



МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

Повітрофлотський пр-т, 6, м. Київ, 03168, тел.: (044) 234-71-52, факс: (044) 226-20-15
E-mail: kabmin_doc@mil.gov.ua, сайт: www.mil.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 00034022

від 16.06. 2021 р. № 220/137/к

На № _____ від _____ 20__ р.

Державна регуляторна служба України

У Міністерстві оборони України підготовлено проект наказу Міністерства оборони України "Про затвердження Змін до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України" (далі – проект наказу). Проектом наказу передбачається внесення змін до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 05 липня 2016 року № 343, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 08 серпня 2016 року за № 1101/29231, який є регуляторним актом.

Просимо в порядку, визначеному частиною першою статті 21 Закону України "Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності", розглянути та погодити проект наказу.

Контактна особа – Олег Гончаров, старший інспектор відділу льотної придатності повітряних суден Управління регулювання діяльності державної авіації України, 271 39 40, 093 92 08 222.

- Додаток:
1. Проект наказу на 42 арк.
 2. Порівняльна таблиця на 72 арк.
 3. Аналіз регуляторного впливу проекту наказу на 7 арк.
 4. Копія Повідомлення про оприлюднення проекту наказу на 1 арк.

Державний секретар
Міністерства оборони України

Олександр ДУБЛЯН

Олег Гончаров 271 39 40

000585 *

З. 388-2020



МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. КИЇВ

№ _____

Про затвердження Змін до
Правил інженерно-авіаційного
забезпечення державної авіації
України

Відповідно до статті 7 Повітряного кодексу України та з метою удосконалення окремих питань інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України, а також їх адаптації до вимог європейських авіаційних правил **наказую**:

1. Затвердити Зміни до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 05 липня 2016 року № 343, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 08 серпня 2016 року за № 1101/29231, що додаються.

2. Управлінню регулювання діяльності державної авіації України забезпечити у встановленому порядку подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.

3. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

Міністр оборони України



Андрій ТАРАН

Здійняв на доповідь
 Начальник відділу організаційно-планової
 роботи та підготовки наказів Департаменту
 інформаційно-організаційної роботи та
 контролю МО України
[Підпис] Володимир ТРУШ
 "03" 06 2021 року

Проект наказу підготовлено Управлінням регулювання діяльності державної авіації України та погоджено в остаточній редакції із заінтересованими посадовими особами та структурними підрозділами. Результати погодження викладено в доповідній записці до проекту наказу. Аркуші погодження додаються.

Зміст наказу його електронній копії відповідає.

Начальник Управління регулювання
 діяльності державної авіації України

[Підпис]

Андрій ТЕЛЕГІН

"14" 05 2021 року

Виконавець
 полковник

[Підпис]

Олег ГОНЧАРОВ

Тел. 271-39-40 (3-76-40)

"14" 05 2021 року

Підлягає
 державній реєстрації
 в Міністерстві юстиції
 України

093 32 08 222

Має ознаки
 регуляторного акту



ПОГОДЖЕНО
 ГОЛОВНИЙ СПЕЦІАЛІСТ ВІДДІЛУ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПЛАНОВОЇ
 РОБОТИ ТА ПІДГОТОВКИ НАКАЗІВ ДЕПАРТАМЕНТУ
 ІНФОРМАЦІЙНО-ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ РОБОТИ ТА КОНТРОЛЮ
 МО УКРАЇНИ
[Підпис]
 "19" 05 2021

ПОГОДЖЕНО
 ЗАСТУПНИК НАЧАЛЬНИКА
 УПРАВЛІННЯ РЕГУЛЮВАННЯ
 ДІЯЛЬНОСТІ ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЇ
 УКРАЇНИ
[Підпис]
 "19" 05 2021

ВІДРЕДАГОВАНО

Головний спеціаліст відділу організаційно-планової
 роботи та підготовки наказів Департаменту
 інформаційно-організаційної роботи та контролю
 МО України
[Підпис] Н.М. ТАРАСЕНКО

"18" 05 2021 року

[Підпис]
 "18" 05 2021

"18" 05 2021

[Підпис]
 "18" 05 2021

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства оборони України
№

ЗМІНИ

до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України

1. У розділі I:

1) у пункті 2:

в абзаці двадцять другому слово “зберігання” замінити словом “збережуваності”;

в абзаці двадцять п'ятому слова “за технічним станом” замінити словами “технічного стану”;

в абзаці п'ятдесят першому слова “за технічним станом” та “встановлені нормативно-технічними документами (далі – НТД), чи за наявності несправності АТ” замінити відповідно словами “технічного стану” та “встановленими в нормативній документації (далі – НД)”. Далі по тексту Змін до Правил аббревіатуру “НТД” замінити аббревіатурою “НД”;

в абзаці п'ятдесят другому слова “ресурсних показників із” та “НТД” замінити відповідно словами “ресурсу (строку служби) з” та “в НД”;

2) абзац другий пункту 7 виключити;

3) абзац перший пункту 8 після слів “запасні частини та матеріали” доповнити словами “(далі – ЗЧМ)”;

4) у пункті 11 слова “та Збройних Сил України (далі – ОУА ЦОВВ та ЗСУ)” замінити словами “, органів управління авіації Збройних Сил України, органів управління авіації інших військових формувань, утворених відповідно до законів України (далі – ОУА)”. Далі по тексту Змін до Правил аббревіатуру “ОУА ЦОВВ та ЗСУ” замінити аббревіатурою “ОУА”;

5) в абзаці першому пункту 14 слова “запасними частинами і матеріалами (далі – ЗЧМ)” та “ОУА ЦОВВ та ЗСУ” замінити відповідно словами “ЗЧМ” та “ОУА”.

2. У розділі II:

1) у главі 1:

в абзаці третьому пункту 3 слова “(далі – П) ОУА ЦОВВ та ЗСУ;” замінити словами “авіації центральних органів виконавчої влади, Збройних Сил України та інших військових формувань, утворених відповідно до законів України (далі – ПІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ);”;

абзац двадцятий пункту 4 після слова “перелітають” доповнити словами “(додаток 48)”;

абзац двадцять другий пункту 4 після слів “05 січня 2015 року” доповнити знаком та цифрою “№ 2”;

в абзаці двадцять третьому пункту 4 слова “іноземній технічній розвідці” замінити словами “технічним засобам розвідки (далі – ПД ТЗР)”;

пункт 4 доповнити новим абзацом двадцять четвертим такого змісту:

“еталонні справи обльоту на типи АТ, що експлуатуються авіаційною частиною.”.

У зв'язку з цим абзаци двадцять п'ятий, двадцять шостий вважати абзацами двадцять шостим, двадцять сьомим відповідно;

2) у главі 3:

в абзаці четвертому пункту 1 слова “протидії технічним засобам розвідки (далі – ПД ТЗР)” замінити аббревіатурою “ПД ТЗР”;

у підпункті 1 пункту 2 слова “авіаційний технік (старший авіаційний технік, борт-технік) ПС” замінити словами “старші авіаційні техніки (техніки) ПС (бортові техніки)”;

в абзаці другому підпункту 2 пункту 2 слова “технічно-експлуатаційної частини авіаційної техніки” замінити абревіатурою “ТЕЧ АТ”;

в абзаці сьомому підпункту 2 пункту 2 слова “авіаційний технік (борт-технік, механік) ПС” замінити словами “старші авіаційні техніки (техніки) ПС (бортові техніки)”;

у підпункті 3 пункту 2 слова “авіаційний технік (борт-технік, механік) ПС” замінити словами “старші авіаційні техніки (техніки) ПС (бортові техніки)”;

підпункт 4 пункту 2 після слова “паспорт” доповнити словом “(етикетка)”;

у підпункті 8 пункту 2 слова “Авіаційний технік ПС” замінити словами “Старший авіаційний технік (технік) ПС (бортівий технік)”;

у пункті 3 слова “і вказівками ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ” замінити словами “або вказівками ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ”;

пункт 4 викласти в такій редакції:

“4. В ОУА, у з’єднанні, кожній авіаційній частині ведеться еталонний примірник документації (крім пономерної, облікової і звітної), до якого вносяться всі зміни та доповнення з експлуатації та ремонту АТ. За повноту і якість заповнення еталонних примірників, їх збереження, своєчасне вивчення з персоналом усіх змін і доповнень, які вносяться, відповідають старші інженери з’єднання зі спеціальності та старші інженери (інженери) авіаційної частини зі спеціальності.

Зазначені посадові особи повинні забезпечити своєчасне внесення до документації змін (доповнень).

Старші інженери з’єднання зі спеціальності повинні не менше одного разу на рік перевіряти наявність і стан еталонних примірників документації, яка

знаходиться у підпорядкованих військових частинах, своєчасне внесення до неї змін (доповнень) із записом про це на вклеєному спеціально для цього аркуші.

Старші інженери (інженери) авіаційної частини зі спеціальності повинні не менше одного разу на рік перевіряти наявність і стан робочих примірників документації, своєчасне внесення до них змін і доповнень із записом про це на вклеєному спеціально для цього аркуші.

За своєчасне внесення змін і доповнень у робочі примірники документації та їх щоквартальну звірку з еталонним примірником із записом про це на вклеєному спеціально для цього аркуші відповідають начальники ТЕЧ ланок, начальники обслуг обслуговування, начальники груп.”;

3) у главі 4:

пункт 1 викласти в такій редакції:

“1. Контроль за виконанням у з'єднаннях і авіаційних частинах вимог службових документів з ІАС (наказів, директив, вказівок) здійснюють відповідні керівники ІАС.”;

у пункті 2 слова “в частині (установі) (додаток 6)” замінити словами “в органі управління ІАС (додаток 5) та в частині (установі) (додаток 6)”.

3. У розділі III:

1) абзац десятий пункту 6 глави 1 доповнити реченням “Для АТ, відремонтованої після 01 грудня 2020 року, початок відліку міжремонтних ресурсних показників здійснюється від дати видачі сертифіката передачі до експлуатації ПС/сертифіката дозволеної передачі компонента.”;

2) пункт 13 глави 5 після слова “картці” доповнити словами “(додаток 49), крім ПС, які укомплектовані бортовими журналами підготовки ПС”.

4. У розділі IV:

1) у главі 1:

пункт 1 викласти в такій редакції:

“1. Організація роботи ІТС та правила технічної експлуатації АТ встановлюються цими Правилами, іншими застосовними правилами у галузі державної авіації, експлуатаційною документацією, вказівками головного інженера авіації Військово-Повітряних Сил, технічними розпорядженнями начальника озброєння Військово-Повітряних Сил, вказівками головного інженера авіації Повітряних Сил Збройних Сил України стосовно АТ, експлуатантом якої є Повітряні Сили Збройних Сил України.

Якщо АТ експлуатується лише в одному ОУА, правила технічної експлуатації АТ встановлюються вказівками старшої посадової особи ІАС цього ОУА. У решті випадків старшу посадову особу ІАС щодо встановлення правил технічної експлуатації АТ визначає Уповноважений підрозділ Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України.

Правила державної авіації України, в яких використано принципи EASA (European Union Aviation Safety Agency) та Європейських військових вимог з льотної придатності (European Military Airworthiness Requirements), схвалених MAWA Forum (Military Airworthiness Authorities Forum) під егідою EDA (European Defence Agency), є обов'язковими для ПС/компонентів ПС, на які отримано від відповідного компетентного органу (держави розробника (виробника)) сертифікат типу, обмежений сертифікат типу, додатковий сертифікат типу, схвалення за визначеним технічним стандартом. Для інших ПС/компонентів ПС зазначені правила діють в частині, де застосовано (визначається уповноваженим підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України).

Також уповноваженим підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації видаються директиви льотної придатності, обов'язкові для виконання на ПС/компонентах ПС, для відновлення прийнятного рівня безпеки, коли є підстави вважати, що рівень безпеки цих ПС/компонентів ПС може опинитися під загрозою у разі невиконання таких заходів.

