТ сшивать в блокноты. Блокноты закрепляются за инженером части по специальности, техническим расчетом, тренажером, позицией предварительной подготовки ракет, группой регламентных работ и хранятся (используются) наравне с другой учетно-отчетной документацией.

Заполнение карточек возлагается на специалистов, проводивших анализ неисправностей.

Ответственность за правильность заполнения смысловых пунктов карточек (реквизиты 29–34) возлагается на инженеров части по специальности.

По неисправностям, выявленным в межрегламентный период, ответственность за точное соответствие числа оформленных карточек и талонов числу всех выявленных неисправностей по новой технике возлагается на заместителей командиров подразделений по ИАС (командира АТО).

По неисправностям, выявленным во время регламентных работ в ТЭЧ части, ответственность за точное соответствие оформленных карточек числу всех выявленных неисправностей по новой технике возлагается на начальника ТЭЧ части, а заполнение – на начальников групп регламентных работ.

Первый экземпляр карточки по причинности «КПН» из в/ч 75360 передается в промышленность. На нем запрещается:

- указывать номера воинских частей в любом месте карточки и заполнять пп. 18, 23 и 28 (номер в/ч АРП);
- указывать зону. В клетках, отведенных для номера зоны, надо писать буквы «МП».

Талон (ФІТ) оставляется в части, а карточки высылаются в соответствующие адреса. Отправка карточек в в/ч 75360 и АРП производится 3–5 числа каждого месяца.

Карточки, отправляемые в двух экземплярах, попарно склеиваются верхними левыми углами. Не допускаются случаи повторного заполнения карточки на одну и ту же неисправность на одном и том же ВС при одинаковом налете.

Отправку карточек производить, как правило, при одном для всех специальностей сопроводительном письме с грифом «секретно», в котором указывать общее количество прилагаемых карточек по каждой специальности для в/ч 75360 и отдельно для МП.

В сопроводительных письмах, направляемых в в/ч 75360 и АРП, сообщать действительные наименования частей и места их дислокации категорически запрещается.

Талоны учета неисправностей накапливать в частях, хранить отдельно по специальностям и типам ВС в течение двух лет. Ответственность за ведение картотеки талонов в части возлагается на инженеров по специальности.

ОБЩИЕ ПРАВИЛА ЗАПОЛНЕНИЯ КАРТОЧЕК И ТАЛОНОВ УЧЕТА НЕИСПРАВНОСТЕЙ

Последствия – записывается кодом последствия неисправности.

Способ устранения – записывается код способа устранения неисправности, определяемый по перечню. Если неисправность устранена **Дата** – записывается двузначным номером месяца и двумя последними цифрами года.

Зона – записывается двузначным числом.

При заполнении КУН на КПН на первом экземпляре карточки вместо номера зоны записываются буквы «МП», а на втором экземпляре – номер зоны.

Специальность – записывается кодом специальности, к которой относится неисправное оборудование.

Вид техники – кодом записывается основное изделие АТ, на которой выявлена неисправность.

Причинность (виновность) – кодом записывается неисправность, явившаяся следствием (см. на обороте КУН).

Обнаружено при – записывается код периода эксплуатации или вида подготовки, при которой проявилась и обнаружена неисправность (но не вид работы, при которой эта неисправность устранена двумя или более способами, имеющимися в перечне), в реквизите 6 проставляется код, обозначенный меньшей цифрой.

Способ обнаружения – записывается код способа, с помощью которого была получена первоначальная информация о наличии неисправности.

Причина ошибки личного состава – записывается код причины нарушения или ошибки Л/С, допущенных при эксплуатации АТ в полете или на земле. Если таковых нет, то реквизит не заполняется.

Срок гарантии – записывается двузначным кодом. При этом первый знак относится к основному изделию (ВС, АД, ПППР, НПСК, тренажер), а второй – непосредственно к неисправному изделию (станции, агрегату, блоку, прибору). Истечение гарантийного срока, установленного заводом-изготовителем или АРП, обозначается нулем, а наличие – единицей. 0-истечение срока, 1-неистечение.

Рекламация – записывается код, обозначающий факт предъявления рекламации на неисправное изделие.

Рек. 11 – установленное для открытой переписки наименование (шифр) типа ВС и его модификации.

12 – заполняется только в том случае, если неисправность обнаружена на АД, АСП, ППР, тренажере или НСК. В нем записывается установленное для открытой печати наименование и модификация основного изделия, в котором обнаружена неисправность. Если **12** не заполняется, то его надо перечеркнуть. Если **12** заполнен, то в **19...23** необходимо записать данные указанного в нем основного изделия, а **14...18** перечеркнуть.

13 – установленное для открытой переписки наименование (шифр) агрегата или самостоятельного устройства, на неисправность которого составлена карточка.

13 заполняется в КУН по неисправностям из-за КПП (причинность 7) и АРП (причинность 5). Для остальных причинностей реквизит перечеркивается.

В **24...28** необходимо записать данные изделия, указанные в реквизите **13**.

14 – записывается почтовый ящик завода-изготовителя ЛА и дата его выпуска (месяц, год), взятые из формуляра.

15 – полный заводской номер ВС. Если номер не помещается в отведенном месте, то его можно продолжить на месте реквизита **20**.

16 – налет ВС с начала ТЭ в часах, минуты округляются до ближайшего целого числа.

17 – налет ВС после последнего ремонта в АРП, в часах.

18 – войсковой номер АРП, которое производило последний капитальный ремонт, месяц, год ремонта.

В экземпляре КУН по причинности АРП (7), предназначенной для промышленности, реквизит 18 не заполняется.

19 – почтовый ящик завода-изготовителя АД или другого изделия АТ, наименование которого записано в реквизите **12**, а также месяц и год его выпуска.

В КУН по специальности АВ (код 2) реквизит 19 не заполняется.

20 – полный заводской номер АД или другого изделия, записанного в реквизите **12**. Если номер не помещается на отведенном месте, то его можно начинать с середины реквизита **15**.

21 – наработка с начала эксплуатации изделия, записанного в реквизите 12.

22 – наработка после последнего ремонта изделия, записанного в реквизите 12.

23 – номер войсковой части АРП, производившего ремонт изделия, записанного в реквизите 12.

24 – почтовый ящик завода-изготовителя изделия, дата и месяц его выпуска, записанного в реквизите 13.

25 – полный заводской номер изделия, записанного в реквизите 13.

26 – налет (наработка) изделия с начала ТЭ в тех единицах измерения, в которых установлен гарантийный ресурс, их наименование подчеркивается или записывается на месте точек.

27 – по правилам реквизита 26, но относящиеся к изделию, записанному в реквизите 13.

28 – номер войсковой части АРП, производившего ремонт изделия, записанного в реквизите 13, месяц и год ремонта.

В экземпляре, предназначенном для промышленности, реквизит 28 не заполняется.

29 – код и наименование системы, к которому относится неисправное изделие. Наименование взято из перечня систем. Если для неисправного изделия нет понятия системы, реквизит 29 перечеркивается.

В КУН по АВ (код 4) в реквизите 29 проставляется только код системы, взятый из перечня, без наименования.

30 – код и наименование подсистемы, в которой функционирует неисправное изделие (см. перечень), по правилам реквизита 29.

В КУН по АВ (код 4) в реквизите 30 проставляется только код подсистемы, взятый из перечня, без наименования.

31 – наименование и заводской номер неисправного агрегата, блока, узла, прибора, самостоятельного устройства, указанного в реквизите 13, и его сокращенное наименование.

Например: указатель скорости КУС-1200 № 15528624.

32 – наименование неисправного узла, детали. Если неисправных деталей две и более, то они должны быть перечислены. После наименования детали указывается его номенклатурный чертежный или схемный номер (при наличии).

Например: крышка люка 834-351-00.

Если записанное в реквизите 32 наименование в сочетании с данными реквизитов 29...31 не полностью определяет место неисправности, то информацию нужно дополнить названием узла.

Например: болт 35-4630-00 узла подвески.

После заполнения реквизитов 29...32 следует оценить возможность однозначного определения места неисправности. Если такая возможность затруднена, следует сделать ссылку на техническое руководство или другой источник. Ссылку записать в реквизите 39 по форме: место отказа см. стр..., рис..., позиция №..., название руководства, издательство и год издания.

33 – описывается внешнее проявление неисправности, т.е. обнаруженные отклонения от нормальных.

33 – не заполняется, если неисправность не имеет внешнего проявления или его разграничение от сущности неисправности вызывает трудности. В этих случаях наименование реквизита 33 в карточке нужно перечеркнуть, а место можно использовать для описания сущности неисправности.

Для разграничения внешнего проявления и сущности неисправности следует исходить из того, что внешнее проявление передает информацию о первоначальных признаках, позволяющих установить наличие неисправности, тогда как сущность сообщает факты, установленные в процессе анализа и устранения неисправности.

34 – раскрываются сущность неисправности, а также ее причина, если она установлена. Под сущностью неисправности следует понимать конкретное несоответствие изделия требованиям технических условий, установленным с помощью средств, которыми располагает часть.

Если неисправное изделие направляется для исследования в организации промышленности, об этом обязательно делается запись в реквизите 34.

В КУН по вине личного состава ИТС, АТО, ТЭЧ ап, ВАРМ в реквизите 34 необходимо кратко описать как сущность неисправности, так и конкретное содержание ошибки, вызвавшей неисправность. Например: превышение скорости, неправильный монтаж и т. п.

После описания сущности неисправности в реквизитах 29, 30 и 31 подчеркивается, что произошло (отказ или повреждение).

35 – записывается в часах и минутах суммарное время поиска неисправности без учета потерь на ожидание специалистов, средств контроля и т. п.

36 – записываются в человеко-часах (с точностью до целого числа) суммарные трудозатраты всех лиц, принимавших участие в поиске неисправности.

37 – записывается в часах и минутах суммарное время устранения неисправности, включая контрольные операции.

38 – записываются в человеко-часах (с точностью до целого числа) суммарные трудозатраты всех лиц, принимавших участие в устранении неисправности.

39 – заполняется на все предпосылки к летным происшествиям или отказы, приведшие к невыполнению упражнений на боевое применение.

ОСОБЕННОСТИ ЗАПОЛНЕНИЯ КАРТОЧЕК И ТАЛОНОВ УЧЕТА НЕИСПРАВНОСТЕЙ АВИАЦИОННЫХ СРЕДСТВ ПОРАЖЕНИЯ

Реквизиты 1...11 заполняются по правилам, изложенные выше.

12 – установленное для открытой переписки наименование (шифр) АСП или ПТС.

13 – установленное для открытой переписки наименование (шифр) неисправного самостоятельного устройства (агрегата, блока), входящего в комплект АСП (при наличии такого деления АСП)

14...18 – не заполняются.

19 – записывается номер, месяц и год выпуска АСП или ПТС.

20 – полный заводской номер АСП (если такового нет, то номер партии и год выпуска), если номер отсутствует или неизвестен, то реквизит 20 перечеркивается.

21 – для ракет фронтовой авиации записывается три числа, из которых первое сообщает налет (в полных часах) ракеты в состоянии подвески на основном изделии, второе – количество взлето-посадок, а третье – количество проверок на аппаратуре. Эти числа разделяются между собой наклонной чертой. После каждого числа ставится его краткое наименование. Например: 5 ч/4 пос./4пр.