ТОР ПС/компонентів, які також використовуються в цивільній авіації, може здійснюватись відповідно до даних для ТОР (експлуатаційної, ремонтної документації тощо), схвалених уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

ПС ДА, надані в оренду цивільним організаціям і внесені до Державного реєстру цивільних повітряних суден України як цивільні ПС, експлуатуються згідно з авіаційними правилами України.”;

абзац четвертий пункту 2 викласти в такій редакції:

“Розробку, серійне виробництво, ТОР АТ здійснюють організації, схвалені за правилами, затвердженими відповідними наказами Міністерства оборони України. Цими наказами Міністерство оборони України визначає Уповноважений підрозділ Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації, на який покладаються функції схвалення організацій та сертифікації типу виробів АТ (ПС, АД, повітряний гвинт).”;

у пункті 9 слова “ІАС посадових осіб ОУА ЦОВВ та ЗСУ” замінити словами “органів управління ІАС вищого рівня не рідше одного разу на два роки”;

2) у главі 2:

друге речення абзацу першого пункту 1 доповнити словами “, а також інші роботи, передбачені регламентами технічного обслуговування ПС та розпорядженнями посадових осіб ОУА.”;

в абзаці другому пункту 1 слова “за технічним станом” замінити словами “технічного стану”;

в абзаці другому пункту 2 аббревіатури “ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ” та “ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ” замінити відповідно аббревіатурами і словами “ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ” та “керівником ІАС вищого рівня”;

в абзаці другому пункту 3 слова “підготовки ПС до польоту та регламентних робіт” замінити словами “робіт на ПС”;

у пункті 10 слова “(авіаційного техніка, бортового техніка) ПС”, “(авіаційного техніка, бортового техніка) ПС”, “(авіаційного техніка, бортового

техніка)” та “(авіаційний технік, бортовий технік) ПС” замінити відповідно словами “(техніка) ПС (бортового технік)”, “(техніка) ПС (бортового технік)”, (техніка) ПС (бортового технік)” та “(технік) ПС (бортовий технік)”;

у пункті 11 слова “(авіаційний технік, бортовий технік) ПС” замінити словами “(технік) ПС (бортовий технік)”;

в абзаці першому пункту 13 слова “(авіаційний технік, бортовий технік) ПС” та “по команді” замінити відповідно словами “(технік) ПС (бортовий технік)” та “у порядку підпорядкованості”;

у пункті 19 слова “(авіаційний технік) ПС” замінити словами “(технік) ПС (бортовий технік)”;

в абзаці першому пункту 20 слова “Техніки (механіки)” замінити словами “Старші техніки (техніки, бортові техніки, механіки)”;

3) у главі 3:

абзац перший пункту 1 після слова “призначається” доповнити словами “до груп”;

доповнити пункт 1 новим абзацом другим такого змісту:

“До складу технологічних обслуг спеціалістів обслуг обслуговування, для виконання видів підготовок ПС під час льотної зміни, можуть залучатися спеціалісти інших підрозділів, які мають відповідний допуск. У цьому випадку склад таких обслуг також визначається наказом командира авіаційної частини.”.

У зв'язку з цим абзаци другий – восьмий вважати абзацами третім – дев'ятим відповідно;

пункт 9 викласти в такій редакції:

“9. На час польотів із числа ІТС призначається начальник аварійно-рятувальної команди (далі – АРК) та команда технічної допомоги (інженерно-авіаційний підрозділ), що входить до складу АРК. Начальник АРК підпорядковується керівнику польотів на аеродромі. Склад сил та засобів команди технічної допомоги (інженерно-авіаційного підрозділу) визначається наказом командира авіаційної частини.

Команда технічної допомоги призначається для вивільнення ЗПС та руліжних доріжок (далі – РД) від несправних ПС, надання допомоги екіпажу (пасажирам) під час аварійного покидання ПС на землі та приступає до виконання цих операцій за командою керівника польотів. Порядок і місце збору команди визначається інструкцією з організації евакуації повітряних суден.”;

4) в абзаці п'ятому пункту 3 глави 6 слова “аркуші (аркуш) контролю” замінити словами “листи (лист) контролю”;

5) в абзаці другому пункту 10 глави 6 слова “аркушів” та “час” замінити відповідно словами “листів” та “останні 12 місяців”;

6) у главі 7:

абзац перший пункту 2 після слів “в спеціальних приміщеннях” доповнити словами “, в рухомих ЗНО СЗ (в рухомих універсальних (спеціальних) лабораторіях, авіаремонтних станціях, засобах обслуговування спеціальних систем)”;

в абзаці другому пункту 3 слово “технологічними” виключити;

абзац п'ятий пункту 6 глави 7 доповнити реченням “За результатами контрольного огляду заступник командира ае з ІАС та начальники обслуг обслуговування роблять запис про якість виконання регламентних робіт в журналах начальників груп технічно-експлуатаційної частини авіаційної техніки частини.”;

7) у пункті 2 глави 10 слова “ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ” та “за технічним станом” замінити відповідно словами “ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ” та “технічного стану”;

8) у главі 12:

у пункті 1 слова “за технічним станом” замінити словами “технічного стану”;

у пункті 2 слова “за технічним станом” замінити словами “технічного стану”;

у пункті 3 слова “, нормативною та методичною” замінити словами “та нормативною”;

9) в абзаці другому пункту 7 глави 13 слова “первинний, повторний та позаплановий” та “аркуші” замінити відповідно словами “вступний, первинний, повторний, позаплановий та цільовий” та “листі”;

10) пункт 1 глави 15 доповнити новим абзацом другим такого змісту:

“Допускати до польотів ПС з невиконаними встановленими операціями технічного обслуговування, не усунутими пошкодженнями та відмовами, крім випадків, обумовлених цими Правилами, забороняється.”.

У зв’язку з цим абзаци другий – шостий вважати абзацами третім – сьомим відповідно;

11) абзац другий пункту 1 глави 16 після слів “екіпажем” доповнити словами “бортовим техніком”;

12) у главі 17:

пункт 2 доповнити новим абзацом чотирнадцятим такого змісту:

“Дозволяється виконувати обліт після одночасного виконання регламентних робіт та заміни двигуна (двигунів) за сумісною програмою, якщо це передбачено типовою програмою.”.

У зв’язку з цим абзаци чотирнадцятий – шістнадцятий вважати абзацами п’ятнадцятим – сімнадцятим відповідно;

абзац перший пункту 11 викласти в такій редакції:

“11. МОК, які підтверджують проведення обльоту, контрольного або ознайомлювального польоту, після їх аналізу керівним ІТС, зберігаються у відповідній справі обльоту. За наявності сучасних засобів обробки польотної інформації, які дозволяють зберігати електронні версії МОК зазначених польотів, – у порядку, визначеному ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ.”;

абзац тридцять шостий пункту 11 після слів “складається на” доповнити словами “підставі вимог експлуатаційної”;

пункт 13 доповнити новими абзацами восьмим – дванадцятим такого змісту:

метою, обсягом проведення, а також можуть відрізнятися способом отримання і узагальнення результатів.

Підконтрольна експлуатація супроводжується додатковим контролем і врахуванням технічного стану заданої кількості виробів АТ з метою одержання інформації щодо прогнозованого змінювання якісних показників технічного стану АТ в умовах експлуатації.

3. За виконання програм підконтрольної (дослідної) експлуатації в установлені строки є відповідальним керівник СДА.

Безпосереднє керівництво підконтрольною (дослідною) експлуатацією здійснює комісія, яка призначається наказом відповідного керівника СДА.

Розроблення методичних вказівок щодо виконання відповідних програм, а також науково-методичне керівництво цими заходами здійснюється відповідною науково-дослідною установою, згідно з розподілом повноважень.

Всі роботи, за результатами яких можуть вноситися зміни до КЛЕ зразка АТ, виконуються за програмами, методичними вказівками та під науково-методичним керівництвом науково-дослідної (випробувальної) установи, яка має право розробки і зміни КЛЕ.

Збір та оброблення матеріалів підконтрольної (дослідної) експлуатації проводить персонал СДА, в яких здійснюються зазначені заходи.

4. Перед початком підконтрольної (дослідної) експлуатації наказом командира авіаційної частини визначаються основні та запасні об'єкти, екіпажі, а також призначаються особи, які відповідають за збір, підготовку та оформлення результатів.

5. За результатами підконтрольної (дослідної) експлуатації складається акт. За матеріалами акта відпрацьовуються та впроваджуються заходи, направлені на підвищення боєготовності АТ, ефективності її бойового

“Результати обльоту ПС оформлюються в справі обльоту. Справа обльоту зберігається за кожним ПС у спеціальних секційних шафах у заступника командира авіаційної ескадрильї з ІАС.

Документи та матеріали, що містяться у справі обльоту ПС, зберігаються до виконання та оформлення результатів наступного однотипного обльоту. Документи та матеріали контрольного та ознайомлювального польоту зберігаються до виконання та оформлення результатів наступного обльоту після виконання регламентних робіт.

Документи та матеріали обльоту ПС після виконання робіт з продовження встановлених показників зберігаються до чергового обльоту після виконання робіт з продовження встановлених показників.

Під час передачі ПС від однієї авіаційної частини (СДА) до іншої, справа обльоту передається разом з пономерною документацією цього ПС із зазначенням у приймально-здавальному акті. У разі відсутності справи обльоту ПС або її некомплектності льотним складом авіаційної частини (СДА), що здає ПС, виконується обліт після виконання регламентних робіт.

Картка та матеріали ОК ознайомлювального польоту під час приймання ПС від виробників, АРП, з іншого СДА відпрацьовуються у двох примірниках, один з яких вкладається у формуляр ПС.”;

13) главу 19 викласти в такій редакції:

“19. Підконтрольна та дослідна експлуатація. Льотні випробування

1. Підконтрольна та дослідна експлуатація АТ проводиться відповідно до вказівок ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ (в окремих випадках – наказів керівників ОУА) за програмами, які розробляються відповідними науково-дослідними установами, згідно з розподілом повноважень, та вводяться в дію ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ.

2. Підконтрольною і дослідною експлуатацією є штатна експлуатація заданої кількості виробів АТ. Підконтрольна та дослідна експлуатація різняться

застосування та підвищення експлуатаційних властивостей у процесі подальшої її експлуатації.

6. Залежно від стадій життєвого циклу, АТ, яка потребує льотних випробувань, проходять:

льотно-конструкторські (попередні, заводські) випробування;

дослідні випробування;

державні (державні спільні) випробування;

сертифікаційні випробування;

пред'явницькі випробування;

приймально-здавальні випробування;

контрольні випробування (під терміном "контрольні випробування" слід розуміти: кваліфікаційні, типові, періодичні, інспекційні випробування та заключну частину лідерних випробувань);

спеціальні випробування;

військові випробування;

лідерні випробування;

визначальні відомчі випробування;

попередні і державні випробування складових частин дослідних зразків АТ;

випробування серійних ремонтних зразків.

7. Всі випробування проводяться за програмами та методиками випробувань, які розробляються науково-дослідною (випробувальною) установою, яка має право розробки і зміни КЛЕ, або підприємством-розробником АТ (на відповідних етапах створення та виробництва зразка) з погодженням зазначеною науково-дослідною (випробувальною) установою.

Не допускається будь-яке зменшення обсягу визначальних відомчих випробувань зразка АТ щодо оцінки безпеки польотів.

8. Тимчасова експлуатаційна документація зразка АТ, що діє на період проведення випробувань погоджується з відповідною науково-дослідною (випробувальною) установою, яка має право розробки і зміни КЛЕ.

Допуск ІТС до технічної експлуатації АТ при проведенні випробувань, здійснюється згідно з вимогами чинних нормативних документів, які регламентують проведення випробувань в державній авіації України.

9. Лідерні та військові випробування проводяться відповідно до наказів керівників ОУА.

Порядок проведення лідерних та військових випробувань визначається окремими положеннями, які розробляються науково-дослідною (випробувальною) установою, яка має право розробки і зміни КЛЕ, і вводяться в дію керівниками ОУА.

Перший етап лідерних випробувань – лідерна експлуатація виробів АТ. Лідерною експлуатацією виробів АТ є штатна експлуатація експлуатантом СДА виділених виробів АТ, яка здійснюється з інтенсивнішим витрачанням ресурсу порівняно з рештою однотипних виробів задля одержання випереджувальної інформації щодо впливу напрацювання чи строку експлуатації на їхній технічний стан і визначення можливості та умов встановлення нових значень показників довговічності для цієї АТ.

10. Роботи за введеними в дію бюлетенями на АТ, задіяній в лідерних і військових випробуваннях, виконуються в першу чергу.”;

14) у главі 20:

абзац перший пункту 3 після слів “Такий контроль” доповнити словами “може проводитись” та після слів “начальниками виконавців” доповнити словами “, посадовими особами ІАС, що мають більш високу класну кваліфікацію ніж виконавці за умови, що зазначені посадові особи встановленим порядком допущені (авторизовані) до виконання поопераційного контролю.”;

в абзаці першому пункту 4 слово “технологічні” виключити;

в абзаці другому пункту 5 виключити друге речення.

5. У розділі V:

1) у главі 1:

у пункті 21 слова “за приладними дошками” замінити словами “, що виконуються за панелями приладів,”;

в абзаці першому пункту 27 слово “відділі” замінити словом “відділенні”;

2) абзац другий пункту 6 глави 2 після слова “противідкотні” доповнити словом “колодки”;

3) у главі 4:

в абзаці третьому пункту 3 слова “на базі протичовнового озброєння (далі – ПЧОз)” замінити словами “в частинах (підрозділах) зберігання та підготовки АЗУ”;

в абзаці першому пункту 10 слова “і ПТЗ” замінити словами “, засобів створення пасивних перешкод та ПТЗ систем АОЗ”;

в абзаці першому пункту 12 останнє речення викласти в такій редакції:

“АЗУ, засоби створення пасивних перешкод і ПТЗ систем АОЗ”;

в абзаці третьому пункту 12 слова “баз ПЧОз” замінити словами “частин (підрозділів) зберігання та підготовки АЗУ”;

в абзаці другому пункту 15 слова “баз ПЧОз” замінити словами “частин (підрозділів) зберігання та підготовки АЗУ”;

4) у пункті 1 глави 6 слово “методичною” замінити словом “експлуатаційною”;

5) у пункті 2 глави 7 слова “і транспортно-бойових вертольотах виконують члени льотного екіпажу” замінити словами “та бойових і десантно-транспортних вертольотах виконують члени льотного екіпажу у разі виконання завдань у відриві від місць постійного базування”;

6) в абзаці другому пункту 5 глави 11 слова “приладні дошки” у всіх відмінках замінити словами “панелями приладів” у відповідних відмінках;

7) у главі 12:

у пункті 4 аббревіатуру “ПС” замінити словом “літаків”;

абзац п'ятий пункту 12 доповнити реченням “Контроль за якістю виконання радіодевіаційних робіт покладається на старшого інженера (інженера) з РЕО.”;

8) доповнити новою главою 21 такого змісту:

“21. Особливості експлуатації бортової випробувальної апаратури дослідних зразків АТ

1. Встановлення та експлуатація випробувальної апаратури здійснюється підготовленим персоналом підприємства-розробника АТ та науково-дослідної (випробувальної) установи, яка має право розробки і зміни КЛЕ.