Для крылатых ракет в реквизите 21 записываются три числа. Первое число сообщает общий налет (в полных часах) ракеты в состоянии подвески на ВС, второе – число взлето-посадок, а третье – число подвесок на ВС. После каждого числа указывается его краткое наименование (50 ч/10 пос/20 под)

Для патронов, взрывателей и пиросредств в реквизите 21 записывается шестизначная дата вскрытия гермоупорки.

Для остальных АСП реквизит 21 перечеркивается.

22 – для всех видов управляемых ракет (в том числе и крылатых) записываются два числа. Первое число сообщает суммарное с начала эксплуатации время хранения в отапливаемом складе в полных месяцах, второе – суммарное с начала эксплуатации время хранения в неотапливаемом складе в полных месяцах.

ТАЛОН УЧЁТА НЕИСПРАВНОСТЕЙ АВИАТЕХНИКИ

Дата (м-ц) 20 г. Зона 1. Специальность 2. Вид техники
 3. Причинность 4. Обнаружена при 5. Последствие 8. Причина ошибки л.с.
 9. Срок гарантии 10. Рекламация Борт №

29. Система (комплекс)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Условное наименование (тип и модификация) ВС	Двигатель, АСП, ПППР, тренажёр, НСК
31. агрегат, блок, прибор					11	12
					Полный заводской номер ВС	13
Поиск и устранение (время и трудозатраты)	37 (часы и мин)	38 (чел-ч)	Составил		(подпись)	(фамилия)

Ф1К

КАРТОЧКА УЧЁТА НЕИСПРАВНОСТЕЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

Дата (м-ц) 20 г. Зона 1. Специальность 2. Вид техники
 3. Причинность 4. Обнаружена при 5. Последствие 6. Способ устранения
 7. Способ обнаруж. 8. Причина ошибки л.с. 9. Срок гарантии 10. Рекламация

Условное наименование (тип и модификация)	Летательный аппарат	Двигатель, АСП, ПППР, тренажёр, НСК	Агрегат, станция (для КПП, АРП)	
	11.	12	13	
И/я завода изготовителя, дата выпуска (м-ц, год)	14	19	24	
	дата вып.	дата вып.	дата вып.	
Полный заводской номер	15	20	25	
Налёт или наработка	С начала эксплуатации	16	21	26
	После последнего ремонта	17	21	
	(часы)	(часы)	Часы, месяцы, посадки, циклы	27
№ в/ч АРП, дата последнего ремонта (м-ц, год)	18	23	28	
	(дата п.р.)	(дата п.р.)	(дата п.р.)	
29. Система (комплекс)				Отказ повреждение
30. Подсистема, станция				Отказ повреждение
31. Агрегат, блок, прибор				Отказ повреждение
32. Узел, деталь, элемент (сх. №). заводской №				
33. Внешнее проявление (что замечено)	<input type="text"/>			
34. Сущность (что произошло)	<input type="text"/>			
Поиск (время и трудозатраты)	35 (часы и мин.)	36 (чел-ч)	Устранение (время и трудозатр.)	37 (часы и мин)
				38 (чел-ч)

39. Дополнительные сведения

1. Специальность	32 – 39 – подготовке к повторному полёту	6 – полёт с выключенным двигателем	8. Причина ошибки л.с.
1 – СД	40 – предварительной подготовке	7 – без последствий	1 – недостаточная теоретическая подготовка
2 – АВ	41 – контрольном или периодическом осмотре	6. Способ устранения	2 – недостаточные практические навыки
3 – АО	50 – парковом дне	1 – досрочный съём двигателя	3 – нарушение технологии
4 – РЭО	61 – 50 час. (6-мес) раб.	2 – замена блока, агрегата	4 – недостатки оборудования или инструмента
2. Вид техники	62 – 100 час. (12-мес) раб.	3 – замена детали, элемента	5 – неблагоприятные условия работы
1 – летат. аппарат	63 – 200 час. (24-мес) раб.	4 – ремонт	6 – недисциплинированность
2 – авиадвигатель	64 – других регл. раб.	5 – регулировка	7 – плохой контроль
3 – ав. ср-ва поражения	65 – других раб. в ТЭЧ	6 – другие способы	8 – другие причины
4 – ср-ва подг-ки АСП	70 – послеполёт. подг.	7. Способ обнаружения	9. Срок гарантии
5 – тренажёр	80 – подготовке к применению	1 – бортовые регистраторы и средства встроенного контроля	0 – истёк
6 – наземн. ср-во конт-ля	81 – ремонте в АРП	2 – наземные средства контроля	1 – не истёк
7 – другая техника	90 – войсковом ремонте	3 – Бортовые средства контроля	10. Рекламация
3. Причинность	5. Последствия	4 – визуально, осмотром	1 – предъявлена пром.
1 – лётный состав	1 – лётное происшествие		2 – не предъявлена пром.
2 – ИАС аз	2 – невып. типового боевого задания		3 – предъявлена АРП
3 – ТЭЧ ап	3 – невып. полётного задания		4 – не предъявлена АРП
4 – ВАРМ	4 – задержка вылета		
5 – АРП	5 – чрезвычайное происшествие		
6 – ОБАТО			
7 – КПН			
8 – другая			
4. обнаружено при			
11 – 19 – полёте			
20 – предполётной подготовке			

ПЕРЕЧЕНЬ АППАРАТУРЫ И ДОКУМЕНТАЦИИ, КОТОРЫМИ ОСНАЩАЕТСЯ ПУ ИАС ЧАСТИ

Пункт управления ИАС части оснащается следующей аппаратурой:

- средствами радиосвязи для прослушивания информации об обстановке в воздухе и проверки связи с ВС во время предполетной подготовки;
- средствами радио и проводной связи (телефонной и двухсторонней громкоговорящей) для прямой связи с руководителем полетов, *ато*, *тэч* части, *техп (сис)*, позицией подготовки ВС и АСП, группой контрольно-записывающей аппаратуры и обработки информации, дежурным по аэродромно-техническому обеспечению, техническими постами контроля перед вырубиванием на ВПП и срубиванием с ВПП (если проводились полеты на боевое применение), группой тормозных парашютов;
- средствами сигнализации для передачи команд на технические позиции и стоянки (укрытия) ВС.

На ПУ ИАС части должна быть следующая документация:

- копия плановой таблицы полетов;
- технологические графики подготовок ВС к полетам (в том числе и по тревоге);
- схема размещения ВС на аэродроме;
- таблицы и инструкции по связи;
- перечень запрещенных и имеющих ограничения АСП;
- журнал старшего инженера полетов (дежурного инженера);
- инструкции старшему инженеру полетов, дежурному инженеру, дежурному по аэродромно-техническому обеспечению, дежурному по стоянкам части и дежурным по стоянкам подразделений, техническим постам и командам технической помощи;
- инструкция по приему СНО ОП, централизованных систем заправки топливом, воздухом и систем электроснабжения;
- выписки из РЛЭ эксплуатируемых ВС, определяющие действия экипажей в особых случаях в полете;
- инструкция по предотвращению несанкционированного взлета;

- журнал учета принимаемых оповещений о вводимых режимах использования АТ;
- Правила, Федеральные авиационные правила производства полетов государственной авиации, РЭ эксплуатируемых ВС, РО эксплуатируемых ВС;
- выписка из инструкции по мерам пожарной безопасности в части;
- схема безопасных зон для эвакуации личного состава и вывода АТ и СНО ОП в случаях стихийных бедствий;
- обязанности должностных лиц ИАС по ПД ТСР.

НОМЕНКЛАТУРА ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ И РЕМОНТНЫХ ДОКУМЕНТОВ

Номенклатура эксплуатационных документов включает:

- руководство по летной эксплуатации;
- инструкцию по расчету дальности и продолжительности полета;
- руководство по технической эксплуатации, состоящее из технического описания, инструкции по эксплуатации и технологических карт, куда должны включаться все сведения, необходимые для правильной эксплуатации (использования, транспортирования, хранения и ТО) АТ и инструкции по ПД ТСР;
- перечень неисправностей, с которыми разрешен вылет ВС (если он разработан и утвержден начальником вооружения – заместителем главнокомандующего ВВС по вооружению для данного типа ВС);
- руководство по войсковому ремонту;
- регламент технического обслуживания;
- руководство по загрузке и центровке;
- формуляр;
- паспорт;
- этикетку;
- альбом электрических схем;
- ведомости ЗИП (эксплуатационные);
- нормы расхода запасных частей на 100 часов эксплуатации;
- нормы расхода материальных средств на 100 часов налета;
- ведомость эксплуатационных документов.
- Номенклатура ремонтных документов включает:
 - руководство по среднему ремонту;
 - руководство по капитальному ремонту;
 - технические условия на капитальный и (или) средний ремонт;
 - альбом основных сочленений и ремонтных допусков;
 - чертежи ремонтные;
 - руководство по ремонту АТ при боевых повреждениях;

- каталог деталей и сборочных единиц;
- ведомости ЗИП (ремонтные);
- нормы расхода запасных частей на капитальный и (или) средний ремонт;
 - нормы расхода материалов на капитальный и (или) средний ремонт;
 - техническую документацию на нестандартное технологическое оборудование, приборы и инструмент;
 - ведомость группового комплекта запасных частей и материалов для обеспечения войскового ремонта в особый период;
 - ведомость ремонтного комплекта запасных частей для обеспечения капитального ремонта в особый период;
 - ведомость документов для ремонта.

ПОРЯДОК ВЕДЕНИЯ, ХРАНЕНИЯ И ВОССТАНОВЛЕНИЯ ФОРМУЛЯРОВ (ПАСПОРТОВ) НА АВИАЦИОННУЮ ТЕХНИКУ

1. Формуляры (паспорта) ведут:

по самолету (вертолету), двигателю и их агрегатам – старший техник (механик) ВС;

по АВ, АО, РЭО и парашютно-десантному оборудованию – старшие техники (техники) технического расчета по соответствующей специальности (инженеры *ато*);

2. Записи в формулярах оформляют:

о выполнении регламентных работ – начальники групп регламента и ремонта в соответствующих частях формуляра, начальник *тэч* части – в I части формуляра;

о выполнении периодических работ по бюллетеням силами промышленности – представитель промышленности, начальник технического расчета;

о выполнении работ по бюллетеням силами промышленности – ответственный представитель промышленности, инженер части по специальности;

о выполнении ремонта – начальник ВАРМ (АВРЗ);

о состоянии АТ при контрольном (периодическом) осмотре – должностные лица ИТС от командира *ато* (начальника *тэч* части, инженера части по специальности) и выше;

3. За своевременное и правильное занесение данных в формуляры и состояние формуляров отвечают техник (механик) ВС 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 допускаются записи карандашом, чернилами (шариковой ручкой) зеленого и красного цвета.

4. Паспорт прикладывается к каждому агрегату планера, двигателя, оборудования и вооружения, которому присвоен заводской номер. В нем делаются отметки о движениях 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 также данные об изменении в комплектации комплекса. Записи в паспорт делаются на основании данных формуляра ВС при снятии агрегата с ВС и при ремонте.