2. Підключення додаткових датчиків бортової випробувальної апаратури до систем і агрегатів дослідних зразків АТ виконує персонал, що здійснює їх штатну технічну експлуатацію.

3. Підключення бортової випробувальної апаратури до систем і агрегатів дослідних зразків АТ здійснюється підготовленим персоналом підприємства-розробника АТ та науково-дослідної (випробувальної) установи, яка має право розробки і зміни КЛЕ, або сумісно з персоналом, що здійснює її штатну технічну експлуатацію.

4. Перевірка справності та працездатності бортової випробувальної апаратури проводиться під час виконання всіх видів підготовки дослідних зразків АТ.

Перед виконанням польоту дослідного зразка АТ, ІТС експлуатанта сумісно з персоналом підприємства-розробника АТ, науково-дослідної (випробувальної) установи, яка має право розробки і зміни КЛЕ, здійснюються

перевірки працездатності штатних систем та бортового випробувального обладнання.

5. Градування каналів реєстрації випробувальної апаратури при імітації сигналів обладнання АТ за допомогою КПА виконується або персоналом підприємства-розробника АТ, або персоналом науково-дослідної (випробувальної) установи, яка має право розробки і зміни КЛЕ, або сумісно з персоналом, що здійснює її штатну технічну експлуатацію. При цьому виконується корегування градувань каналів реєстрації штатних бортових ЗОК.

6. Після завершення випробувань випробувальне обладнання демонтується з дослідного зразка АТ персоналом, який встановлював зазначене обладнання. Після демонтажу випробувального обладнання ІТС, що здійснює штатну технічну експлуатацію зазначеної АТ, виконує її контрольний огляд.

7. Персонал, який експлуатує бортове випробувальне обладнання на дослідному зразку АТ, робить відповідні записи в формулярі та журналі підготовки ПС про виконані роботи.

8. Контроль за роботами експлуатантів на бортовому випробувальному обладнанні дослідного зразка АТ здійснюється відповідно до вимог пункту 20 розділу IV цих Правил.”.

6. У розділі VI:

1) у главі 1:

у пункті 13 слова “на базі ПЧОз,” замінити словами “частинах (підрозділах) зберігання та підготовки АЗУ і”;

у пункті 31 глави 1 аббревіатуру “ОУ ВМС і” виключити;

2) главу 3 доповнити новим пунктом 13 такого змісту:

“13. Комплексні перевірки організаторської та технологічної діяльності ТЕЧ (окремих груп) авіаційних частин армійської авіації проводяться спеціалістами літаючої авіаційно-технічної лабораторії у термін не рідше одного разу на рік.”;

3) у главі 4:

пункт 1 викласти в такій редакції:

“1. Особливістю роботи авіації Національної гвардії України (далі – НГУ) є оперативне вжиття заходів щодо реалізації виконання завдань, покладених на НГУ.

Здійснення інженерно-авіаційного забезпечення авіації НГУ визначається особливостями, що пов'язані із тривалим перебуванням одного або групи ПС у відриві від місць постійного базування під час виконання спеціальних завдань та здійснення чергування.

ПС авіації НГУ під час виконання завдань за призначенням можуть базуватися на територіях аеродромів (аеропортів) та майданчиках НГУ та інших САД.”;

пункт 2 викласти в такій редакції:

“2. Усі особливості ІАЗ армійської авіації, авіації ВМС та ВТА поширюються на ПС (однотипні), що експлуатуються в авіації НГУ, якщо інше не вказано в цій главі.”;

доповнити новим пунктом 6 такого змісту:

“6. ІАЗ НГУ здійснюється відповідно до цих Правил, наказів командувача НГУ, а під час дії воєнного стану та початку бойових дій відповідно до наказів Головнокомандувача ЗСУ.”;

4) пункт 1 глави 5 викласти в такій редакції:

“1. Особливістю роботи авіації Державної прикордонної служби є виконання завдань з охорони державного кордону і виключної (морської) економічної зони України самостійно та у взаємодії з іншими органами охорони державного кордону, у тому числі у відриві від місць постійного базування.

Здійснення інженерно-авіаційного забезпечення авіації Державної прикордонної служби визначається особливостями, що пов'язані із тривалим перебуванням одного або групи ПС у відриві від місць постійного базування під час виконання спеціальних завдань та здійснення чергування.

ПС авіації Державної прикордонної служби можуть базуватися на аеродромах інших САД або майданчиках прикордонних загонів (підрозділів), а також на авіанесучих кораблях.

Усі особливості ІАЗ армійської авіації, авіації ВМС та ВТА поширюються на ПС (однотипні), що експлуатуються в авіації Державної прикордонної служби, якщо інше не вказано в цій главі.”;

5) у главі 6:

пункт 1 викласти в такій редакції:

“1. Особливістю роботи авіації Державної служби України з надзвичайних ситуацій (далі – ДСНС) є виконання спеціальних завдань щодо запобігання та ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій природного і техногенного характеру, екстреної евакуації громадян, які зазнали лиха, до місць надання невідкладної допомоги та евакуації постраждалого населення із районів надзвичайних ситуацій, повітряних перевезень вантажів та гуманітарної допомоги, а також здійснення чергування в єдиній системі проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування.

Здійснення інженерно-авіаційного забезпечення авіації ДСНС визначається особливостями, що пов'язані із тривалим перебуванням одного або групи ПС у відриві від місць постійного базування під час виконання спеціальних завдань та здійснення чергування.

ПС авіації ДСНС під час виконання завдань за призначенням можуть базуватися на аеродромах (аеропортах) та майданчиках (спеціально підготовлених вертолітних майданчиках) ДСНС та інших САД.

Усі особливості ІАЗ армійської авіації, авіації ВМС та ВТА поширюються на ПС (однотипні), що експлуатуються в авіації ДСНС, якщо інше не вказано в цій главі.

Строки та порядок виконання робіт із сезонного обслуговування АТ та засобів її експлуатації визначає керівник (начальник) ОУА ДСНС. При цьому на одне ПС повинно бути виділено не менше 4 робочих днів.”;

пункт 2 викласти в такій редакції:

“2. На чергування з авіаційного пошуку і рятування, перевезення мобільних оперативних груп, аеромедичної евакуації та пожежогасіння призначаються справні ПС, які мають запас ресурсу, що забезпечує не менше десяти вильотів вертольотів і п’яти вильотів літаків з максимальною тривалістю польоту.

Кожне пошуково-рятувальне ПС, що залучається до чергування в єдиній системі проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування, має бути обладнане відповідно до вимог нормативно-правових актів з організації авіаційного пошуку і рятування та положень укладених договорів.

За рішенням керівника (начальника) ОУА ДСНС окремі пошуково-рятувальні ПС можуть обладнуватись десантним обладнанням для скидання потерпілим предметів і засобів життєзабезпечення та спеціальним обладнанням для інших завдань за призначенням.

Аеромедична евакуація здійснюється із залученням ПС, обладнаних комплектами спеціального медичного та аварійно-рятувального обладнання.

За готовність спеціального медичного обладнання до застосування, його зберігання, виконання відповідних робіт з технічного обслуговування та здійснення їх обліку відповідає медична служба СДА ДСНС. Використання спеціального медичного обладнання здійснюється підготовленим медичним персоналом.

До ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, пов’язаних із гасінням пожеж, залучаються ПС, які оснащені спеціальним протипожежним обладнанням (водозливне обладнання та пристрої).

Під час здійснення чергування на ПС дозволяється в один день, після виконання попередньої підготовки або паркового дня виконувати передполітну підготовку.

На період виконання всіх видів робіт (крім передпольотної підготовки, підготовки до повторного польоту та післяпольотної підготовки), а також за потреби усунення несправностей, ПС знімається з чергування і замінюється іншим (підготовленим до несення чергування) або переводиться у нижчий ступінь готовності. Роботи з підготовки ПС до чергування виконуються ІТС підрозділу, від якого виділено ПС. Дозволяється у разі необхідності до виконання робіт залучати ІТС інших підрозділів, якщо він допущений до експлуатації АТ цього типу.

На ПС, що залучено до чергування не на аеродромі базування, виконується:

ДРАТ (попередня підготовка, на типах АТ, де передбачено РТО), не рідше одного разу на тиждень;

види підготовок до польотів та робіт виконуються допущеним до самостійного виконання всіх видів підготовок до польотів складом екіпажу ПС, за повноту, якість і своєчасність їх виконання відповідає командир екіпажу ПС.

Охорона ПС, об'єктів, розташованих на аеродромі постійного базування, здійснюється відповідно до вимог цих Правил та відповідних наказів Міністерства оборони України, ДСНС.

Охорона ПС, які знаходяться на чергуванні та розташовані в аеропортах, здійснюється відповідно до умов укладених договорів.”;

пункт 3 викласти в такій редакції:

“3. Під час тривалого (більше 7 діб) застосування ПС для виконання ліквідації наслідків надзвичайної ситуації їх технічна експлуатація та технічне обслуговування мають такі особливості.

На АТ виконуються такі види робіт:

передполітна підготовка;

підготовка до повторного польоту;

післяполітна підготовка;

періодичні роботи;

роботи за бюлетенями промисловості;

цільові огляди і перевірки.

Попередня підготовка, цільові огляди, роботи за планом паркового дня виконуються після виконання спеціального завдання та повернення ПС на аеродром постійного базування.

Виконуються тільки роботи за бюлетенями промисловості, які передбачають усунення аварійних несправностей і підвищення рівня готовності до виконання завдань за призначенням.

Допускається випускати в політ ПС з окремими несправностями систем (компонентів), якщо вони не будуть використовуватися в даному польоті, не матимуть негативного впливу на виконання поставленого перед екіпажем спеціального завдання, безпеку польоту і працездатність інших систем.

Рішення про випуск такого ПС в політ приймає керівник ІАС СДА, про що здійснюється запис у журналі підготовки ПС за підписами інженера СДА з відповідної спеціальності та керівника ІАС САД.

Під час тривалого залучення ПС до виконання спеціального завдання дозволяється:

не проводити міжпольотний об'єктивний контроль роботи АТ при відсутності зауважень льотного екіпажу про її роботу у попередньому польоті;

використовувати під час усунення несправностей ПС справні компоненти та обладнання, що демонтовані з несправних ПС та таких, що не підлягають відновленню, після перевірки відповідності їх технічного стану вимогам експлуатаційної документації.”;

5) у главі 7:

у пункті 1 слова “, визначеному відповідною вказівкою ГІ авіації ОУА ЦОВВ або ЗСУ” замінити словами “виду підготовки з найбільшим обсягом без спорядження ПС”;

у пункті 7 перше та друге речення замінити реченням “На безпілотних ПС види підготовок, обсяг і тривалість дії кожного виду підготовки визначається РТО”;

пункт 11 викласти в такій редакції:

“11. Передпольотна підготовка виконується перед кожним пуском безпілотного ПС з особливостями, встановленими експлуатаційною документацією.”;

б) доповнити новою главою 8 такого змісту:

“8. Особливості технічної експлуатації безпілотних авіаційних комплексів

1. На безпілотних ПС, які надійшли до авіаційної частини, виконується вхідний контроль в обсязі виду підготовки з найбільшим обсягом без спорядження ПС.

2. Обліт безпілотних ПС в авіаційних частинах проводиться за розпорядженням керівника ОУА.

3. На БпАК види підготовок, обсяг і тривалість дії кожного виду підготовки визначається РТО. Про виконання всіх видів робіт робиться відповідний запис у журнал підготовки повітряного судна.

Форма та порядок ведення ЖППС визначається індивідуально, у відповідності до типу безпілотного авіаційного комплексу.

4. Контроль за виконанням видів підготовок здійснює начальник обслуги авіаційно-технічного загону (старший технік обслуги авіаційно-технічного загону).

5. Безпілотні ПС закріплюються за старшим техніком обслуги авіаційно-технічного загону (начальником обслуги авіаційно-технічного загону). За одним старшим техніком (начальником обслуги) допускається закріплення не більше двох ПС.”.

7. У розділі VII:

1) у главі 2:

у пункті 14 абзац другий виключити.