5. Исправленные записи в формулярах (паспортах) заверяются подписями командира *ато* или инженера части по соответствующей специальности и скрепляются печатью воинской части. Незаверенные исправления не допускаются.

6. При отправке ВС, двигателя и отдельных агрегатов в ремонт, передаче в другую часть в их формуляры (паспорта) записываются итоговые данные о наработке, проверяется соответствие номеров агрегатов и блоков номерам, указанным в формулярах (паспортах). Правильность итоговых данных в формуляре ВС (двигателя) заверяется заместителем командира части по ИАС и скрепляется печатью воинской части.

7. Если формуляр (паспорт) полностью заполнен, то заводится новый формуляр (паспорт). 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.

Все итоговые данные о наработке переносятся из использованного основного формуляра (паспорта) в новый формуляр (паспорт).

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.

Новый и старый формуляры (паспорта) хранятся вместе.

8. Формуляры (паспорта) на АТ хранятся в специальном помещении подразделения, в шкафах, оборудованных для этой цели, исключающих возможность их утраты. Ответственность за организацию их хранения несет командир подразделения. Техник ВС отвечает за сохранность и состояние формуляров и паспортов закрепленного за ним ВС.

С целью обеспечения сохранности формуляров на борту ВС, выполняющего задание в отрыве от базового аэродрома (более 1 месяца), вместо формуляров используют бортовую карточку и ведут учет наработки агрегатов, ресурс которых отличается от ресурса ВС.

Паспорта на войсковые средства измерений хранятся в подразделениях, за которыми они закреплены. Паспорта на АУСП хранятся на *техп (сис)*.

9. В случае утраты формуляра (паспорта) на АТ, пригодную к эксплуатации, на основании данных, учитываемых в части, заводится дубликат формуляра (паспорта). При этом заместитель командира части по ИАС обязан принять все меры к восстановлению данных, приведенных в утерянном формуляре (паспорте).

Дубликат формуляра (паспорта) подписывается заместителем командира части по ИАС и скрепляется печатью воинской части.

Если основные технические данные АТ нельзя восстановить, то она направляется на АвРЗ с сопроводительной документацией, в которой указываются наработка с начала эксплуатации, а также после последнего ремонта, заводской номер ВС, на котором был установлен агрегат, блок, прибор.

10. При утрате формуляра (паспорта) на АТ заместитель командира части по ИАС должен установить причину утраты, виновников и доложить об этом командиру части. Факт утраты формуляра на самолет (вертолет) и двигатель, а также на секретную АТ и причины утраты докладываются начальнику вооружения – заместителю главнокомандующего ВВС по вооружению (соответствующему старшему должностному лицу ИАС авиации вида (рода войск) Вооруженных сил, авиации федерального органа исполнительной власти и организации, имеющих в своем составе государственную авиацию).

11. Формуляры (паспорта), имеющие гриф секретности, хранятся и пересылаются, а при их утере восстанавливаются в соответствии с действующими руководящими документами по секретному производству.

12. При утрате на АвРЗ формуляра (паспорта) на АТ главный инженер АвРЗ обязан установить причину утраты, виновников и доложить об этом начальнику АвРЗ. Факт утраты формуляра на ВС и двигатель, а также на секретную АТ и причины утраты начальник АвРЗ должен докладывать по команде в течение 24 часов.

В случае утраты формуляра (паспорта) на АТ, пригодную к эксплуатации, на основании данных, имеющихся на АвРЗ, и сведений из эксплуатирующей части заводится дубликат формуляра (паспорта), в котором указываются сведения о ресурсах и сроках службы. Дубликат подписывается главным инженером и скрепляется печатью АвРЗ.

Оформление дубликатов на особо ответственные узлы и детали АД, подлежащие паспортизации, в случае отсутствия информации об их наработке и сроке службы производить по согласованию с заводами-изготовителями.

ПОРЯДОК И ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕБАЗИРОВАНИЯ ИТС И ТЕХНИЧЕСКОГО ИМУЩЕСТВА ВОЗДУШНЫМ, АВТОМОБИЛЬНЫМ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ (ВОДНЫМ) ТРАНСПОРТОМ

Перебазирование воздушным транспортом

На случай перебазирования воздушным транспортом заместитель командира части по ИАС должен иметь данные по распределению личного состава и технического имущества по эшелонам. На личный состав и техническое имущество составляются списки и описи. В описи перевозимого груза указываются его наименование, масса и объем.

Со времени прибытия для погрузки (посадки) и до выгрузки (высадки) ИТС выполняет все указания командира экипажа, касающиеся порядка перевозки и соблюдения правил поведения в ВС. Погрузка технического имущества контролируется членами экипажа транспортного ВС.

Техническое имущество должно быть заблаговременно подготовлено к перевозке. На внешней стороне контейнера (пакета) должна быть следующая информация:

- о принадлежность техническому расчету (группе обслуживания, регламента и ремонта);
- о фамилия ответственного лица;
- о масса, т;
- о геометрические размеры (длина, ширина, высота), м.

Все контейнеры (пакеты) должны удовлетворять следующим требованиям:

- о иметь такелажные узлы, обеспечивающие погрузку и выгрузку;
- о иметь не менее четырех силовых узлов или элементов конструкции для подсоединения швартовочных тросов;
- о на грузах массой 0,2 т и более должен быть обозначен центр тяжести и рядом поставлена масса груза.

Отправитель отвечает за подготовку грузов, связанную с особенностями их перевозки, и устраняет недостатки, выявленные экипажем при осмотре.

Если оборудования транспортного ВС недостаточно для обеспечения безопасности погрузки, швартовки, транспортирования и выгрузки грузов, отправителем грузов поставляется необходимое дополнительное оборудование.

Перевозка воздушных судов воздушным транспортом

Подготовка ВС к перевозке, разборка и размещение его частей в грузовой кабине транспортного ВС должны выполняться в строгом соответствии с инструкциями и методическими рекомендациями по организации перевозки конкретного типа ВС, введенными в действие начальником вооружения – заместителем главнокомандующего ВВС по вооружению.

Транспортировочное оборудование, предназначенное для погрузки, размещения и швартовки ВС в грузовых кабинах транспортного ВС, хранится в *атч* части или на складах центрального подчинения в укомплектованном и исправном состоянии.

Ответственность за сохранность, укомплектованность и своевременную доставку транспортировочного оборудования возлагается на *атч* (склад ВВС).

Прием доставленных ВС и транспортировочного оборудования от экипажей транспортных ВС осуществляет заместитель командира части по ИАС.

Прием и передача транспортировочного оборудования производятся по акту (накладной).

Заместитель командира части по ИАС отвечает за сохранность и отправку (сдачу) на склад полностью укомплектованного транспортировочного оборудования. Оставлять детали из комплекта транспортировочного оборудования для нужд авиационной части запрещается.

При транспортировании ВС на внешней подвеске транспортно-го ВС находиться кому-либо в кабине запрещается.

Перебазирование автомобильным транспортом

Перебазирование автомобильным транспортом (марш) осуществляется самостоятельной колонной или в составе колонн *атч*. Марш может совершаться в предвидении вступления в бой или вне угрозы столкновения с противником. Он совершается скрытно, как

правило, ночью или в других условиях ограниченной видимости, а в боевой обстановке и в глубоком тылу – и днем. При перебазировании самостоятельной колонной начальник колонны назначается из лиц руководящего ИТС части.

На каждый автомобиль назначается старший, он подчиняется начальнику колонны.

Начальник *тэч* части, *техн (сис)*, ВАРМ обязаны иметь заблаговременно составленный расчет автомобильной колонны подразделения, в котором отражаются распределение личного состава и имущества по каждому автомобилю, распределение средств связи и оружия.

Получив задачу на марш, начальник колонны наносит на карту маршрут, график движения и другие данные. При уяснении задачи и оценке обстановки кроме обычных вопросов он изучает по карте маршрут движения, его протяженность и проходимость, условия совершения марша, места и время привалов, а также места, время и порядок дозаправки техники, приема пищи личным составом и пополнение запасов материальных средств, расходуемых в ходе марша; оценивает маршрут, маршевые способности подчиненных и приданных подразделений; определяет допустимые скорости движения по участкам маршрута и рассчитывает время движения по каждому из них; оценивает характер местности в районе отдыха.

Начальник колонны строит личный состав и объявляет приказ на марш, в котором указывает:

- сведения о противнике;
- задачу колонны, маршрут движения, время прибытия в назначенный район и к каким действиям быть готовым, исходный пункт, пункты регулирования и время их прохождения, места и время привалов;
- замысел на марш (построение походного порядка, состав, задачи и удаление походного охранения, скорость движения по участкам маршрута и дистанции между машинами, порядок отражения ударов самолетов и вертолетов противника);
- места и порядок дозаправки техники горючим в ходе марша;
- время готовности к маршу;
- порядок наблюдения и связи в ходе марша, свое место и место заместителей в колонне.

Кроме того, он доводит:

- порядок преодоления заграждений и разрушений на маршруте;
- мероприятия по защите от зажигательного оружия;
- порядок пользования приборами ночного видения (освещения) и маскировки, а также меры безопасности и поддержания дисциплины марша.

Начальник колонны организует проверку готовности подразделений к маршу и осуществляет контроль за выходом колонны.

Примерное построение колонны на марше:

- головной дозор;
- колонна спецавтомобилей;
- замыкание;
- тыльный дозор.

Головной и тыльный дозоры выделяются при перебазировании в районе фронтовой полосы. В задачу дозоров входит охрана колонны от внезапного нападения противника.

В замыкание выделяются:

- машина технической помощи;
- автотопливозаправщик;
- запасной тягач;
- санитарный автомобиль.

В задачу замыкания входит оказание помощи водителям в устранении поломок, буксировании неисправных машин до привала, дозаправка автомобилей, оказание медицинской помощи личному составу.

Схема маршрута наносится на крупномасштабную карту масштаба (1:200000...1:500000) или выкопировку из нее.

Данные о маршруте сообщаются старшим начальником, отдающим распоряжение на перебазирование.

При загрузке автомобилей необходимо убедиться в следующем:

- ширина груженого автомобиля (прицепа) не превышает 3 м, а высота – 4 м (от поверхности дороги);
- груз не выступает сзади кузова более чем на 2 м;
- нагрузка на шасси не превышает нормы, установленной для автомобиля данной марки.

Величина суточного перехода колонны может составлять до 250 км.

Дистанция между подразделениями и машинами 25 – 50 м. При движении по пыльным дорогам, в условиях ограниченной видимости, в гололед, по дорогам, имеющим крутые подъемы, спуски и повороты, а также при движении с повышенной скоростью дистанция между автомобилями увеличивается.

Ночью машины двигаются с использованием приборов ночного видения, светомаскировочных устройств, а при движении на участках, просматриваемых противником, и в светлую ночь – с полностью выключенным светом (выключенными приборами ночного видения).

В лесу и в городе дистанции между машинами сокращаются. На перекрестках, где затруднено ориентирование, выставляются хорошо видимые указатели или организуется регулирование движения.

Привалы назначаются для проверки состояния вооружения и техники, их технического обслуживания, приема пищи и отдыха личного состава. Привалы назначаются через 3...4 часа движения продолжительностью до 1 часа и один привал продолжительностью до 2-х часов во второй половине суточного перехода, а дневной (ночной) отдых – в конце каждого суточного перехода.