У зв'язку з цим абзац третій вважати абзацом другим;

в абзаці другому пункту 14 слова “компетентним органом” замінити словами “уповноваженим підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України”;

2) у главі 3:

абзац перший пункту 6 доповнити словами “та/або програми ТОР ПС”;

абзац сьомий пункту 7 після слова “обльотів” доповнити словами “(контрольних польотів)”;

в абзаці дванадцятому пункту 7 слова “утримання у справному стані” замінити словами “підтримання льотної придатності”;

абзац тринадцятий пункту 7 після слова “здавання” доповнити словами “та передача до експлуатації встановленим порядком”;

абзац п'ятий пункту 8 після слова “ремонту” доповнити словами “, якщо інше не визначено НД та/або умовами договору (державного контракту)”;

абзац восьмий пункту 8 після слів “(військовому представництву)” доповнити словами “, зокрема важливі завдання з ТОР (чутливі до безпеки польотів завдання з ТОР, що вимагають незалежної перевірки (інспекції))”;

абзац дев'ятий пункту 8 виключити;

пункт 9 викласти в такій редакції:

“9. На запит організації з ТОР допускається уточнення обсягу та технології ремонту АТ за листами виробників і розробників, які узгоджені з представництвом замовника (військовим представництвом), з подальшим впровадженням необхідних змін відповідними бюлетенями промисловості.

Порядок відновлення та взяття на облік конструкторської, технологічної і ремонтної документації АТ, за якою не здійснюється авторський нагляд, встановлюється Міністерством оборони України.

Організації з ТОР для зміни обсягу та технології ремонту АТ, за якою не здійснюється авторський нагляд, необхідно запропонувати головній організації замовника, що здійснює науково-методичне супроводження експлуатації та

серійного ремонту АТ, науково-технічну розробку для проведення її науково-технічної експертизи.”;

абзац третій пункту 12 після слів “польотний лист” доповнити словами “, а також здійснено передачу до експлуатації ПС встановленим порядком (сертифікація лінійного ТО в умовах бази організації з ТОР)”;

абзац четвертий пункту 12 викласти в такій редакції:

“Випробувальні польоти ПС, зареєстрованих у реєстрі державних повітряних суден України, виконуються за наявності спеціального сертифіката льотної придатності державного повітряного судна або дозволу (військового) на виконання польотів, виданого уповноваженим підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України відповідно до правил, які затверджуються наказом Міністерства оборони України. Випробувальні польоти інших ПС, які належать до військової техніки, здійснюються за умови їх тимчасової реєстрації уповноваженим підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України. Порядок надання допуску до виконання польотів таким ПС визначається відповідними правилами, які затверджуються наказом Міністерства оборони України.”;

абзац чотирнадцятий пункту 12 викласти в такій редакції:

“керівник з виробництва (керівник з базового ТОР ПС) та/або керівник з лінійного ТО ПС – загальну організацію підготовки ПС до польоту, що забезпечує виконання робіт у повному обсязі з необхідною якістю та передачу до експлуатації ПС встановленим порядком (сертифікація лінійного ТО в умовах бази організації з ТОР)”;

в абзаці вісімнадцятому пункту 12 слова “авіаційний технік ПС” замінити словами “старший авіаційний технік (технік) ПС (бортовий технік)” та доповнити таким реченням: “Передача до експлуатації ПС (сертифікація лінійного ТО в умовах бази організації з ТОР) здійснюється уповноваженим персоналом, який засвідчує ТО, відповідно до правил, які затверджуються наказом Міністерства оборони України”;

абзац другий пункту 16 викласти в такій редакції:

“Початок відліку міжремонтних ресурсних показників та гарантійних зобов’язань відремонтованої АТ здійснюється від дати видачі сертифіката передачі до експлуатації ПС / сертифіката дозволеної передачі компонента, який видається після виконання відповідної сертифікації ТОР встановленим порядком.”.

8. У розділі IX:

1) пункт 1 глави 2 доповнити новим абзацом другим такого змісту:

“Виявлені при проведенні випробувань відмови та несправності нових зразків АТ не обліковуються як інциденти і наводяться в акті випробувань. На модернізованих (модифікованих) зразках АТ такий облік застосовно лише в частині внесених конструктивних змін до базової конструкції.”.

У зв’язку з цим абзаци другий – сьомий вважати абзацами третім – восьмим відповідно.

9. У розділі X:

1) пункт 2 глави 1 викласти в такій редакції:

“2. Усі роботи, пов’язані зі здаванням ПС до авіаційних частин (замовнику), підготовкою до ознайомлювального польоту і перельоту, виконуються персоналом ЛВС підприємства-виробника (АРП), а також СДА, які здають ПС.

ІТС для приймання ПС та їх компонентів та обладнання викликається керівником підприємства-виробника (АРП) за погодженням з керівником військового представництва на підприємстві-виробнику (АРП), СДА, які здають ПС.

Персонал авіаційних частин (замовника) допускається до приймання ПС на ЛВС наказом керівника підприємства-виробника (АРП) за наявності доручення на отримання ПС.

Уповноважений персонал підприємства-виробника (АРП) та керівник військового представництва на підприємстві-виробнику (АРП), СДА, які здають ПС, представляє ПС для приймання групі ІТС авіаційної частини (замовника).

Приймання ПС здійснюється групою ІТС шляхом перевірки їхнього стану в обсязі не менше контрольного огляду.

Забезпечення ІТС інструментом і необхідною контрольно-перевірочною апаратурою для перевірки систем і обладнання ПС покладається на ЛВС підприємства-виробника (АРП), СДА, які здають ПС.

Виявлені недоліки і несправності мають бути записані у відомість дефектів та усунуті персоналом ЛВС і виробничих підрозділів підприємства-виробника (АРП), СДА, які здають ПС. Про перевірку усунення недоліків і несправностей ІТС робить запис у відомості дефектів.

Приймання виготовлених ПС здійснюється після оформлення документації.”;

2) у главі 5:

абзац третій пункту 4 викласти в такій редакції:

“перша категорія – нові ПС або АД (не були у використанні), які знаходяться на зберіганні у центрах забезпечення та на складах військових частин, відповідають вимогам технічних умов та відповідних стандартів з невичерпаним ресурсом та (або) строком служби і повністю придатні для використання за призначенням;”;

абзац четвертий пункту 4 викласти в такій редакції:

“друга категорія – ПС або АД, які знаходяться в експлуатації (були у використанні), які утримуються у центрах забезпечення та на складах військових частин, відповідають всім вимогам експлуатаційної документації, придатні до використання за призначенням (з ремонтом або після ремонту) і використовуються у межах встановленого ресурсу та (або) строку служби;”;

абзац п'ятий пункту 4 викласти в такій редакції:

“третя категорія – ПС або АД, встановлений ресурс та (або) строк служби яких закінчився, але за своїм технічним (якісним) станом вони є придатними для використання за прямим призначенням після контрольно-відновлювальних робіт і переведення на експлуатацію за технічним станом, потребують КТО та відновлювальних робіт в процесі експлуатації за технічним станом, відновлення справності яких може бути здійснено шляхом виконання робіт з продовження строків служби (ресурсів) або ремонту;”;

абзац шостий пункту 4 викласти в такій редакції:

“четверта категорія – ПС або АД, що за своїм технічним (якісним) станом потребують капітального (заводського) ремонту (вичерпали встановлений ресурс та (або) строк служби), який є економічно доцільним;”;

абзаци сьомий – восьмий пункту 4 викласти в такій редакції:

“п’ята категорія – ПС або АД, які є технічно несправним і за своїм якісним (технічним) станом непридатне для подальшого використання, морально і фізично застаріле, не відповідає вимогам технічних умов та відповідних стандартів, відновлення (ремонт) якого технічно неможливе або економічно недоцільне та яке підлягає списанню. ПС або АД п’ятої категорії можуть бути переведені або переобладнані в навчальні (наочні) посібники для використання в освітній галузі або утилізовані.

ПС або АД, переведені до п’ятої категорії підлягають вилученню з обліку (списанню) військових частин (установ) на підставі виконаного наряду (розпорядження) на розбирання (розділення) військового майна, виданого начальником відповідної служби забезпечення, після оприбуткування на відповідному складі (сховищі) агрегатів, вузлів, приладів, деталей, матеріалів, металобрухту та іншого майна, отриманого від розбирання (розділення). Після оприбуткування на відповідному складі (сховищі) майна, що утворилось від розбирання, складається акт якісного (технічного) стану встановленого зразка та затверджується командиром військової частини (керівником СДА). Затверджений акт якісного (технічного) стану встановленого зразка є підставою для знищення формуляра ПС або АД встановленим порядком.”;

3) пункт 6 глави 7 викласти в такій редакції:

“6. Завершальний етап утилізації складається з:

розбирання планера та агрегатів (згідно з відомостями) на металобрухт із поділом на чорні, кольорові та інші метали;

розбирання систем і агрегатів з метою вилучення деталей, елементів і вузлів, що містять дорогоцінні метали та коштовні сплави;

здача продуктів утилізації з оприбуткуванням на відповідному складі (сховищі);

складання та затвердження акта якісного (технічного) стану встановленого зразка;

знищення в установленому порядку формулярів (паспортів);

оформлення відповідних документів (справа ліквідації);

вилучення АТ з обліку.”;

10. У главі 1 розділу XIII:

в абзаці другому пункту 11 слова “по команді” замінити словами “у порядку підпорядкованості”;

у пункті 12 слово “радіологічного” замінити словом “радіаційного”;

в абзаці четвертому пункту 12 слово “радіологічного” замінити словом “радіаційного”;

в абзаці п'ятому пункту 12 слово “радіологічного” замінити словом “радіаційного”;

в абзаці шьомому пункту 12 слово “радіологічного” замінити словом “радіаційного”.

11. У розділі XIV:

1) главу 1 доповнити новим пунктом 4 такого змісту:

“4. Керівний ІТС військових навчальних закладів, у підпорядкуванні яких є авіаційні частини (СДА), керується відповідними посадовими обов'язками визначеними для посадових осіб з'єднань.”;

2) в абзаці п'ятому пункту 3 глави 12 слова "і щокварталу провадити звірку їх з еталонним примірником" замінити словами "та проводити щоквартальну звірку їх з еталонним примірником";

3) в абзаці першому пункту 1 глави 2 слово "об'єднанні" замінити словом "з'єднанні";

4) в абзаці третьому пункту 1 глави 6 аббревіатуру "КПД ІТР" замінити аббревіатурою "ПД ТЗР";

5) в абзаці четвертому пункту 3 глави 4 слова "до заступника командира частини включно" замінити словами "(крім командира частини та його заступників)";

6) доповнити новою главою 8-1 такого змісту:

"8-1. Начальник ТППР авіаційної частини

1. Начальник ТППР авіаційної частини відповідає за:

бойову та мобілізаційну готовність позиції;

бойову підготовку, виховання, військову дисципліну і моральний стан персоналу ТППР частини;

постійну готовність сил і засобів ТППР частини до перебазування, а також за справність КАЗУ частини в обсязі своїх функціональних обов'язків;

справність, збереження ЗНО СЗ, засобів контролю та інструменту, які використовуються в ТППР частини;

планування, організацію, своєчасне й якісне виконання регламентних робіт, військового ремонту і робіт за бюлетенями на КАЗУ, що надходять в ТППР частини;

своєчасне забезпечення підрозділів частини справним КАЗУ;

підготовку до бойового застосування КАЗУ;

облік і використання матеріальних і технічних засобів в ТППР частини;

організацію та дотримання персоналом заходів безпеки під час роботи з КАЗУ;

забезпечення пожежовибухобезпеки на території в службових і виробничих приміщеннях ТППР;

інженерно-технічну підготовку персоналу ТППР частини;

дотримання правил поведіння із секретними виробами;

правильність проведення і своєчасність подання встановленої обліково-звітної документації.

Начальник ТППР частини у спеціальному відношенні підпорядковується заступнику командира частини з ІАС і є прямим начальником усього персоналу ТППР частини.

2. Начальник ТППР частини повинен:

знати конструкцію та правила технічної експлуатації КАЗУ та засобів її контролю;

досконало знати документи, які регламентують експлуатацію, ремонт КАЗУ, порядок забезпечення КАЗУ і визначають організацію роботи ІТС, ТППР частини, вивчати ці документи з персоналом ТППР частини і забезпечувати виконання їх вимог;

організовувати роботу персоналу ТППР, забезпечувати своєчасне і якісне виконання робіт за бюлетенями, регламентних робіт і військового ремонту відповідно до ЕД, бюлетенів заводів-виробників, вказівок ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ;

організовувати роботу на КАЗУ представників промисловості відповідно до керівних документів;

розробляти та подавати на затвердження заступнику командира частини з ІАС річний і місячні плани направлення КАЗУ на регламентні роботи;

проводити розрахунки на перебазування ТППР частини;

знати ділові та моральні якості персоналу ТППР частини, брати участь у його підборі та розстановці;

контролювати дотримання персоналом встановлених правил поведінки з секретним обладнанням і документацією;

здійснювати своєчасне відправлення в ремонт несправних КАЗУ та їх агрегатів;

організовувати своєчасний метрологічний контроль та повірку КПА, вантажопідйомних засобів;

організовувати підготовку персоналу і засобів технічного обслуговування ТППР до підготовки АЗУ під час ведення бойових дій та під час проведення навчань;

організовувати рекламацийну роботу, своєчасне та якісне виконання робіт за бюлетенями на КАЗУ і засобах технічного обслуговування;

щомісяця підводити підсумки роботи і щотижня проводити технічні розбори з персоналом ТППР частини;

виконувати розрахунки і складати заявки на матеріальні засоби, необхідні для забезпечення роботи ТППР частини, контролювати наявність матеріальних засобів, правильність їх зберігання та використання за прямим призначенням;

організовувати облік витрати матеріальних засобів, фактично витрачених на виконання регламентних робіт і військового ремонту на КАЗУ, вносити пропозиції щодо зміни та уточнення їх комплектації та норм витрат;

здійснювати огляди ЗНО СЗ, інструменту ТППР відповідно до встановлених норм;

узагальнювати досвід роботи персоналу ТППР частини, аналізувати трудовитрати на виконання регламентних робіт і військового ремонту на КАЗУ, вживати заходів щодо вдосконалення засобів і технологій виконання робіт та підвищення продуктивності праці;

впроваджувати в ТППР частини передові методи наукової організації праці, високу технічну культуру, підтримувати ТППР частини на рівні високоорганізованого виробництва;

керувати бойовою і інженерно-технічною підготовкою, вихованням персоналу ТППР частини;

підтримувати статутний порядок і військову дисципліну, піклуватися про матеріально-побутове забезпечення і збереження здоров'я всього персоналу ТППР частини;

забезпечувати виконання заходів щодо захисту від ЗМУ, протипожежного захисту, ПД ТЗР, персоналу ТППР частини, охорони навколишнього середовища;

вести встановлений облік і звітність та журнал начальника технічної позиції підготовки ракет (додаток 45), контролювати ведення документації в групах;

організовувати пономерний облік бюлетенів.

3. Начальник ТППР частини має права командира підрозділу.”.

У зв'язку з цим глави 8 – 20 вважати главами 9 – 21 відповідно;

7) в абзаці п'ятому пункту 3 глави 12 слова “і щокварталу провадити звірку їх з еталонним примірником” замінити словами “та проводити щоквартальну звірку їх з еталонним примірником”;

8) абзац дев'ятий пункту 1 глави 13 викласти в такій редакції:

“відпрацювання переліку та облік фактичної витрати ресурсу (строку служби) агрегатів, ресурс (строк служби) яких відрізняється від ресурсу (строку служби) основного виробу та залишок яких становить менше 20 годин (одного місяця)”;

9) у главі 15:

в абзаці першому слова “(старший бортовий технік)” замінити словами “(старший бортовий технік, бортовий технік)”;

в пункті 1 слова “(старший бортовий технік)” замінити словами “(старший бортовий технік, бортовий технік)” та після слів “05 січня 2015 року” доповнити знаком та цифрою “№ 2”;

в абзаці першому пункту 2 слова “(старший бортовий технік)” замінити словами “(старший бортовий технік, бортовий технік)”;

в абзаці першому пункту 3 слова “(старший бортовий технік)” замінити словами “(старший бортовий технік, бортовий технік)”.

12. У додатках:

1) абзац третій пункту 3 додатка 7 викласти в такій редакції:

“У разі перебазування самостійною колоною начальник колони призначається з осіб керівного складу ІАС частини.”;

2) пункт другий додатка 41 викласти в такій редакції:

“2. У графі “Примітка” інструментальної відомості робиться запис про втрату, списання, поломку або передачу інструменту іншій особі. Графа 6 заповнюється олівцем.”;

3) у додатках 1, 3, 16, 20, 31, 32, 36, 37, 40, 44 – 47:

слова “ініціали, прізвище” замінити словами “Ім’я, ПРИЗВИЩЕ”.

13. У тексті Правил:

1) аббревіатуру “НТД” замінити аббревіатурою “НД”;

2) аббревіатуру “ОУА ЦОВВ та ЗСУ” замінити аббревіатурою “ОУА”;

3) аббревіатуру “ПІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ” замінити аббревіатурою “ПІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ”;

4) слова “аркуш контролю” у всіх відмінках та числах замінити словами “лист контролю” у відповідних відмінках і числах.

14. Доповнити Правила інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України, затверджені наказом Міністерства оборони України від 05 липня 2016 року № 343, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 08 серпня 2016 року за № 1101/29231, додатками 48, 49, що додаються.

Начальник Управління регулювання діяльності
державної авіації України



Андрій ТЕЛЕГІН

Додаток 48

до Правил інженерно-авіаційного
забезпечення державної авіації України
(пункт 4 глави 1 розділу II)

Журнал
обліку повітряних суден, що перелітають

Розпочато “___” _____ 20__ р.

Закінчено “___” _____ 20__ р.

№ з/п	Дата посадки	Тип ПС, заводський №	ПРІЗВИЩЕ командира екіпажу і бортового техніка	Дата виконання підготовки		Зауваження про роботу авіаційної техніки в польоті	Відмітки про усунення (що зроблено, підпис)	ПРІЗВИЩЕ, хто допустив до вильоту
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Додаток 49

до Правил інженерно-авіаційного
забезпечення державної авіації України
(пункт 13 глави 5 розділу III)

Бортова картка
на переліт повітряного судна № _____ бортовий № _____
(тип) (заводський)
Дата вильоту (передпольотної підготовки) _____
Дата попередньої підготовки (ДРАТ) _____
Дата паркового дня _____

I. Дані за ПС на переліт з аеродрому _____
на аеродром _____

1. Ресурс, заправка, боєприпаси, злітна маса		Літак	Двигуни		КСА-3 ГТДЕ
			Лів.	Прав.	
Залишок ресурсу (строку служби) до чергового ремонту					
Залишок ресурсу (строку служби) до чергових регламентних робіт (дата виконання крайніх регламентних робіт)					
Заправка	паливо (сорт, тип, вага, к-ть)				
	масло (сорт, к-ть)				
	гідравлічні рідини (тип, літр)				
	СВС (літр)				
Зарядка	кисень (кг/см ²)				
	повітря (кг/см ²)				
	азот (кг/см ²)				
Підвісні баки	(тип, кількість)				
Спорядження АЗУ	артилерійське (тип, шт.)				
	ракетне (тип, шт.)				
	бомбардувальне (тип, шт.)				
Злітна маса					

2. Таблиця обліку встановлення акумуляторних батарей та гальмівних парашутів

	Заводський номер	Дата встановлення
Акумуляторна батарея		
Гальмівний парашут		

3. Таблиця спорядження авіаційними засобами ураження

Дата	Тип АЗУ	Точка підвіски	К-сть	Зав. №	Рік випуску	№ партії	Час дії або час дальнього взведення, що встановлено на підривач	ПРИЗВИЩЕ та підпис

4. Підготовка ПС до польотів

Найменування обладнання	Прізвище і підписи виконавців і контролерів про виконання підготовки	
	Передпольотна підготовка (підготовка до повторного польоту) " " 20 р.	
	виконавець	контролер
ЛД		
АО		
ЗАК та ЕА		
АОз		
РЕО		
АПНК		
ЗР		
ЛД і ЗАПЛ		

Злив відстою палива виконав. Відстій чистий. Інструмент перевірено, в наявності.

Технік ПС _____
(військове звання, підпис, ПРИЗВИЩЕ)

Політ на ПС згідно з завданням дозволяю:

(посада)

(військове звання, підпис, ПРИЗВИЩЕ)

5. Зауваження льотного складу

Час вибігу роторів				Зауваження, підпис, ПРИЗВИЩЕ льотчика	Відмітка про усунення (що зроблено)	Усунув	Контро- лював
РНТ		РВТ					
Лів.	Прав.	Лів.	Прав				

Картку склав _____
(підпис, ПРИЗВИЩЕ)

Картку перевірів _____
(підпис, ПРИЗВИЩЕ)

II. Заправка та спорядження ПС, контроль готовності на оперативному аеродромі

1. Таблиця спорядження авіаційними засобами ураження

Дата	№ вильоту	Тип АЗУ	Точка підвіски	Кількість	Зав. номер	Рік випуску	№ партії	Час дії або час дальнього взведення, що встановлено на підривач	ПРІЗВИЩЕ та підпис

2. Таблиця обліку встановлення (зняття) гальмівних парашутів

Дата		№ гальмівного парашуту	ПРІЗВИЩЕ і підпис	
встановлення	зняття		за здавання	за приймання

3. Таблиця обліку заправки ПС паливом

Дата	№ відомості	Густина	Показник лічильника ПЗ		Різниця в показниках (л)	Кількість дозаправленого (кг)	Кількість палива в баках	Підпис та ПРІЗВИЩЕ виконавця	Підпис та ПРІЗВИЩЕ контролера
			до заправки	після заправки					

4. Таблиця обліку заправки (зливу), дозаправки гідросистем

Дата	Марка	№ відомості	Гідросистема (кількість, л)				Підпис та ПРІЗВИЩЕ виконавця	Підпис та ПРІЗВИЩЕ контролера
			загальна ГС		бустерна ГС			
			заправлено	зливо	заправлено	зливо		

5. Таблиця обліку заправки (зливу) масла для (з) двигунів

Дата	Марка масла	№ відомості	Двигун (кількість, л)								Середня годинна витрата масла	Підпис та ПРІЗВИЩЕ виконавця	Підпис та ПРІЗВИЩЕ контролера
			лівий				правий						
			перед заправкою	заправлено	зливо	всього	перед заправкою	заправлено	зливо	всього			

6. Підготовка ПС до польотів

Найменування обладнання	ПРІЗВИЩЕ і підписи виконавців і контролерів про виконання підготовки							
	Передпольотна підготовка “ ” 20__ р.		Підготовка до повторного польоту “ ” 20__ р.				Післяпольотна підготовка “ ” 20__ р.	
вик.	контр.	до 2-го польоту	до 3-го польоту	до 4-го польоту	до 5-го польоту	вик.	контр.	
			вик./кон.	вик./кон.	вик./кон.	вик./кон.		
ЛД								
АО								
ЗАК та ЕА								
АОз								
РЕО								
АПНК								
ЗР								
ЛД і ЗАПЛ								

Політ на ПС згідно завдання дозволяю:

(посадж)

(військове звання, підпис, ПРІЗВИЩЕ)

Готовність літака до польотів перевірів

(військове звання, підпис, ПРІЗВИЩЕ)

Особливості ведення бортової картки

Записи в бортових картках в пунктах 1 – 3 розділу I робляться старшими авіаційними техніками (техніками) ПС (бортовими техніками) на аеродромах постійного базування.

Записи в бортових картках про виконання передпольотної підготовки ПС на аеродромах постійного базування робляться спеціалістами ІАС в пункті 4 розділу I.

Решта записів в бортових картках робляться спеціалістами передової команди (складом льотних екіпажів) після перебазування ПС на оперативні аеродроми (аеродроми маневру).

У випадку, якщо після перебазування на оперативні аеродроми (аеродроми маневру) ПС не плануються до залучення до виконання завдань (польоти на бойове застосування) спеціалісти передової команди (льотні екіпажі) виконують післяпольотну підготовку із записом про це в пункті 6 розділу II.

Якщо після перебазування на оперативні аеродроми (аеродроми маневру) ПС плануються до залучення до виконання завдань (польоти на бойове застосування) спеціалісти передової команди (льотні екіпажі) виконують підготовку до повторного польоту із записом про це в пункті 6 розділу II.

Розділ II бортових карток друкується на окремих аркушах та додається до аркушів розділу I бортової картки кожного льотного дня на оперативному аеродромі.”.