На привалах построение колонны не нарушается, автомобили останавливаются на правой обочине дороги не ближе 10 м один от другого.

Для привалов следует выбирать районы с благоприятными условиями в целях защиты от ОМП и маскировки личного состава и автомобилей, а также с учетом наличия питьевой воды.

При наличии на маршруте движения рубежей или пунктов регулирования, которые назначаются через 3...4 часа движения, начальник колонны обязан принять все меры к прохождению рубежа (пункта) головной колонной в установленное время.

При получении сигнала о РХБ заражении местности колонна продолжает движение. Перед преодолением зон заражения закрываются люки, жалюзи, двери, а личный состав надевает СИЗ.

Частичная спецобработка проводится после выхода из зон района заражения, а при применении противником ОВ – немедленно. Полная спецобработка проводится, как правило, в районе дневного (ночного) отдыха или при прибытии в назначенный район.

Техника, вышедшая из строя в ходе марша, останавливается на правой обочине. Водитель определяет причину и принимает меры. Замыкание колонны оказывает помощь водителям в устранении неисправности и при необходимости выполняет буксировку неисправ-

ного автомобиля и организует прибытие отставших машин. Об автомобилях, отставших в пути, начальник замыкания лично докладывает начальнику колонны.

Для управления движением автомобилей внутри колонны применяются условные зрительные сигналы. За своевременность и правильность действий по условным сигналам отвечает водитель.

При встрече с водными препятствиями, имеющими глубину, которая не превышает указанную в табл. 1, в случае отсутствия мостов оборудуются броды.

Таблица 1

Масса автомобиля, т	Допустимая глубина брода, м, при скорости течения		
	до 1 м/с	от 1 до 2 м/с	более 2 м/с
1,5–2	0,6	0,5	0,4
3–4	0,8	0,7	0,6
5 и более	0,9	0,8	0,7

Переправы через замерзшие водные рубежи организуются в зависимости от толщины льда. Тонкий лед может быть усилен настилом из досок, бревен и других подручных материалов.

Допустимая толщина льда и дистанция между колесными автомобилями при переправе по льду представлены в табл. 2.

Таблица 2

Полная масса, т	Толщина льда, см, при температуре воздуха за предшествующие 3 суток			Дистанция, м
	– 10 °С	– 5 °С	0 °С	
3,5	21	23	26	15
6	27	30	34	20
10	35	39	44	25
15	43	47	54	30
22,5	60	64	69	40

Марш в горах организуется с учетом профиля маршрута. При движении на подъемах и спусках дистанции между автомобилями увеличиваются до 100 м.

Наиболее тщательно перед горными переходами проверяются и обслуживаются механизмы управления. Автомобили обеспечиваются противоскатными устройствами.

В горных условиях допускаются недогрузки транспортных средств на 15...20 %.

Перебазирование железнодорожным (водным) транспортом

Перебазирование железнодорожным (водным) транспортом осуществляется в соответствии с требованиями действующих руководящих документов по перевозке войск железнодорожным и водным транспортом, руководств и инструкций по эксплуатации АТ. Расчеты на перебазирование технического имущества необходимо вести с учетом железнодорожных габаритов.

Обеспечение ИТС автомобильным транспортом, средствами погрузки и выгрузки, упаковочной тарой, материалами и средствами для крепления АТ производится *атч*.

Железнодорожный (водный) транспорт выделяется в соответствии с планом оперативных перевозок по заявке штаба авиационной части.

Перед отправкой железнодорожного эшелона с АТ при перебазировании части заместитель командира части по ИАС инструктирует сопровождающих о мерах противопожарной безопасности, порядке крепления груза и наблюдения за ним в пути. Охрана грузов организуется штабом части.

Воздушные суда, предназначенные для перевозки железнодорожным (водным) транспортом, консервируются в соответствии с требованиями ЭД.

ПЕРЕЧЕНЬ АВИАЦИОННОГО ВООРУЖЕНИЯ И ДЕСАНТНО-ТРАНСПОРТНОГО ОБОРУДОВАНИЯ ВС

1. В состав авиационных средств поражения входят:

- авиационные управляемые средства поражения (управляемые и корректируемые ракеты и бомбы основного и специального назначения, авиационные торпеды и комплектующие к ним);
- неуправляемые авиационные средства поражения (неуправляемые ракеты, авиабомбы, зажигательные баки, мины, патроны для авиационного артиллерийского оружия и комплектующие к ним).
- К АСП также относятся сигнальные и помеховые ракеты и патроны, шифр-заряды, взрывные источники звука, радиогидроакустические буи, авиационные бомбы вспомогательного назначения и т.п.

2. В состав установок авиационного вооружения входят съемные и встроенные установки артиллерийского, бомбардировочного и ракетного вооружения.

В состав установок артиллерийского вооружения входят авиационное артиллерийское оружие (пушки, пулеметы, гранатометы), устройства, обеспечивающие их крепление и наводку, стрельбу, подвод патронов, отвод гильз (патронов) и звеньев, размещение боекомплекта.

В состав установок бомбардировочного вооружения входят одно- и многозамковые балочные и кассетные держатели, переходные балки для их крепления, бортовые механизмы загрузки (разгрузки) ВС грузами, устройства перевода АСП в боевое положение, а также авиационные контейнеры малогабаритных грузов.

В состав установок ракетного вооружения входят авиационные пусковые и катапультные устройства, блоки ракет.

3. В состав систем управления оружием входят блоки и пульты, обеспечивающие:

- идентификацию состояния располагаемого боекомплекта;
- управление загрузкой, подготовкой и расходом боекомплекта;
- создание необходимых условий транспортирования;

- формирование, передачу и распределение сигналов управления установками авиационного вооружения и авиационными средствами поражения;

- сопряжение с прицельной системой и другим оборудованием ВС.

4. В состав авиационных прицельных систем (комплексов) входят подсистемы (системы), блоки и пульта, обеспечивающие обнаружение, распознавание, сопровождение целей, решение задач прицеливания, формирование и индикацию параметров прицеливания и сигналов управления ВС, системами управления оружием (СУО) и АСП.

В частности, к АВ относятся:

- оптические, электронно-оптические, оптико-телевизионные и инфракрасные прицелы и визиры;

- тепlopеленгаторы и лазерные системы, обеспечивающие информацией прицельные системы и АСП, системы целеуказания и наведения АСП;

- вычислительно-программирующие устройства и блоки, входящие в состав прицельной системы.

Отдельные подсистемы (системы) авиационных прицельных систем одновременно могут быть составными частями других бортовых систем ВС и наоборот.

5. В состав систем постановки пассивных помех входят автоматы постановки помех (сброса отражателей), устройства выброса, специальные контейнеры, кассеты и т.п. Система постановки пассивных помех может входить в систему обороны ВС со средствами РЭБ и радиоэлектронного противодействия или являться самостоятельной системой.

6. В состав систем объективного контроля АВ входят фото и видеоаппаратура и другое оборудование, предназначенное для контроля АВ, условий его эксплуатации, оценки действий летчика (экипажа) и работоспособности АВ. СОК АВ могут входить в состав СОК ВС или являться их частью.

7. В состав пиротехнических средств АВ входят пиропатроны (пирозаряды), используемые для обеспечения функционирования артиллерийского оружия, установок бомбардировочного и ракетного вооружения.

8. В состав десантно-транспортного оборудования входят:

- погрузочно-разгрузочное оборудование (рольганговое оборудование, оборудование для погрузки и выгрузки лебедками, тельферное оборудование);

- швартовочное оборудование (швартовочные узлы, цепи, ремни, сетки);

- средства десантирования личного состава (десантные сиденья, тросы и трубы принудительного раскрытия парашютов, механизмы уборки тросов принудительного раскрытия парашютов, механизмы уборки фалов, десантные ограждения, система сигнализации десанту);

- средства десантирования военной техники и грузов (грузовой транспортер, подвески парашютных систем).

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКЕ И ОБЪЕКТАХ ИАС

Ответственность за противопожарное состояние объекта несут те лица, за которыми объект закреплен. Они обязаны:

- о иметь инструкцию по мерам пожарной безопасности, схему эвакуации имущества (техники), расчет сил и средств, привлекаемых для тушения пожара, при работе на авиационной технике перечень пожароопасных мест (операций) с указанием мер, обеспечивающих безопасность их проведения;

- о организовывать обучение подчиненного личного состава правилам пожарной безопасности и действиям по тушению пожара, следить за соблюдением подчиненным личным составом установленных правил пожарной безопасности;

- о иметь в распоряжении объекта нормативные противопожарные запасы воды, пенообразующие и другие средства тушения пожара, следить за исправностью дорог и подъездов к зданиям, пожарным гидрантам и водоемам, не допускать загромождения лестничных площадок и хранения какого-либо имущества в противопожарных разрывах между зданиями, иметь исправную телефонную связь с ближайшей гарнизонной (городской) или ведомственной пожарной командой;

- о лично или через своих заместителей проверять противопожарное состояние помещений после окончания работ перед их закрытием и отключать электрическую сеть с помощью наружного выключателя.

Ежедневно в каждом подразделении (группе) назначается пожарный расчет. Фамилии лиц, назначенных в состав расчета, и их обязанности заносятся на специальную доску, установленную на видном месте. С лицами, включенными в пожарный расчет, проводится инструктаж.

При работе технологических расчетов на авиационной технике старший расчета обязан:

- о назначить и проинструктировать временный пожарный расчет;

- о осмотреть и при необходимости организовать подготовку к использованию средств пожаротушения (прокладку рукавных линий,

доставку к месту работы углекислотной установки, огнетушителей, асбестовых покрывал, вызов пожарного автомобиля, дежурного тягача и т.п.);

- о проверить связь с пожарной командой.

На месте запуска двигателя (газовки) одиночного ВС выставляется углекислотная установка ОУ-400 или пожарный автомобиль и назначается пожарный расчет из числа работающих.

При массовых работах на авиационной технике, а также при запуске двигателя может выделяться боевой расчет с пожарным автомобилем согласно таблице пожарным постам, утвержденному командиром авиационно-технической части, при условии, что боевой расчет, обеспечивающий полеты, с поста не снимается и в пожарной команде оставляется боееспособный резерв.

Площадки для газовки двигателей оборудуются не ближе 50 м от зданий, сооружений и стоянок ВС. Они оборудуются пожарным щитом с набором положенного инвентаря и обеспечиваются передвижными огнетушителями типа ОУ-400. На время газовки назначается дежурный тягач, оборудованный средствами буксировки и огнетушителями (или пожарная машина).

Стоянки и позиции подготовки ВС постоянно выкашиваются, очищаются от сухой травы, мусора, использованной ветоши.

В целях обеспечения пожарной безопасности запрещается:

- о запускать авиационные двигатели при отсутствии средств пожаротушения;

- о заправлять ГСМ в ВС и заправочные средства без их надежного заземления;

- о проливать топливо и смазочные материалы;

- о разжигать паяльные лампы и средства подогрева авиационных двигателей на расстоянии менее 25 м от ВС и аэродромных сооружений;

- о оставлять без надзора работающие средства подогрева;

- о без разрешения органов противопожарной охраны производить перепланировку помещений, перенос существующих зданий и пристройку к ним других помещений, возведение новых построек, а также установку временных сооружений и устройство печей;

- о курить вне мест, специально отведенных и оборудованных для этих целей (места для курения оборудуются на расстоянии не менее 25 м от ВС и других объектов);

о выжигать траву и сжигать мусор, разводить костры на расстоянии менее 100 м от ВС и аэродромных сооружений;

о хранить горючие материалы на расстоянии менее 75 м от ВС;

о устанавливать емкости для сбора отстоя топлива на расстоянии менее 25 м от ВС (емкости должны быть надежно заземлены);

о допускать к обслуживанию авиационной техники спецавтомобили без средств пожаротушения.

В укрытиях авиационной техники запрещается:

о загромождать подходы и подступы к средствам пожаротушения, устанавливать наземное и другое оборудование вне мест, специально отведенных для этой цели;

о при заправке ВС топливом допускать какие-либо работы, связанные с искрообразованием;

о разжигать горелки и подогреватели;

о хранить промасленную ветошь, баллоны с кислородом и снятые аккумуляторные батареи;

о проводить работы без средств пожаротушения.

В мастерских, цехах, лабораториях запрещается:

о иметь на рабочих местах сверх дневной нормы легковоспламеняющиеся или горючие вещества. По окончании работ все остатки ГСМ и других легковоспламеняющихся веществ сдаются в специально отведенную и оборудованную для их хранения кладовую, находящуюся вне мастерской, цеха или лаборатории;

о хранить автотранспортные средства, мотоциклы и моторолеры;

о оставлять после окончания работ подключенными к ВС источники электроэнергии;

о устанавливать ВС с топливом в баках и бортовыми аккумуляторными батареями на борту.

Ремонтируемые ВС должны быть постоянно транспортабельными и находиться на основных или ложных шасси.

Стоянки ВС и места работ в конце рабочего дня проверяются дежурными по стоянкам и лицами пожарных расчетов, замеченные недостатки устраняются до сдачи стоянок под охрану караулу.

ПОРЯДОК КЛЕЙМЕНИЯ ИНСТРУМЕНТА И ПРИСПОСОБЛЕНИЙ

Порядок клеймения инструмента (под инструментом также понимаются и приспособления, применяемые при выполнении работ на авиационной технике) следующий:

- о клеймо наносится на нерабочую поверхность металлической части инструмента керном или электрохимическим способом;

- о на неметаллический инструмент (киянки, волосяные щетки и т.п.) клеймо наносится методом выжигания;

- о если инструмент разборный, т.е. состоит из нескольких частей, то клеймо наносится на каждую часть в отдельности;

- о на каждый предмет инструмента наносится только одно клеймо, которое должно быть разборчивым и хорошо видимым;

- о при необходимости нанесения нового клейма старое должно быть удалено;

- о инструмент индивидуального пользования клеймится по каждому ВС, техническому расчету *ато*, группе *аз* (ВАРМ, *тэч* части, *техп* (*сис*) и полковой группе).

Клеймо на бортовом инструменте ВС (инструменте техника ВС) состоит из цифр, обозначающих (слева направо):

- о первые две цифры – серию ВС;

- о следующие две (три) цифры – номер ВС в серии;

- о далее две цифры – номер ящика (сумки) с инструментом;

- о последние цифры – номер инструмента в описи (табл. 2).

Клеймо на инструменте индивидуального использования для технических расчетов *ато* и групп *аз* состоит из цифр и букв, обозначающих (слева направо):

- о первые две цифры – последние две цифры номера войсковой части;

- о следующие за ними две цифры (цифра и буквы) – условный номер *ато* и расчета (*аз* и группы);

- о последующая пара цифр – порядковый номер специалиста по списку личного состава расчета (группы) (табл. 1);

- о последние цифры – порядковый номер инструмента в описи.

**СПИСОК
ЛИЧНОГО СОСТАВА ТЕХНИЧЕСКОГО РАСЧЕТА
(ГРУППЫ *аз, тэч, техн (сис)*, ПОЛКОВОЙ ГРУППЫ)**

(Образец заполнения)

Порядковый номер специалиста	Должность	Воинское звание	Фамилия, инициалы	Номер ящика или сумки	Примечание
01	Старший техник	Старший лейтенант	Симагин С.Б.	1	
02	Техник	Лейтенант	Ворслав С. К.	2	
03	Техник	Прапорщик	Намазов М.М.	3	
04	Механик	Рядовой	Стадник А.В.	4	
05	Механик	—	Четырбок А.Л.	5	

Начальник технического расчета (группы) _____
(воинское звание, подпись, фамилия)

Примечание. Список личного состава расчета (группы) вывешивается в служебном помещении расчета (группы). При убытии специалиста из расчета (группы) в примечании к списку делается отметка «Убыл» и проставляется дата убытия. Фамилия вновь прибывшего специалиста вносится в список, за ним закрепляется ящик (сумка) с инструментом и присваивается номер убывшего специалиста.

Таблица 2

**ОПИСЬ
ИНСТРУМЕНТА, ХРАНЯЩЕГОСЯ НА СТЕЛЛАЖЕ _____
(В ЯЩИКЕ _____, СУМКЕ _____)
(Образец заполнения)**

Порядковый номер инструмента	Наименование инструмента	Номенклатурный номер	Клеймо	Примечание
1	2	3	4	5
1	Ключ 9x11	314115-0	95ТСДОП01	
2	Ключ 14x17	447564-0	95ТСДОП02	
...
...
27	Ключ спец.	538475-9	95ТСДОП27	
28	Вороток	538475-8	95ТСДОП28	

Начальник технического расчета (группы) _____
(воинское звание, подпись, фамилия)

Клеймо на инструменте индивидуального пользования для групп *тэч* части (ВАРМ), *техн (сис)* и полковых групп состоит из цифр и букв, обозначающих (слева направо):

- о первые две цифры – две последние цифры номера войсковой части;

- о следующие за ними буквы – условное обозначение подразделения и группы в подразделении;

- о последующие две цифры – порядковый номер специалиста по списку личного состава группы (номер ящика);

- о последние цифры – порядковый номер инструмента в описи.

Инструмент общего пользования клеймится по техническим расчетам, группам и *ато (аэ)* так же, как и инструмент индивидуального пользования, но только вместо цифр, обозначающих порядковый номер специалиста, наносятся буквы ОП – «общего пользования».

Клеймо на инструменте спецавтомобилей и прицепов состоит из цифр, обозначающих (слева направо):

- о три первые цифры – три последние цифры номера шасси;

- о следующие две цифры – номер ящика (сумки) с инструментом;

- о последние две цифры – номер инструмента в описи.

Условные обозначения в клейме подразделений, групп и технических расчетов устанавливаются заместителем командира части по ИАС.

Клеймение инструмента на АвРЗ, а также его учет, выдача и хранение производятся в соответствии со специальным положением.

ПРИМЕР КЛЕЙМЕНИЯ БОРТОВОГО ИНСТРУМЕНТА (ИНСТРУМЕНТА ТЕХНИКА ВОЗДУШНОГО СУДНА)

Клеймо 08160221

08 – серия ВС;

16 – номер ВС в серии;

02 – номер ящика (сумки) с инструментом;

21 – номер инструмента в описи.

ПРИМЕРЫ КЛЕЙМЕНИЯ ИНСТРУМЕНТА ИНДИВИДУАЛЬНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Группа обслуживания *аз*

Клеймо 611MT0212

61 – две последние цифры номера войсковой части 55861;

- 1 – первая авиационная эскадрилья;
- МТ – группа материально-технического обеспечения;
- 02 – второй номер, присвоенный специалисту в группе;
- 12 – двенадцатый номер инструмента в описи.

Технический расчет *ато*

Клеймо 95230408

- 95 – две последние цифры номера войсковой части 36795;
- 23 – третий расчет второго авиационно-технического отряда;
- 04 – четвертый номер, присвоенный специалисту в расчете;
- 08 – восьмой номер инструмента в описи.

Группа регламента и ремонта *тэч* части

Клеймо 76ТРЭ0604

- 76 – две последние цифры номера войсковой части 54876;
- Т – *тэч* части;
- РЭ – группа регламента радиоэлектронного оборудования;
- 06 – шестой номер, присвоенный специалисту в группе;
- 04 – четвертый номер инструмента в описи.

ПРИМЕР КЛЕЙМЕНИЯ ИНСТРУМЕНТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Клеймо 80СВРОП27

- 80 – две последние цифры номера войсковой части 42080;
- С – подразделение *сис*;
- ВР – группа подготовки и регламента ракетного вооружения;
- ОП – инструмент общего пользования;
- 27 – двадцать седьмой номер инструмента в описи.

ПРИМЕР КЛЕЙМЕНИЯ ИНСТРУМЕНТА ШАССИ СПЕЦАВТОМОБИЛЯ (ПРИЦЕПА)

Клеймо 4270216

- 427 – три последних цифры номера шасси;
- 02 – номер ящика (сумки);
- 16 – номер инструмента в описи.

Лицевая сторона

ЛИСТ КОНТРОЛЯ № _____
ВЫПОЛНЕНИЯ УКАЗАНИЯ, РАСПОРЯЖЕНИЯ

1. Указание, распоряжение _____
 (должность)

_____ № _____ от _____
 (дата)

2. _____
 (краткое содержание с перечислением технологических

и контрольных операций)

3. Изделия, подлежащие проверке _____

Оборотная сторона

4. _____
 (образец записи в формуляр)

5. Срок выполнения работ (осмотра) до _____
 (дата)

Заместитель командира части по ИАС _____
 (подпись, фамилия)

6. Учет выполнения работ (осмотра)

№ п/п	Номер ВС	Дата выполнения	Подпись выполнявшего	Подпись контролирующего	Результаты работ (осмотра)

Работы (осмотры) выполнены. Записи в формулярах произведены.

Командир *ато* (начальник *тэч* части, *техн (сис)*), ВАРМ

_____ (дата)

_____ (подпись, фамилия)

Листы контроля нумеруются в порядке общей нумерации части с указанием через косую черту специальности (например, 10/АО). После возвращения из подразделений листы хранятся в отдельном деле по каждой специальности.

ЖУРНАЛ
ПОДГОТОВКИ К ПОЛЕТАМ ВОЗДУШНОГО СУДНА
(для ФА)

Начат “ ___ ” _____ 20__ г.

Окончен “ ___ ” _____ 20__ г.

ПОРЯДОК ВЕДЕНИЯ ЖУРНАЛА

Журнал подготовки к полетам является одним из основных документов на ВС. За оформление и хранение журнала отвечает техник ВС.

Журнал состоит из контрольных листов подготовки к полету и форм учета работ, выполняемых на ВС, и неисправностей, выявленных при их выполнении.

Контрольный лист оформляется один на весь летный день, в том числе на посменные полеты

Контрольный лист рассчитан на систему подготовки ВС комплексным техническим расчетом. Если подготовка производится экипажно-групповым методом, то в строках 1-8 записывается вид оборудования, готовящегося специалистом. Количество маршрутов (видов оборудования) и их наименование устанавливается заместителем командира части по ИАС.

В строках 1-8 разд. I, II, III ставятся подписи специалистов, выполнявших работы, предусмотренные РТО для данного вида подготовки, и специалистов, проверивших их выполнение. Подписи свидетельствуют, что работы выполнены в полном объеме и их выполнение проверено в установленном порядке.