Начальник Управління регулювання діяльності
державної авіації України



Андрій ТЕЛЕГІН

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проекту наказу Міністерства оборони України

“Про затвердження Змін до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України”

Зміст положення (норми) Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України	Зміст відповідного проекту Змін до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України
1	2
Абзац двадцять другий пункту 2 розділу І:	
зберігання авіаційної техніки під час експлуатації – перебування АТ в спеціально відведеному місці в заданому стані для забезпечення її зберігання протягом установленого строку;	зберігання авіаційної техніки під час експлуатації – перебування АТ в спеціально відведеному місці в заданому стані для забезпечення її збережуваності протягом установленого строку;
Абзац двадцять п'ятий пункту 2 розділу І	
контроль за технічним станом – перевіряння відповідності значень параметрів виробу АТ вимогам технічної документації та визначення на цій основі одного із заданих видів технічного стану виробу АТ в даний момент;	контроль технічного стану – перевіряння відповідності значень параметрів виробу АТ вимогам технічної документації та визначення на цій основі одного із заданих видів технічного стану виробу АТ в даний момент;
Абзац п'ятдесят перший пункту 2 розділу І:	
ремонт за технічним станом авіаційної техніки – ремонт, під час якого контроль за технічним станом виконується з періодичністю та в обсязі, встановлені нормативно-технічними документами (далі – НТД), чи за наявності несправності АТ, а обсяг і момент початку ремонту визначаються станом АТ;	ремонт за технічним станом авіаційної техніки – ремонт, під час якого контроль технічного стану виконується з періодичністю та в обсязі, встановленими в нормативній документації (далі – НД), а обсяг і момент початку ремонту визначаються станом АТ;
Абзац п'ятдесят другий пункту 2 розділу І:	
середній ремонт авіаційної техніки – ремонт, який виконується для відновлення справного стану і	середній ремонт авіаційної техніки – ремонт, який виконують для відновлення справного стану і часткового

1	2
часткового відновлення ресурсних показників із заміною чи відновленням складників обмеженої номенклатури з відповідним контролем технічного стану АТ в обсязі, встановленому НТД;	відновлення ресурсу (строку служби) з заміною чи відновленням складників обмеженої номенклатури з відповідним контролем технічного стану АТ в обсязі, встановленому в НД;
Виріб АТ ДА – одиниця промислової продукції, що належить до АТ ДА, або будь-який складник цієї одиниці.	Абзац другий пункту 7 розділу І: Виключити.
8. До засобів експлуатації виробів АТ належать будівлі, споруди, технічні пристрої, запасні частини та матеріали, призначені для виконання робіт на виробі АТ на всіх етапах експлуатації.	Абзац перший пункту 8 розділу І: 8. До засобів експлуатації виробів АТ належать будівлі, споруди, технічні пристрої, запасні частини та матеріали (далі – ЗЧМ), призначені для виконання робіт на виробі АТ на всіх етапах експлуатації.
11. Стан АТ, засобів її експлуатації і ремонту, а також якість технічної експлуатації оцінюються відповідно до методик, введених у дію керівниками органів управління авіацією центральних органів виконавчої влади та Збройних Сил України (далі – ОУА ЦОВВ та ЗСУ).	Пункт 11 розділу І: 11. Стан АТ, засобів її експлуатації і ремонту, а також якість технічної експлуатації оцінюються відповідно до методик, введених у дію керівниками органів управління авіацією центральних органів виконавчої влади, органів управління авіації Збройних Сил України, органів управління авіації інших військових формувань, утворених відповідно до законів України (далі – ОУА).
14. Забезпечення запасними частинами і матеріалами (далі – ЗЧМ) до АТ здійснюється за заявками посадових осіб ІАС авіаційної частини через відповідні служби забезпечення ОУА ЦОВВ та ЗСУ.	Абзац 1 пункту 14 розділу І: 14. Забезпечення ЗЧМ до АТ здійснюється за заявками посадових осіб ІАС авіаційної частини через відповідні служби забезпечення ОУА.

1	2
Абзац третій пункту 3 глави 1 розділу II:	структурні підрозділи головних інженерів авіації ГП ОУА ЦОВВ та ЗСУ;
структурні підрозділи головних інженерів авіації центральної виконавчої влади, Збройних Сил України та інших військових формувань, утворених відповідно до законів України (далі – ГПА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ);	структурні підрозділи головних інженерів авіації центральної виконавчої влади, Збройних Сил України та інших військових формувань, утворених відповідно до законів України (далі – ГПА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ);
Абзац двадцятий пункту 4 глави 1 розділу II:	журнал обліку ПС, які перелітають (додаток 48);
журнал обліку ПС, які перелітають;	журнал обліку ПС, які перелітають (додаток 48);
Абзац двадцять другий пункту 4 глави 1 розділу II:	ці Правила, Правила виконання польотів державної авіації України, затверджені наказом Міністерства оборони України від 05 січня 2015 року № 2, Міністерстві юстиції України 26 січня 2015 року за № 82/26527;
Абзац двадцять третій пункту 4 глави 1 розділу II:	ці Правила, Правила виконання польотів державної авіації України, затверджені наказом Міністерства оборони України від 05 січня 2015 року, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 26 січня 2015 року за № 82/26527;
обов'язки посадових осіб ІТС з протидії іноземній технічній розвідці.	обов'язки посадових осіб ІТС з протидії технічним засобам розвідки (далі – ПД ТЗР).
Абзац двадцять четвертий пункту 4 глави 1 розділу II:	обов'язки посадових осіб ІТС з протидії іноземній технічній розвідці.
Норма відсутня.	еталонні справи обліку на типи АТ, що експлуатуються авіаційною частиною.
Абзац четвертий пункту 1 глави 3 розділу II:	експлуатаційну (керівництво з льотної експлуатації, інструкція з розрахунку дальності і тривалості польоту, керівництво з технічної експлуатації, до якого входять: технічний опис, інструкції з експлуатації, технологічні карти та інструкції з ПД ТЗР, перелік несправностей, з якими ПС допускається до польоту, керівництво з

1	2
несправностей, з якими ПС допускається до польоту, керівництво з військового ремонту, регламент технічного обслуговування, керівництво з завантаження і центрування, альбом електричних схем, відомості ЗЧМ (експлуатаційні), норми розходу запасних частин на 100 годин експлуатації, норми розходу матеріальних засобів на 100 годин нальоту, відомість експлуатаційних документів);	військового ремонту, регламент технічного обслуговування, керівництво з завантаження і центрування, альбом електричних схем, відомості ЗЧМ (експлуатаційні), норми розходу запасних частин на 100 годин експлуатації, норми розходу матеріальних засобів на 100 годин нальоту, відомість експлуатаційних документів);
Підпункт 1 пункту 2 глави 3 розділу II: 1) формуляри (паспорти) ведуть авіаційний технік (старший авіаційний технік, борт-технік) ПС, начальники обслуг обслуговування (груп), старші техніки (техніки) обслуг обслуговування (груп) з відповідної спеціальності;	Підпункт 1 пункту 2 глави 3 розділу II: 1) формуляри (паспорти) ведуть старші авіаційні техніки (техніки) ПС (бортові техніки), начальники обслуг обслуговування (груп), старші техніки (техніки) обслуг обслуговування (груп) з відповідної спеціальності;
Абзац другий підпункту 2 пункту 2 глави 3 розділу II: про виконання регламентних робіт – начальник технічно-експлуатаційної частини авіаційної техніки (цеху, начальник ІАС льотно-випробувальної станції (далі – ЛВС) АРП), начальники груп регламенту та ремонту у відповідних частинах формуляра;”.	Абзац другий підпункту 2 пункту 2 глави 3 розділу II: про виконання регламентних робіт – начальник ТЕС АТ (цеху, начальник ІАС льотно-випробувальної станції (далі – ЛВС) АРП), начальники груп регламенту та ремонту у відповідних частинах формуляра;
Абзац сьомий підпункту 2 пункту 2 глави 3 розділу II: про виконання цільових оглядів та перевірок за вказівками вищих посадових осіб ІАС – авіаційний технік (борт-технік, механік) ПС, начальники (старші техніки) обслуг обслуговування (груп) зі спеціальності;”.	Абзац сьомий підпункту 2 пункту 2 глави 3 розділу II: про виконання цільових оглядів та перевірок за вказівками вищих посадових осіб ІАС – старші авіаційні техніки (техніки) ПС (бортові техніки), начальники (старші техніки) обслуг обслуговування (груп) зі спеціальності;
Підпункт 3 пункту 2 глави 3 розділу II: 3) за своєчасне та правильне занесення даних до	Підпункт 3 пункту 2 глави 3 розділу II: 3) за своєчасне та правильне занесення даних до

1	2
формулярів і стан формулярів є відповідальними авіаційний техник (борт-технік, механік) ПС і начальники обслуговування (груп) зі спеціальності. Правильність ведення формулярів командира ае з ІАС не рідше одного разу на три місяці, вищі посадові особи ІАС під час контролю оглядів ПС. Усі записи у формулярі (паспорті) виконують чорним або синьим (фіолетового) кольору акуратно, без підчистень. Не допускаються записи олівцем, чорнилом (кульовою ручкою) іншого кольору;	формулярів і стан формулярів є відповідальними старші авіаційні техніки (техніки) ПС (бортів техніки) і начальники обслуговування (груп) зі спеціальності. Правильність ведення формулярів перевіряє заступник командира ае з ІАС не рідше одного разу на три місяці, вищі посадові особи ІАС під час контролю оглядів ПС. Усі записи у формулярі (паспорті) виконують чорнилом (кульовою ручкою) чорного або синього (фіолетового) кольору акуратно, без виправлень і підчистень. Не допускаються записи олівцем, чорнилом (кульовою ручкою) іншого кольору;
Підпункт 4 пункту 2 глави 3 розділу II: 4) паспорт додається до кожного компонента та обладнання ПС, двигуна, які мають заводський номер. У ньому робляться відмітки про рух експлуатації, про проведені ремонти та бюлетенями промисловості, про виконані роботи, контрольні параметри і зведеного паспорта на комплекс обладнання вносяться також дані про зміни в комплектації комплексу. Записи у паспорті робляться на підставі даних формуляра ПС під час знімання агрегату з ПС та ремонту;	Підпункт 4 пункту 2 глави 3 розділу II: 4) паспорт (етикетка) додається до кожного компонента та обладнання ПС, двигуна, які мають заводський номер. У ньому робляться відмітки про рух експлуатації, про проведені ремонти та роботи за бюлетенями промисловості, про виконані регулювальні роботи, контрольні параметри і зведеного паспорта на комплекс обладнання. До зведеного паспорта на комплекс обладнання вносяться також дані про зміни в комплектації комплексу. Записи у паспорті робляться на підставі даних формуляра ПС під час знімання агрегату з ПС та ремонту;
Підпункт 8 пункту 2 глави 3 розділу II: 8) формуляри (паспорти) на АТ зберігаються в спеціальному приміщенні підрозділу, в обладнаннях для цього шафах. За організацію їх зберігання відповідальним є командир (начальник) підрозділу.	Підпункт 8 пункту 2 глави 3 розділу II: 8) формуляри (паспорти) на АТ зберігаються в спеціальному приміщенні підрозділу, в обладнаннях для цього шафах. За організацію їх зберігання відповідальним є командир (начальник) підрозділу. Старший авіаційний

1	2
Авіаційний технік ПС відповідає за зберігання і стан формулярів (паспортів) закріпленого за ним ПС. З метою забезпечення збереження формулярів ПС, який виконує завдання у відриві від базового аеродрому (більше 1 місяця), замість формулярів використовують бортову картку;	технік (технік) ПС (бортовий технік) відповідає за зберігання і стан формулярів (паспортів) закріпленого за ним ПС;
Пункт 3 глави 3 розділу II: 3. Необхідні зміни та доповнення до експлуатаційної, пономерної та ремонтної документації доводяться до СДА бюлетенями і вказівками П ОУА ЦОВВ та ЗСУ.	Пункт 3 глави 3 розділу II: 3. Необхідні зміни та доповнення до експлуатаційної, пономерної та ремонтної документації доводяться до СДА бюлетенями або вказівками ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ.
Пункт 4 глави 3 розділу II: 4. В авіації Збройних Сил, ОУА ЦОВВ, у з'єднанні, кожній авіаційній частині ведеться еталонний примірник документації (крім пономерної, облікової і звітної), до якого вносяться всі зміни та доповнення з експлуатації та ремонту АТ. За повноту і якість заповнення еталонних примірників, їх збереження, своєчасне вивчення з персоналом усіх змін і доповнень, які вносяться, відповідають старші інженери (старші) інженери з'єднання з спеціальності та старші інженери (інженери) авіаційної частини з спеціальності. Зазначені посадові особи повинні забезпечити своєчасне внесення до документації змін (доповнень) і не менше одного разу на рік перевіряти наявність і стан еталонних примірників документації із записом про це на вклесному спеціально для цього аркуші.	Пункт 4 глави 3 розділу II: 4. В ОУА, у з'єднанні, кожній авіаційній частині ведеться еталонний примірник документації (крім пономерної, облікової і звітної), до якого вносяться всі зміни та доповнення з експлуатації та ремонту АТ. За повноту і якість заповнення еталонних примірників, їх збереження, своєчасне вивчення з персоналом усіх змін і доповнень, які вносяться, відповідають старші інженери з'єднання з спеціальності та старші інженери (інженери) авіаційної частини з спеціальності. Зазначені посадові особи повинні забезпечити своєчасне внесення до документації змін (доповнень). Старші інженери з'єднання з спеціальності повинні не менше одного разу на рік перевіряти наявність і стан еталонних примірників документації, яка знаходиться у підпорядкованих військових

1	2
За своєчасне внесення змін і доповнень у робочі примірники документації та їх звірку раз на півроку з еталонним примірником із записом про це на вклесному спеціально для цього аркуші відповідають начальники ТЕС ланок, начальники обслуговування, начальники груп.	частинах, своєчасне внесення до неї змін (доповнень) із записом про це на вклесному спеціально для цього аркуші. Старші інженери (інженери) авіаційної частини зі спеціальності повинні не менше одного разу на рік перевіряти наявність і стан робочих примірників документації, своєчасне внесення до них змін і доповнень із записом про це на вклесному спеціально для цього аркуші. За своєчасне внесення змін і доповнень у робочі примірники документації та їх щоквартальну звірку з еталонним примірником із записом про це на вклесному спеціально для цього аркуші відповідають начальники ТЕС ланок, начальники обслуговування, начальники груп.
Пункт 1 глави 4 розділу II: 1. Контроль за виконанням у з'єднаннях і авіаційних частинах вимог службових документів з ІАС (наказів, директив, вказівок) здійснюють відповідні керівники ІАС вищих рівнів. Облік зазначених документів ведеться у журналі обліку і контролю виконання наказів, директив, вказівок і розпоряджень з експлуатації авіаційної техніки в органі управління авіацією (додаток 5).	1. Контроль за виконанням у з'єднаннях і авіаційних частинах вимог службових документів з ІАС (наказів, директив, вказівок) здійснюють відповідні керівники ІАС.
Пункт 2 глави 4 розділу II: 2. Облік виконання робіт за бюлетенями на АТ ведеться в авіаційних частинах у журналі обліку і контролю виконання наказів, директив, вказівок і	2. Облік службових документів з ІАС (наказів, директив, вказівок) ведеться у журналі обліку і контролю виконання наказів, директив, вказівок і розпоряджень з