Если при подготовке к повторному полету производится смена оборудования, варианта вооружения или перестройка частот, то в свободной строке записывается наименование работы, а в колонке полета, перед которым она производилась, ставятся подписи лица, ответственного за выполнение, и лица, проверившего выполнение.

В разделе IV записывается количество ГСМ, спецжидкостей и газов на ВС (дозаправленного и фактического) перед данным полетом. В свободных строках при необходимости записываются другие (не перечисленные) материалы, характерные для данного типа ВС. В строке "Съемное оборудование" перед каждым полетом записывается количество и тип установленного на ВС съемного оборудования и авиационного вооружения. В строке "АСП" записывается количество, тип, партия, год выпуска, завод-изготовитель АСП, снаряжаемых перед данным полетом. В строках "комплектующие изделия" записываются тип и номер изделий, дополнительно устанавливаемых для выполнения конкретных задач.

В разд. V записываются отказы и замечания по работе авиатехники в полете, выявленные экипажем, и делаются отметки об их уст-

ранении. Подписи в колонках «Устранил» и «Проверил» свидетельствуют об устранении отказа (замечания) и о возможности допуска ВС к очередному полету. На свободном поле раздела IV оформляется допуск ВС к полету (полетам) с отказами и повреждениями в соответствии с п. 178 Правил.

В формах учета работ и неисправностей производится запись о выполненных периодических работах, парковых днях, целевых и контрольных осмотрах, проверках, подготовке к зимней (летней) эксплуатации, работах при хранении, войсковом ремонте, предварительной подготовке, если она предусмотрена, а также о всех работах, выполняемых на АТ, и неисправностях, выявленных при их выполнении. Запись о предполетной подготовке, подготовке к повторному полету и послеполетной подготовке не делается, если при их выполнении не выявлены неисправности (записывается в контрольном листе). В формах учета работ и неисправностей производится также запись о неисправностях, выявленных при приеме ВС в *тэч* части, регламентных работах, сдаче ВС из *тэч* части и отказах, выявленных по записям средств объективного контроля.

Все листы журнала должны быть пронумерованы, прошнурованы и скреплены печатью.

По израсходованию листов журнал хранится в течение одного года, затем уничтожается в установленном порядке.

КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТ
подготовки воздушного судна к полетам
 на “___” _____ 20__ г.

№ маршрута подготовки (наименование оборудования)	I. Предполетная подготовка произведена	II. Подготовка к повторному полету произведена					III. Послеполетная подготовка произведена «__»__20__ г.
		2-му	3-му	4-му	5-му	6-му	
	Исполнитель (подпись)						
	Контролировал (подпись)						

ВС к полетам допускаю
 Командир *ато* (начальник технического расчета) _____
 (подпись, фамилия)

ВС для полетов во вторую смену принял
 Техник ВС _____
 (подпись, фамилия)

IV. ЗАПРАВКА И СНАРЯЖЕНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА

Вид материалов, оборудования, АСП		Количество перед полетом						После-полетная подготовка
		1-м	2-м	3-м	4-м	5-м	6-м	
Топливо, л (кг)	№ расх. ведомости							
	Марка							
	Остаток							
	Дозаправка							
	Всего							
Масло, л Двигатель левый, правый	№ расх. ведомости							
	Дозаправка							
	Всего							
Спирт, л	№ расх. ведомости							
	Дозаправка							
	Всего							
Гидро-жид-кость, л	№ расх. ведомости							
	Дозаправка							
	Всего							
Кислород, кг (атм)								
Азот (воздух), атм								
Съемное оборудование (тип, № точки подвески)								
АСП (тип, количество, партия, завод, год изготовления, время установки взрывателя)								
Комплекующие изделия								
ВС к полету согласно заданию подготовлен (подпись техника ВС)								
ВС принял (подпись летчика)								

V. ЗАМЕЧАНИЯ ЛЕТНОГО СОСТАВА, ОТМЕТКИ ОБ УСТРАНЕНИИ ЗАМЕЧАНИЙ

№ полета, № упражнения	Замечания летчика	Под- пись	Отметка об устра- нении (что сделано)	Устра- нил	Проверил
1, упр. №					
2, упр. №					
3, упр. №					
4, упр. №					
5, упр. №					
6, упр. №					

Поле для записей о допуске ВС к полету с отказами и повреждениями.

**УЧЕТ РАБОТ И НЕИСПРАВНОСТЕЙ,
ВЫЯВЛЕННЫХ ПРИ ПОДГОТОВКАХ И ОСМОТРАХ**

Дата	Вид работ и перечень обнаруженных неисправностей	Способ устранения неисправности	Работы выполнил (подпись, фамилия)	Работы контролировал (подпись, фамилия)

ЖУРНАЛ
СТАРШЕГО ИНЖЕНЕРА ПОЛЕТОВ
(ДЕЖУРНОГО ИНЖЕНЕРА)

Начат “ ___ ” _____ 20__ г.

Окончен “ ___ ” _____ 20__ г.

ОСОБЕННОСТИ ВЕДЕНИЯ ЖУРНАЛА

Ответственность за ведение журнала возлагается на заместителя командира части по ИАС.

В летный день журнал ведется старшим инженером полетов, а в дни работы на авиационной технике – дежурным инженером.

В графе 1 разд. 5 записываются:

неисправности, выявленные при предполетной подготовке, подготовке к повторному полету и в полете, а также в дни работы на авиатехнике с указанием номера ВС и характера неисправности;

номера ВС, отстраненных от полетов, и причины их отстранения;

недостатки в работе на авиатехнике личного состава;

замечания по работе СНО ОП.

В графе 2 разд. 5 руководящий ИТС записывает мероприятия, проведенные в целях устранения обнаруженных недостатков, а в графе 4 этого раздела ставит подпись и фамилию.

При учете дней работы на авиатехнике разд. 1 и 4 не заполняются.

П р и м е ч а н и е. Под полетом на боевое применение в разд. 4 понимается полет на реальное боевое применение, а также полет, выполняемый с целью обучения использованию в полете вооружения и оборудования ВС для поражения наземных (морских), воздушных (космических) целей или решения других боевых и специальных задач.

После заполнения всех листов журнал хранится один год, а потом уничтожается в установленном порядке.

« » _____ 20 ____ г.

_____ (номер смены, вид рабочего дня)

Время:

по плану

фактическое

взлета разведчика погоды _____
 начала полетов (работы) _____
 конца полетов (работы) _____
 продолжительность _____
 стартового (рабочего) _____
 времени _____

Условия

_____ (день, ночь, ПМУ, СМУ и др.)

Барометрическое давление _____
 Температура воздуха _____
 Курс взлета _____
 Номер самолета-разведчика _____
 погоды _____

1. Стартовый наряд

Ст. инженер полетов _____
 Дежурный от атч _____
 Команда техпомощи _____
 Пост техконтроля №1 _____
 Пост техконтроля №2 _____
 Старший команды _____
 подборки парашютов _____
 Пост осмотра оружия _____
 после применения _____

Подпись

инструментируемого _____
 инструментирующего _____

2. ВС и специалисты, выделенные на полеты (для работ)

Подразделение	Тип и количество ВС	Количество	
		технических расчетов	технологических расчетов
			всего специалистов
Итого ...			

3. Количество средств наземного обслуживания общего применения, выделенных для обеспечения полетов (работы)

№ п/п	Средства	Количество средств		№ п/п	Средства	
		по плану	фактически		по плану	фактически

4. Итоги работы за смену

Показатель	Тип авиатехники			
	по плану	фактически	по плану	фактически
Налет (всего / на боевое применение)				
Полетов (всего / на боевое применение)				
Коэффициент использования ВС за стартовое время				

5. Замечания

Обнаруженные неисправности авиационной техники, недостатки в работе и обеспечении полетов	Причина неисправности (недостатка), меры по их устранению	Последствия неисправности (недостатка)	Отметка об устранении (подпись)
1	2	3	4

Старший инженер полетов
(дежурный инженер)

(воинское звание, подпись, фамилия)

Лицевая сторона

КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТ ПРОВЕДЕНИЯ ИНСТРУКТАЖА ПО ТЕХНИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Воинское звание, фамилия, имя, отчество _____

Подразделение _____

Специальность или должность _____

А. Вводный инструктаж

Должность, воинское звание, фамилия и инициалы проводившего
инструктаж _____

Дата проведения инструктажа _____

Подпись инструктируемого, дата _____

Подпись инструктирующего, дата _____

Б. Инструктаж на рабочем месте

Инструктаж на рабочем месте по технике безопасности с прак-
тическим показом методов безопасной работы по специальности _____

_____ прослушал и усвоил " _____ " _____ 20__ г.

Подпись _____

" _____ " _____ 20__ г.

В. Разрешение

_____ разрешаю допустить
(воинское звание, фамилия, инициалы)

к работе в качестве _____

" _____ " _____ 20__ г.

Командир войсковой части _____

(подпись)

Г. Повторный инструктаж (на рабочем месте).

Дата	Причины проведения повторного инструктажа	По какой специальности инструктируется	Подпись инструктируемого	Должность и подпись проводившего инструктаж	Разрешение о допуске к работе и подпись командира подразделения
1	2	3	4	5	6

Примечание. Повторный инструктаж необходимо проводить при переходе на работу по другой специальности, при отстранении от работ из-за несоблюдения мер безопасности, по истечении 3 месяцев.

Д. Внеплановый инструктаж

Форма записи о внеплановом инструктаже аналогична форме разд. "Г. Повторный инструктаж". Внеплановый инструктаж проводится в случае нарушения исполнителем инструкций по охране труда, когда в части произошел несчастный случай, связанный с проведением работ. Этот инструктаж проводится по особому указанию командира (начальника) или его заместителя по ИАС (главного инженера АвРЗ).

УТВЕРЖДАЮ
 Командир войсковой части _____
 (номер)

 (воинское звание, подпись, фамилия)
 " ____ " _____ 20 ____ г.

АКТ
ПРОВЕРКИ ЗНАНИЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ № _____

 (состав группы, подразделение)

Комиссия, назначенная приказом командира войсковой части _____
 (номер)

от " ____ " _____ 20 ____ г.

№ _____, в составе: председателя комиссии _____
 (должность, воинское звание, фамилия, инициалы)

и членов комиссии

 произвела проверку знаний авиационной техники _____
 (причина проверки знаний)

Результаты проверки знаний:

№ п/п	Воинское звание, фамилия, инициалы	Оценка знаний					Заключение о допуске к эксплуатации авиационной техники
		СД	АВ	АО	РЭО	Общая	
1	2	3	4	5	6	7	8

Председатель комиссии _____
 Члены комиссии _____

ЖУРНАЛ
УЧЕТА АВИАЦИОННЫХ СРЕДСТВ ПОРАЖЕНИЯ
И ПИРОТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ СИСТЕМ
АВИАЦИОННОГО ВООРУЖЕНИЯ

Начат “ ___ ” _____ 20__ г.

Окончен “ ___ ” _____ 20__ г.

ОСОБЕННОСТИ ВЕДЕНИЯ ЖУРНАЛА

Журнал ведется инженером *ато* по АВ.

В журнале учитываются все неуправляемые средства поражения и пиротехнические средства систем АВ.

В разд. I ведется учет авиационных средств поражения и пиротехнических средств систем АВ, закрепленных за ВС (установленных на ВС).

В графе 7 разд. I указывается номер ВС, за которым закреплено средство, а также место нахождения средства (на ВС, в потерне, в укрытии и т. п.).

Если закрепленное за ВС средство передается на другое ВС или сдается на склад, то заполняются графы 9...11. При этом в графе 11 указывается, куда передано средство. После заполнения граф 9...11 эта строка закрашивается цветным карандашом, а средства, переданные на другие ВС, записываются в разд. I с указанием нового места нахождения.

В разд. II указываются средства поражения и пиротехнические средства, полученные для текущего расхода. Израсходованные средства отмечаются в графах 6...8, а возвращаемые на склад – в графах 9...11. При этом количество в сумме средств в графах 6 и 9 должно быть равно количеству средств в графе 4. После заполнения граф 6...8(или 9...11) строка закрашивается цветным карандашом.

В разд. III журнала производятся записи о проверке технического состояния и учета средств поражения и ПТС руководящим инженерно-техническим составом.

СОДЕРЖАНИЕ

I. Учет АСП и ПТС, закрепленных за ВС	<i>стр.</i>
II. Учет расхода средств АСП и ПТС	
III. Замечания проверяющих.....	

I. УЧЁТ АСП И ПТС, ЗАКРЕПЛЁННЫХ ЗА ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ

Тип АСП, ПТС	Номер заводского изготовителя		Кол-во изделий	Дата получения	Сколько и где содержится			Отметка о сдаче (передаче)		
	Год изготовления	Номер изделия (партии)			Номер накладной	Дата вскрытия гермоупаковки	Количество	Место	Ответственный за хранение, фамилия, подпись	Количество
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

II. УЧЁТ РАСХОДА АСП И ПТС

Тип АСП, ПТС	Номер заводского изготовителя		Кол-во изделий	Дата получения	Отметка о расходе			Отметка о сдаче (передаче)		
	Год изготовления	Номер изделия (партии)			Номер накладной	Дата вскрытия гермоупаковки	Количество	Дата	Ответственный за хранение, фамилия, подпись	Количество
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

III. ЗАМЕЧАНИЯ ПРОВЕРЯЮЩИХ

Дата	Обнаруженные недостатки, должность и подпись проверяющего	Срок устранения	Отметки об устранении
1	2	3	4

ЖУРНАЛ
УЧЕТА АУСП В АТО

Начат “ ___ ” _____ 20__ г.

Окончен “ ___ ” _____ 20__ г.

ОСОБЕННОСТИ ВЕДЕНИЯ ЖУРНАЛА

Журнал ведется инженером *ато* по АВ.

В журнале ведется учет АУСП, входящих в боекомплект для первого боевого вылета (первый БК), и учебно-действующих АУСП, находящихся на хранении в *ато*.

Графы 1...7 заполняются при получении АУСП с *техп* и определении их в боекомплекты конкретных ВС.

В графах 8...10 регистрируются суммарные параметры, полученные за период содержания АУСП в *ато*.

Графы 11...12 заполняются лицом, проводившим технические осмотры АУСП.

Графа 13 заполняется при передаче АУСП на *техп*.

**ЖУРНАЛ
ПРИЕМА-ПЕРЕДАЧИ ИЗДЕЛИЙ**

Начат “ ___ ” _____ 20__ г.

Окончен “ ___ ” _____ 20__ г.

ОСОБЕННОСТИ ВЕДЕНИЯ ЖУРНАЛА

Журнал ведется лицом, ответственным за хранение, назначенным начальником *техп.*

Графы 1-7 заполняются при выдаче изделия с *техп* в *ато*, графы 8-17 заполняются при обратном приеме изделий на *техп.*

Журнал учитывается в несекретном делопроизводстве и находится в хранилище.

1	№ п/п	
2	Тип изделия	
3	Номер изделия	
4	Дата выдачи	
5	Внешнее состояние при приеме изделия (исправно или характер неисправности)	
6	Фамилия и подпись лица, выдавшего изделие	
7	Фамилия и подпись лица, получившего изделие	
8	1-й полет	Наработка изделия в полете, мин
9	2-й полет	
10	3-й полет	
11	4-й полет	
12	5-й полет	
13	Время нахождения изделия на АПУ	
14	Дата возвращения изделия	
15	Состояние изделия при сдаче	
16	Фамилия и подпись лица, сдавшего изделие	
17	Фамилия и подпись о приеме изделия	

ЖУРНАЛ
УЧЕТА ОГРАНИЧЕНИЙ И ЗАПРЕЩЕНИЙ
В ПРИМЕНЕНИИ АВИАЦИОННЫХ СРЕДСТВ
ПОРАЖЕНИЯ И ОБОРУДОВАНИЯ

Начат “__” _____ 20__ г.

Окончен “__” _____ 20__ г.

ОСОБЕННОСТИ ВЕДЕНИЯ ЖУРНАЛА

Журнал ведется инженером (старшим инженером) части (объединения, соединения) по АВ, РЭО, РЭР и РЭБ и передается при сдаче им должности. Для каждого типа боеприпасов, оборудования, средств РЭР и РЭБ в журнале отводится отдельный раздел. По израсходовании всех листов заводится новый журнал.

При оформлении нового журнала действующие указания переписываются в новый журнал

(тип авиационного средства поражения, оборудования)

№ п/п	Наименование и номер распоряжения о запрете (ограничении, отмене запрета) применения	Дата распоряжения	Содержание распоряжения о запрете (ограничении, отмене запрета) применения	Наименование, номер и дата распоряжения об отмене распоряжения о запрете (ограничении применения)
1	2	3	4	5

ЖУРНАЛ
УЧЕТА НАЛИЧИЯ И РАСХОДА
ПИРОТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ
В ГРУППАХ РЕГЛАМЕНТА И РЕМОНТА

Начат “ ___ ” _____ 20__ г.

Окончен “ ___ ” _____ 20__ г.

ОСОБЕННОСТИ ВЕДЕНИЯ ЖУРНАЛА

Журнал ведется начальником группы регламента и ремонта по специальности (в подразделениях беспилотных ВС начальником группы по СД).

На каждый тип ПТС ведется отдельный раздел журнала.

Учету подлежат все ПТС, предназначенные для снаряжения систем аварийного покидания ВС, сброса фонарей, противопожарной и других систем ВС

Графы 1...4 заполняются при получении ПТС со склада *атч*.

Графы 5...8 заполняются при установке ПТС на ВС при выполнении на нем регламентных работ или при выдаче ПТС в *ато* при необходимости.

Графы 9...11 заполняются на снятые ПТС.

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>стр.</i>
1. ПТС типа.....	
2. ПТС типа.....	
3. ПТС типа.....	
.....	
№ ПТС типа.....	

УТВЕРЖДАЮ

Командир войсковой части _____

(воинское звание, подпись, фамилия)

" ____ " _____ 20 ____ г.

АКТ

ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ _____

(для ремонтных органов) _____ (тип изделия)

Комиссия в составе _____

_____ членов комиссии _____

составила настоящий акт технического состояния _____ (тип изделия,

его заводской номер, тип и номера двигателей)

Комиссия установила, что _____ имеет налет с начала (тип и номер изделия)

эксплуатации _____ ч, _____ посадок; на изделии имеются

(указать основные повреждения, ориентировочные трудозатраты

на восстановление и вид необходимого ремонта)

Председатель комиссии

Заместитель командира в/ч _____ по ИАС

(воинское звание, подпись, фамилия)

Члены комиссии: _____

(воинское звание, подпись, фамилия)

" ____ " _____ 20 ____ г.

_____ (гриф при необходимости)

Экз. № _____

_____ (адресат)

УТВЕРЖДАЮ

_____ (должность, организация)

_____ получателя)

_____ (подпись, инициалы, фамилия)

" ____ " _____ 20__ г.

РЕКЛАМАЦИОННЫЙ АКТ № _____

от " ____ " _____ 20__ г.

1. _____

(условное наименование получателя и его почтовый,

_____ телеграфный, железнодорожный адрес)

2. _____

(условное наименование изделия, заводской номер,

_____ условное наименование поставщика

_____ или исполнителя работ, дата поступления,

_____ дата подписания приемного акта)

Гарантийный срок _____

_____ (вид, продолжительность)

_____ (указывают начальный момент исчисления и использованную

_____ часть гарантийного срока)

Гарантийная наработка _____

_____ (указывают количество часов,

_____ километров, циклов и т.д. и использованную часть)

3. _____
(наименование вышедшей из строя детали, прибора, агрегата,

узла, заводской номер, поставщик)

Гарантийный срок _____

(указывают начальный момент исчисления и использованную

часть гарантийного срока)

Гарантийная наработка _____

(указывают количество часов,

километров, циклов, и т.п. и использованную часть)

4. Дата обнаружения дефекта _____

5. Уведомление о вызове представителя поставщика выслано

" _____ " _____ 20 ____ г. за № _____

6. Описание обнаружения дефекта _____

7. Причины возникновения дефекта, обстоятельства, при которых он возник, соблюдение правил эксплуатации _____

8. Изделие подлежит _____

(восстановлению силами получателя,

поставщика, у получателя, у поставщика)

9. Заменить (отремонтировать) _____

(детали, приборы, агрегаты, узлы)

10. Сведения об устранении обнаруженного дефекта (заполняют, если изделие восстановлено до окончания составления акта)

(изделие восстановлено и испытано получателем или поставщиком,

соответствует требованиям эксплуатационной и ремонтной документации,

чья использованы средства и ЗИП для восстановления, доукомплектования,

и номер документа, по которому проводились работы, дата)

11. Причины, вызвавшие составление одностороннего рекламационного акта _____

12. Дополнительные данные _____

13. Заключение _____
(характер дефекта, решение о восстановлении

или замене продукции, место восстановления, силы и средства,

необходимость дополнительных исследований, сведения

об устранении дефекта)

14. Данные для машинного учета при составлении рекламационного акта:

Обозначение	Дата и номер уведомления	Номер акта	Дата составления акта	Составитель акта	Кому направлен	Код по ОКП	Заводской номер

Продолжение

Поставщики	Дата изготовления (ремонта)	Дата начала эксплуатации	Изделие наработало (хранилось)	Характер и причина дефекта	Необходимость возврата изделия поставщику	Соответствие требованиям эксплуатационной документации

Примечание: Данные для машинного учета составляют при необходимости. Количество и наименование граф зависят от объема продукции.

ПРИЛОЖЕНИЕ:

_____ (эскизы, материалы результатов исследований,

фотоснимки, акты отбора проб, результаты анализа и др.)

Составлен в _____ экземплярах
(количество)

Экз. № _____ (адресат)

Экз. № _____
(адресат)

Экз. № _____
(адресат)

Экз. № _____
(адресат)

Составлен комиссией в составе:

Председатель _____
(должность, подпись, инициалы, фамилия)

Члены комиссии:

От получателя _____
(должность, подпись, инициалы, фамилия)

(должность, подпись, инициалы, фамилия)

(должность, подпись, инициалы, фамилия)

От поставщика _____
(должность, место работы, подпись, инициалы, фамилия)

(дата и номер удостоверения)

(должность, место работы, подпись, инициалы, фамилия)

(дата и номер удостоверения)

От других организаций _____
(должность, место работы, подпись, инициалы, фамилия)

(дата и номер удостоверения)

(должность, место работы, подпись, инициалы, фамилия)

(дата и номер удостоверения)

УТВЕРЖДАЮ

Командир войсковой части _____

" _____ " _____ 20 _____ г.