1	2
розпоряджень з експлуатації авіаційної техніки в частині (установі) (додаток 6).	експлуатації авіаційної техніки в органі управління ІАС (додаток 5) та в частині (установі) (додаток 6).
Абзац 10 пункту 6 глави 1 розділу III: Початком відліку призначеного ресурсу (строку служби), ресурсу (строку служби) до першого ремонту та міжремонтного ресурсу (строку служби) виробу АТ є дата запису в його пономерній документації про випуск (закінчення ремонту) керівником підприємства (для виробу АТ іноземного виробництва – уповноваженим персоналом).	Початком відліку призначеного ресурсу (строку служби), ресурсу (строку служби) до першого ремонту та міжремонтного ресурсу (строку служби) виробу АТ є дата запису в його пономерній документації про випуск (закінчення ремонту) керівником підприємства (для виробу АТ іноземного виробництва – уповноваженим персоналом). Для АТ, відремонтованої після 01.12.2020, початок відліку міжремонтних ресурсних показників здійснюється від дати видачі сертифіката передачі до експлуатації ПС / сертифіката дозволеної передачі компонента.
Пункт 13 глави 5 розділу III: 13. Після підготовки ПС на аеродромах маневру складом льотних екіпажів командиром екіпажу робиться запис про виконання підготовки в бортовій картці.	Пункт 13 глави 5 розділу III: 13. Після підготовки ПС на аеродромах маневру складом льотних екіпажів командиром екіпажу робиться запис про виконання підготовки в бортовій картці (додаток 49), крім ПС, які укомплектовані бортовими журналами підготовки ПС.
Пункт 1 глави 1 розділу IV: 1. Організація роботи ІТС та правила технічної експлуатації АТ встановлюються цими Правилами, керівництвами з технічної експлуатації, регламентами технічного обслуговування, вказівками головного інженера авіації Військово-Повітряних Сил, технічними розпорядженнями начальника озброєння Військово-	Пункт 1 глави 1 розділу IV: 1. Організація роботи ІТС та правила технічної експлуатації АТ встановлюються цими Правилами, іншими застосовними правилами у галузі державної авіації, експлуатаційною документацією, вказівками головного інженера авіації Військово-Повітряних Сил, технічними розпорядженнями начальника озброєння

1	2
Повітряних Сил, вказівками головного інженера авіації Повітряних Сил Збройних Сил України стосовно АТ, експлуатантом якої є Повітряні Сили Збройних Сил України. Якщо АТ експлуатується лише в одному ОУА ЦОВВ або ЗСУ, правила технічної експлуатації АТ встановлюються вказівками старшої посадової особи ІАС цього ОУА. У решті випадків старшу посадову особу ІАС щодо встановлення правил технічної експлуатації АТ визначає Уповноважений підрозділ Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України.	Військово-Повітряних Сил, вказівками головного інженера авіації Повітряних Сил Збройних Сил України стосовно АТ, експлуатантом якої є Повітряні Сили Збройних Сил України. Якщо АТ експлуатується лише в одному ОУА, правила технічної експлуатації АТ встановлюються вказівками старшої посадової особи ІАС цього ОУА. У решті випадків старшу посадову особу ІАС щодо встановлення правил технічної експлуатації АТ визначає Уповноважений підрозділ Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України.
	Правила державної авіації України, в яких використано принципи EASA (European Union Aviation Safety Agency) та Європейських військових вимог з льотної придатності (European Military Airworthiness Requirements), схвалених MAWA Forum (Military Airworthiness Authorities Forum) під егідою EDA (European Defence Agency) є обов'язковими для ПС/компонентів ПС, на які отримано від відповідного компетентного органу (держави розробника (виробника)) сертифікат типу, обмежений сертифікат типу, додатковий сертифікат типу, схвалення за визначеним технічним стандартом. Для інших ПС/компонентів ПС зазначені правила діють в частині де застосовано (визначається уповноваженим підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України).

1	2
Також Уповноваженим підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації видаються директиви льотної придатності, обов'язкові для виконання на поновлення прийнятності рівня безпеки, коли є підстави вважати, що рівень безпеки цього ПС може опинитися під загрозою у разі невиконання таких дій. Технічна експлуатація ПС, які також використовуються в цивільній авіації, може здійснюватись за експлуатаційною, ремонтною документацією, введеною в дію (схваленою) Державною авіаційною службою України. ПС ДА, надані в оренду цивільним організаціям і внесені до Державного реєстру цивільних повітряних суден України як цивільні ПС, експлуатуються згідно з усіма вимогами Державної авіаційної служби України.	Також уповноваженим підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації видаються директиви льотної придатності, обов'язкові для виконання на ПС/компонентах ПС, для відновлення прийнятності рівня безпеки, коли є підстави вважати, що рівень безпеки цих ПС/компонентів ПС може опинитися під загрозою у разі невиконання таких заходів. ТОР ПС/компонентів, які також використовуються в цивільній авіації, може здійснюватись відповідно до даних для ТОР (експлуатаційної, ремонтної документації тощо), схвалених уповноваженим органом з питань цивільної авіації. ПС ДА, надані в оренду цивільним організаціям і внесені до Державного реєстру цивільних повітряних суден України як цивільні ПС, експлуатуються згідно з авіаційними правилами України.
Розробку, серійне виробництво АТ, ТО і ремонт здійснюють схвалені за правилами, затвердженими відповідними наказами Міністерства оборони України, підприємства.	Розробку, серійне виробництво, ТОР АТ здійснюють організації, схвалені за правилами, затвердженими відповідними наказами Міністерства оборони України. Цими наказами Міністерство оборони України визначає Уповноважений підрозділ Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації, на який покладається функції схвалення організації та сертифікації типу виробів АТ (ПС, АД, повітряний гвинт).

Абзац четвертий пункту 2 глави I розділу IV:

1	2
Пункт 9 глави 1 розділу IV:	
9. Інженери частини зі спеціальностей під керівництвом заступника командира авіаційної частини з ІАС раз на рік здійснюють комплексну перевірку ІАС ае, під час якої оцінюють додержання правил експлуатації ПС і ЗНО СЗ, їх технічний стан та законність допуску ПС до польотів. Аналогічні перевірки підрозділів ІАС авіаційної частини проводять комплексні групи ІАС посадових осіб ОУА ЦОВВ та ЗСУ. За результатами робіт складається акт.	9. Інженери частини зі спеціальностей під керівництвом заступника командира авіаційної частини з ІАС раз на рік здійснюють комплексну перевірку ІАС ае, під час якої оцінюють додержання правил експлуатації ПС і ЗНО СЗ, їх технічний стан та законність допуску ПС до польотів. Аналогічні перевірки підрозділів ІАС авіаційної частини проводять комплексні групи ІАС посадових осіб ОУА ЦОВВ та ЗСУ. За результатами робіт складається акт.
Абзац перший пункту 1 глави 2 розділу IV:	
1. Для виконання робіт на АТ виділяється не менше чотирьох днів на тиждень (з урахуванням днів виконання польотів). У ці дні проводяться паркові дні та дні робіт на АТ.	1. Для виконання робіт на АТ виділяється не менше чотирьох днів на тиждень (з урахуванням днів виконання польотів). У ці дні проводяться паркові дні, дні робіт на АТ, а також інші роботи, передбачені регламентами технічного обслуговування ПС та розпорядженнями посадових осіб ОУА.
Абзац другий пункту 1 глави 2 розділу IV:	
На АТ виконуються такі види підготовок, робіт і контролю за технічним станом:	На АТ виконуються такі види підготовок, робіт і контролю технічного стану:
Абзац другий пункту 2 глави 2 розділу IV:	
Роботи на АТ виконуються за технологічними картами. Типові технологічні карти підготовки ПС до польотів, регламентних робіт і складних демонтажно-монтажних робіт розробляються промисловістю та вводяться в дію ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ. У разі відсутності таких типових технологій інженсрами (інженерами) розробляються старшими інженсрами (інженерами)	Роботи на АТ виконуються за технологічними картами. Типові технологічні карти підготовки ПС до польотів, регламентних робіт і складних демонтажно-монтажних робіт розробляються промисловістю та вводяться в дію ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ. У разі відсутності таких типових технологій технологічні карти розробляються старшими інженерами (інженерами)

1	2
авіаційної частини зі спеціальності за участю спеціалістів літаючої авіаційно-технічної лабораторії (далі – ЛАТЛ) і затверджуються П ОУА ЦОВВ та ЗСУ. Визначення необхідності розробки технологічних карт усунення несправностей, демонтажно-монтажних робіт, виконання цільових оглядів, робіт за бюлетенями і розробку цих технологічних карт здійснюють старші інженери (інженери) авіаційної частини зі спеціальності, затверджує їх заступник командира авіаційної частини з ІАС.	авіаційної частини зі спеціальності за участю спеціалістів літаючої авіаційно-технічної лабораторії (далі – ЛАТЛ) і затверджуються керівником ІАС вищого рівня. Визначення необхідності розробки технологічних карт усунення несправностей, демонтажно-монтажних робіт, виконання цільових оглядів, робіт за бюлетенями і розробку цих технологічних карт здійснюють старші інженери (інженери) авіаційної частини зі спеціальності, затверджує їх заступник командира авіаційної частини з ІАС.
Зменшувати встановлений обсяг робіт, збільшувати періодичність виконання підготовки ПС до польоту та регламентних робіт, крім випадків, обумовлених цими Правилами, забороняється.	Зменшувати встановлений обсяг робіт, збільшувати періодичність виконання робіт на ПС, крім випадків, обумовлених цими Правилами, забороняється.
Пункт 10 глави 2 розділу IV: 10. Усі роботи на ПС виконуються тільки з дозволу старшого авіаційного техніка (авіаційного техніка, бортового техніка) ПС та в його присутності. Про початок та закінчення робіт на ПС спеціалісти всіх спеціальностей інформують старшого авіаційного техніка (авіаційного техніка, бортового техніка) ПС. У разі тимчасової відсутності старшого авіаційного техніка (авіаційного техніка, бортового техніка) бортового техніка, бортового техніка) роботи виконуються тільки з дозволу заступника командира ае з ІАС під керівництвом начальника ТЕЧ ланки (загону). Перед початком робіт старший авіаційний технік (авіаційний технік, бортовий технік) ПС перевіряє	Пункт 10 глави 2 розділу IV: 10. Усі роботи на ПС виконуються тільки з дозволу старшого авіаційного техніка (техніка) ПС (бортового техніка) та в його присутності. Про початок та закінчення робіт на ПС спеціалісти всіх спеціальностей інформують старшого авіаційного техніка (техніка) ПС (бортового техніка). У разі тимчасової відсутності старшого авіаційного техніка (техніка) ПС (бортового техніка) роботи виконуються тільки з дозволу заступника командира ае з ІАС під керівництвом начальника ТЕЧ ланки (загону). Перед початком робіт старший авіаційний технік (технік) ПС (бортовий технік) перевіряє наявність та

1	2
наявність та цілість пломб (відтисків печаток), стан чохлів, проводить зовнішній огляд ПС та ставить свій підпис в журналі прийому-передачі ПС.	цілість пломб (відтисків печаток), стан чохлів, проводить зовнішній огляд ПС та ставить свій підпис в журналі прийому-передачі ПС.
Пункт 11 глави 2 розділу IV:	
11. У разі виявлення на ПС зовнішніх пошкоджень або порушень його пломбування старший авіаційний технік (авіаційний технік, бортовий технік) ПС повинен негайно доповісти про це по команді у порядку підпорядкованості. Розпечатування такого ПС та його підготовка до польоту заступника командира частини з ІАС. Розслідування випадків зовнішнього пошкодження АТ або порушення пломбування здійснюється комісією, яка призначається командиром авіаційної частини. Рішення за матеріалами розслідування приймає командир авіаційної частини.	11. У разі виявлення на ПС зовнішніх пошкоджень або порушень його пломбування старший авіаційний технік (технік) ПС (бортовий технік) повинен негайно доповісти про це у порядку підпорядкованості. Розпечатування такого ПС та його підготовка до польоту заступника командира частини з ІАС. Розслідування випадків зовнішнього пошкодження АТ або порушення пломбування здійснюється комісією, яка призначається командиром авіаційної частини. Рішення за матеріалами розслідування приймає командир авіаційної частини.
Абзац перший пункту 13 глави 2 розділу IV:	
13. Старший авіаційний технік (авіаційний технік, бортовий технік) ПС та спеціалісти обслуговування доповідають по команді про всі несправності, які виявлені під час польоту та оглядів.	13. Старший авіаційний технік (технік) ПС (бортовий технік) та спеціалісти обслуговування доповідають у порядку підпорядкованості про всі несправності, які виявлені під час польоту та оглядів.
Пункт 19 глави 2 розділу IV:	
19. За збереження контейнерів, акумуляторних батарей, агрегатів знімного озброєння, десантно-транспортного обладнання (далі – ДТО) та АЗУ, які встановлені або підвішені на ПС, а також зняті з ПС на час польоту і знаходяться на стоянці, відповідає старший авіаційний технік (авіаційний технік) ПС.	19. За збереження контейнерів, акумуляторних батарей, агрегатів знімного озброєння, десантно-транспортного обладнання (далі – ДТО) та АЗУ, які встановлені або підвішені на ПС, а також зняті з ПС на час польоту і знаходяться на стоянці, відповідає старший авіаційний технік (технік) ПС (бортовий технік).