ТЕХНИЧЕСКИЙ АКТ

Настоящий акт составлен " _____ " _____ 20 _____ г. старшим инженером в/ч _____ (фамилия, инициалы) _____ (главным инженером АвРЗ)

и руководителем бригады организации _____ (фамилия, инициалы) _____, о том,

что бригадой предприятия _____ в составе _____ человек за период с " _____ " _____ 20 _____ г. по " _____ " _____ 20 _____ г. произведены работы на изделиях _____ (тип изделия)

№ _____ (перечислить номера изделий, на которых произведены работы)

по бюллетеням _____ (указать номера бюллетеней)

После проведения работ изделия испытаны в соответствии с указаниями в бюллетенях. Изделия после выполнения работ по бюллетеням пригодны к эксплуатации.

Общее количество затраченного времени на выполнение указанной работы составляет _____ чел. ч, в том числе за счет поставщика _____ чел. ч, заказчика _____ чел. ч.

При выполнении работ по бюллетеням кроме деталей, предусмотренных бюллетенями, были использованы следующие детали:

поставщика _____

заказчика _____

Оценка выполненной работы _____

Старший инженер войсковой части (главный инженер АвРЗ)

(подпись)

" _____ " _____ 20 _____ г.

Руководитель бригады предприятия

(подпись)

" _____ " _____ 20 _____ г.

Примечание. Акт составляется в четырех экземплярах, три из которых после утверждения у командира авиационной части (начальника АвРЗ) направляются на завод-изготовитель, а четвертый хранится в делах части, в которой производились работы. Руководителю бригады выдается справка о сдаче технических актов. Справка с грифом "Секретно" пересылается в установленном порядке.

УТВЕРЖДАЮ

Зам/ командира войсковой части _____ по ИАС

(воинское звание, подпись, фамилия)

" _____ " _____ 20 ____ г.

ПРИЕМО-СДАТОЧНЫЙ АКТ

Составлен " _____ " _____ 20 ____ г. о том, что _____

(должность, номер в/ч, звание и фамилия сдающего)сдал, а _____ принял
(должность, номер в/ч, звание и фамилия принимающего)_____ и его формуляры
(тип, заводской номер, учетный опознавательный знак)

Номера грифовой аппаратуры _____

блоков _____
(тип, количество)

ВС (двигатель) укомплектовано всеми агрегатами, приборами и инструментом, за исключением _____

(указать, чем не укомплектован ВС, двигатель)

ВС исправно, неисправно (ненужное зачеркнуть).

Заправка: топливом _____, маслом _____
(тип, количество) (тип, количество)Снаряжение боеприпасами _____
(тип, количество)

Подпись сдающего _____

Подпись принимающего _____

Примечание. Акт составляется в двух экземплярах и утверждается заместителем командира части по ИАС по месту сдачи. Подписи скрепляются печатью части по месту приема или сдачи ВС, двигателя. Если сдается неисправное или неукомплектованное ВС, то в акте указывается номер и дата документа, согласно которому осуществлен прием ВС.

УТВЕРЖДАЮ

(должность)

М.П.

(военское звание, подпись, фамилия)

“ ___ “ _____ 20 __ г.

АКТ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ

(наименование вооружения, техники)

Признак информации	Регистрационный номер	Номер листа	Код документа	Номер документа	Дата документа
000	001	002	003	005	032

Основание (цель операции)	Код операции	Дата операции	Служба (отдел склада)	Воинская часть (подразделение, склад)	Исполнение
045	004	034			207

При ознакомлении с документацией, осмотре (проверке) установлено:

I. СОСТАВ И КАЧЕСТВЕННОЕ СОСТОЯНИЕ

№ п/п	Наименование вооружения, техники (индекс, номер чертежа)	Код номенклатуры	Единица измерения	Кол.	Категория		Первоначальная стоимость		Заводской номер	Завод-изготовитель	Номер паспорта (формуляра)
					по документам	фактически	руб.	коп.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		075	076	097	079	083	171		007	180	012

II. ТЕХНИКО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

№ п/п	Технико-эксплуатационные показатели	
1.	Введено в эксплуатацию (дата).	
2.	Находится в эксплуатации (лет, месяцев)	
3.	Имеет наработку с начала эксплуатации (циклов, часов, км пробега).	
4.	Установлены: ресурс (циклов, часов, км пробега); срок эксплуатации (лет, месяцев); гарантийная наработка (циклов, часов, км пробега); гарантийный срок (лет, месяцев).	
5.	Произведен ремонт (какой, дата).	
6.	Находится в эксплуатации после последнего ремонта (лет, месяцев).	
7.	Наработка после последнего ремонта (циклов, часов, км пробега).	
8.	Имеет наработку (переработку): по назначенному ресурсу (циклов, часов, км пробега); по сроку эксплуатации (лет, месяцев); по сроку годности (лет, месяцев).	

III. КОМПЛЕКТНОСТЬ

IV. ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ

V. ПРИЧИНЫ ДОСРОЧНОГО ИЗНОСА ИЛИ ПОВРЕЖДЕНИЯ

VI. ОБЪЕМ ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ ПО БЮЛЛЕТЕНЯМ (номера бюллетеней)

VII. ПРЕДЛОЖЕНИЯ КОМИССИИ

Председатель комиссии _____
(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

Члены комиссии: _____
(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

Акт составлен в _____ экз.

Экз. № 1 _____
(адресат)

Экз. № 2 _____
(адресат)

Экз. № 3 _____
(адресат)

VIII. ЗАКЛЮЧЕНИЕ КОМАНДИРА ВОИНСКОЙ ЧАСТИ (СТАРШЕГО НАЧАЛЬНИКА)

М.П. _____

(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

Сдал _____
(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

" ____ " _____ 20 ____ г.

Принял _____
(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

" ____ " _____ 20 ____ г.

УТВЕРЖДАЮ

(должность,_____
(воинское звание, подпись, фамилия)

" 20 г.

**АКТ
ИЗМЕНЕНИЯ КАЧЕСТВЕННОГО СОСТОЯНИЯ**

(вооружения, техники, имущества)

Признак информации	Регистрационный номер	Номер листа	Код документа	Номер документа	Дата документа	Основание (цель операции)	Код операции	Дата операции	Специальность	Воинская часть (подразделение)
000	001	002	003	005	032	045	004	034	046	

В результате осмотра установлено:

№ п/п	С п и с а т ь					О п р и х о д о в а т ь								
	Наименование вооружения (технического имущества)	Код номенклатуры	Единица измерения	Категория	Кол-во	Первоначальная стоимость по фактическим нормам	Эксплуатируется, лет	по фактическим нормам	Наименование вооружения (технического имущества)	Код номенклатуры	Единица измерения	Категория	Качество	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
		075	076	082	127	171					075	076	081	105

Итого:

Заключение комиссии (причины перевода в другую категорию, сорт; целесообразность использования отдельных приборов, запасных частей и другого имущества) _____

Председатель комиссии _____

(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

Члены комиссии _____

(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

Заключение старшего начальника _____

(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

М.П. " " 20__ г.

Полученные от разборки (разделки) узлы, приборы, запасные части, детали и другое имущество, указанные в графах 10-14, на ответственное хранение приняты _____

(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

" " 20__ г

ЖУРНАЛ
УЧЕТА ИНСТРУМЕНТА И ПРИСПОСОБЛЕНИЙ,
ХРАНЯЩИХСЯ В СПЕЦИАЛЬНЫХ ПОМЕЩЕНИЯХ
(ШКАФАХ)

Начат “ ___ ” _____ 20__ г.

Окончен “ ___ ” _____ 20__ г.

ОСОБЕННОСТИ ВЕДЕНИЯ ЖУРНАЛА

Журнал ведется в *ато, тэч* части (ВАРМ, *техп (сис)*), группах, хранящих инструмент и приспособления в специальных помещениях (шкафах).

Сначала записываются данные по инструменту общего пользования, затем по инструменту, находящемуся в инструментальных ящиках по каждой специальности, затем по приспособлениям в том же порядке.

В графе 6 инструментальной ведомости производится запись об утере, списании, поломке или передаче инструмента (приспособлений) в другое подразделение или часть. Графа 5 заполняется карандашом.

I. ИНСТРУМЕНТАЛЬНАЯ ВЕДОМОСТЬ

№ п/п	Наименование инструмента (комплекта), приспособлений	Номенклатурный (заводской) номер	Клеймо	За кем закреплен (фамилия)	Примечание
1	2	3	4	5	6
	Стеллаж № 1				
1	Ключ 7х9	314115	95ТСДОП1	Иванов	Списан 12.08.01
2					
3					
.					
.					
120	С и Д Ящик № 1		95ТСД0101- 95ТСД0117	Угольников	
121					
122					
127					
.					
.					
134	АВ Ящик № 1		95ТВ0101- 95ТВ0115	Слышов	

II. ЗАМЕЧАНИЯ ПРОВЕРЯЮЩИХ

Дата проверки	Замечания, указания и подпись проверяющего	Срок исполнения	Отметка об исполнении
1	2	3	4

**ЖУРНАЛ
ВЫДАЧИ ИНСТРУМЕНТА**

Начат “ ___ ” _____ 20__ г.

Окончен “ ___ ” _____ 20__ г.

ОСОБЕННОСТИ ВЕДЕНИЯ ЖУРНАЛА

В журнале ведется учет выдачи инструмента и приспособлений, хранящихся в подразделениях в специально оборудованных комнатах. Выдача инструмента и приспособлений производится специально выделенными специалистами.

I. ВЕДОМОСТЬ ВЫДАЧИ ИНСТРУМЕНТА

№ п/п	Наименование инструмента (приспособления)	Клеймо	Фамилия получившего	Дата и роспись за получение	Дата и роспись принявшего
1	2	3	4	5	6

II. ЗАМЕЧАНИЯ ПРОВЕРЯЮЩИХ

Дата проверки	Замечания, указания и подпись проверяющего	Срок исполнения	Отметка об исполнении
1	2	3	4

Учебное издание

*С а з о н о в Дмитрий Владимирович
Л у к и н Александр Сергеевич
М а т в е е в Александр Иванович*

**ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВИАЦИИ
ДОКУМЕНТАЦИЯ ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОЙ СЛУЖБЫ**

Часть II

Учебное пособие

Редактор Т. И. Кузнецова
Компьютерная верстка Т. Е. Половнева

Подписано в печать 25.05.06 г. Формат 60x84 1/16.
Бумага офсетная. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 6,27. Усл. кр.-отт. 6,59. Уч.-изд.л. 6,75.
Тираж 100 экз. Заказ 56. . Арт. С – 34/2006

Самарский государственный
аэрокосмический университет.
443086 Самара, Московское шоссе, 34.

РИО Самарского государственного
аэрокосмического университета.
443086 Самара, Московское шоссе, 34.