1	2
Абзац перший пункту 20 глави 2 розділу IV:	
“20. Техніки (механіки), що виконують заправлення ПС паливом, маслом, спеціальними рідинами та заряджання газами, відповідають за кількість заправлених рідин та газів і надійність закриття заправних пристроїв. Перед заправленням (заряджанням) бортових систем вони зобов’язані:”.	“20. Старші техніки (техніки, бортові техніки, механіки), що виконують заправлення ПС паливом, маслом, спеціальними рідинами та заряджання газами, відповідають за кількість заправлених рідин та газів і надійність закриття заправних пристроїв. Перед заправленням (заряджанням) бортових систем вони зобов’язані:”.
Пункт 1 глави 3 розділу IV:	
“1. Відповідно до рішення командира авіаційної частини на проведення польотів заступник командира авіаційної частини з ІАС виконує розрахунок необхідних сил, матеріальних засобів, засобів перевезення персоналу, ЗАТО ПС для підготовки ПС до польотів, складає заявку та надає її в установленому порядку до штабу та підрозділу забезпечення авіаційної частини для проведення подальшого планування забезпечення польотів. У розрахунках також визначається ІТС, який наказом командира частини призначається до забезпечення польотів.”.	“1. Відповідно до рішення командира авіаційної частини на проведення польотів заступник командира авіаційної частини з ІАС виконує розрахунок необхідних сил, матеріальних засобів, засобів перевезення персоналу, ЗАТО ПС для підготовки ПС до польотів, складає заявку та надає її в установленому порядку до штабу та підрозділу забезпечення авіаційної частини для проведення подальшого планування забезпечення польотів. У розрахунках також визначається ІТС, який наказом командира авіаційної частини призначається до групи забезпечення польотів.
Норма відсутня.	До складу технологічних обслуг спеціалістів обслуг обслуговування, для виконання видів підготовки ПС під час льотної зміни, можуть залучатися спеціалісти інших підрозділів, які мають відповідний допуск. У цьому випадку склад таких обслуг також визначається наказом командира авіаційної частини ”.

1	2
Пункт 9 глави 3 розділу IV:	
9. На час польотів із числа ІТС призначається команда технічної допомоги. Склад сил та засобів команди технічної допомоги визначається наказом командира авіаційної частини. Старший інженер польотів проводить інструктаж команди технічної допомоги. Команда технічної допомоги призначається для вивільнення ЗПС та руліжних доріжок (далі – РД) від несправних ПС, надання допомоги екіпажу (пасажирам) під час аварійного покидання ПС на землі та приступає до виконання цих операцій за командою керівника польотів. Порядок і місце збору команди визначається інструкцією з виконання польотів (використання повітряного простору) у районі даного аеродрому.	9. На час польотів із числа ІТС призначається начальник аварійно-рятувальної команди (далі – АРК) та команда технічної допомоги (інженерно-авіаційний підрозділ), що входить до складу АРК. Начальник АРК підпорядковується керівнику польотів на аеродромі. Склад сил та засобів команди технічної допомоги (інженерно-авіаційного підрозділу) визначається наказом командира авіаційної частини. Команда технічної допомоги призначається для вивільнення ЗПС та руліжних доріжок (далі – РД) від несправних ПС, надання допомоги екіпажу (пасажирам) під час аварійного покидання ПС на землі та приступає до виконання цих операцій за командою керівника польотів. Порядок і місце збору команди визначається інструкцією з організації евакуації повітряних суден.
Абзац п'ятий пункту 3 глави 6 розділу IV:	Абзац п'ятий пункту 3 глави 6 розділу IV:
відпрацьовує (відпрацьовують) аркуші (аркуші)	відпрацьовує (відпрацьовують) листи (листі)
контролю встановленої форми за кожною спеціальністю (додаток 13) виконання вказівок та розпоряджень у кількості примірників, що відповідає кількості підрозділів, які залучаються до виконання ЦОП;	контролю встановленої форми за кожною спеціальністю (додаток 13) виконання вказівок та розпоряджень у кількості примірників, що відповідає кількості підрозділів, які залучаються до виконання ЦОП;
Абзац другий пункту 10 глави 6 розділу IV:	Абзац другий пункту 10 глави 6 розділу IV:
Під час підготовки ПС, які знаходились на зберіганні, прийнятих з інших частин або АРП, до польотів необхідно забезпечити обов'язкове виконання на них всіх робіт за обсягами аркушів контролю, які були	Під час підготовки ПС, які знаходились на зберіганні, прийнятих з інших частин або АРП, до польотів необхідно забезпечити обов'язкове виконання на них всіх робіт за обсягами листів контролю які були

1	2
відпрацьовані за час перебування ПС на зберіганні, в інших частинах або в АРП.	відпрацьовані за останні 12 місяців перебування ПС на зберіганні в інших частинах або в АРП.
Абзац перший пункту 2 глави 7 розділу IV: 2. Регламентні роботи виконуються спеціалістами ТЕЧ АТ (окремих груп) авіаційної частини в спеціальних приміщеннях або на спеціальних майданчиках.	2. Регламентні роботи виконуються спеціалістами ТЕЧ АТ (окремих груп) авіаційної частини в спеціальних приміщеннях, в рухомих ЗНО СЗ (в рухомих універсальних (спеціальних) лабораторіях, авіаремонтних станціях, засобах обслуговування спеціальних систем) або на спеціальних майданчиках.
Абзац другий пункту 3 глави 7 розділу IV: Контроль за якістю виконання регламентних робіт здійснюється начальниками груп регламенту та ремонту (окремих груп) або безпосередніми начальниками виконавців згідно з переліком контрольних операцій та технологічними картами поопераційного контролю.	Абзац другий пункту 3 глави 7 розділу IV: Контроль за якістю виконання регламентних робіт здійснюється начальниками груп регламенту та ремонту (окремих груп) або безпосередніми начальниками виконавців згідно з переліком контрольних операцій та картами поопераційного контролю.
Абзац п'ятий пункту 6 глави 7 розділу IV: Приймання ПС з ТЕЧ АТ здійснюється начальником ТЕЧ ланки (загону) та начальниками обслуг обслуговування під керівництвом заступника командира ае з ІАС в обсязі контрольного огляду.	Приймання ПС з ТЕЧ АТ здійснюється начальником ТЕЧ ланки (загону) та начальниками обслуг обслуговування під керівництвом заступника командира ае з ІАС в обсязі контрольного огляду. За результатами контрольного огляду заступник командира ае з ІАС та начальник обслуг обслуговування роблять запис про якість виконання регламентних робіт в журналах начальників груп технічно-експлуатаційної частини авіаційної техніки частини.
Пункт 2 глави 10 розділу IV: 2. Обсяг КТО встановлюється вказівками ГІ ОУА ЦОВВ та ЗСУ. Керівним ІТС частини в процесі	Пункт 2 глави 10 розділу IV: 2. Обсяг КТО встановлюється вказівками ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ. Керівним ІТС частини в процесі

1	2
виконання КТО здійснюється контроль за технічним станом виробу АТ. У разі позитивних результатів вироб АТ допускається до подальшої експлуатації на підставі відповідної вказівки, про що робиться запис у формулярі (паспорті) виробу АТ.	виконання КТО здійснюється контроль технічного стану виробу АТ. У разі позитивних результатів вироб АТ допускається до подальшої експлуатації на підставі відповідної вказівки, про що робиться запис у формулярі (паспорті) виробу АТ.
Пункт 1 глави 12 розділу IV:	
1. Контроль за технічним станом АТ полягає в перевірці відповідності значень параметрів зразка АТ вимогам експлуатаційної (ремонтної) документації та визначення на цій основі технічного стану в даний момент часу.	1. Контроль технічного стану АТ полягає в перевірці відповідності значень параметрів зразка АТ вимогам експлуатаційної (ремонтної) документації та визначення на цій основі технічного стану в даний момент часу.
Пункт 2 глави 12 розділу IV:	
2. Контроль за технічним станом є основним джерелом інформації для ІТС під час визначення конкретного характеру та обсягу робіт, що підлягають виконанню на АТ.	2. Контроль технічного стану є основним джерелом інформації для ІТС під час визначення конкретного характеру та обсягу робіт, що підлягають виконанню на АТ.
Пункт 3 глави 12 розділу IV:	
3. Види контролю технічного стану АТ, порядок їх виконання встановлюються РТО, КЕ, нормативною та методичною документацією.	3. Види контролю технічного стану АТ, порядок їх виконання встановлюються РТО, КЕ та нормативною документацією.
Абзац другий пункту 3 глави 13 розділу IV:	
Інструктажі щодо заходів безпеки залежно від характеру, мети, місця і часу проведення поділяються на первинний, повторний та позаплановий. Про проведення зазначених інструктажів здійснюються записи в контрольному аркуші проведення інструктажу з техніки безпеки (додаток 20).	Інструктажі щодо заходів безпеки залежно від характеру, мети, місця і часу проведення поділяються на вступний, первинний, повторний, позаплановий та цільовий . Про проведення зазначених інструктажів здійснюються записи в контрольному листі проведення інструктажу з техніки безпеки (додаток 20).

1	2
Абзац другий пункту 1 глави 15:	
Норма відсутня.	Допускати до польотів ПС з невиконаними встановленими операціями технічного обслуговування, не усунутими пошкодженнями та відмовами, крім випадків, обумовлених цими Правилами , забороняється.
Абзац другий пункту 1 глави 16 розділу IV:	
Кожне ПС наказом командира авіаційної частини закріплюється за командиром екіпажу (льотчиком) і технічним (наземним) екіпажем відповідно до бойового розрахунку.	Кожне ПС наказом командира авіаційної частини закріплюється за командиром екіпажу (льотчиком) і технічним (наземним) екіпажем (бортовим техніком) відповідно до бойового розрахунку.
Абзац чотирнадцятий пункту 2 глави 17 розділу IV:	
Норма відсутня.	Дозволяється виконувати обліт після одночасного виконання регламентних робіт та заміни двигуна (двигунів) за сумісною програмою, якщо це передбачено типовою програмою.
Абзац перший пункту 11 глави 17 розділу IV:	
11. МОК , які підтверджують проведення обльоту, контрольного або ознайомлювального польоту, після їх аналізу керівним ГТС зберігаються за номерами ПС в ае в спеціальних шафах до проведення чергового однотипного обльоту, а матеріали контрольного та ознайомлювального польотів – до чергового обльоту після виконання регламентних робіт. За наявності сучасних засобів обробки польотної інформації, які дозволяють зберігати електронні версії МОК зазначених польотів, – у порядку, визначеному П ОУА ЦОВВ та ЗСУ .	11. МОК , які підтверджують проведення обльоту, контрольного або ознайомлювального польоту, після їх аналізу керівним ГТС, зберігаються у відповідній справі обльоту. За наявності сучасних засобів обробки польотної інформації, які дозволяють зберігати електронні версії МОК зазначених польотів, – у порядку, визначеному ГІА ЦОВВ , ЗСУ та ІВФ .

1	2
Перелік робіт, що виконуються після обльоту, складається на документації ПС для кожного виду обльоту. До переліку включаються виконання післяпольотної підготовки (за умови, якщо ПС у день обльоту до польотів не залучається), огляди агрегатів та трубопроводів систем при відкритих люках, перевірки системи керування, огляди маслофільтрів та магнітних пробок, перевірки та аналіз матеріалів (даних) ОК, оформлення технічної документації, виконання підготовки до повторного польоту (за умови залучення літака до польотів у день обльоту) тощо. Перелік оформлюється у вигляді таблиці із зазначенням найменування робіт, нормативного часу їх виконання та посад відповідальних за виконання та контроль. Перелік підписується заступником командира авіаційної частини з ІАС та затверджується керівником ІАС вищого рівня.	Перелік робіт, що виконуються після обльоту, складається на підставі вимог експлуатаційної документації ПС для кожного виду обльоту. До переліку включаються виконання післяпольотної підготовки (за умови, якщо ПС у день обльоту до польотів не залучається), огляди агрегатів та трубопроводів систем при відкритих люках, перевірки системи керування, огляди маслофільтрів та магнітних пробок, перевірки та аналіз матеріалів (даних) ОК, оформлення технічної документації, виконання підготовки до повторного польоту (за умови залучення літака до польотів у день обльоту) тощо. Перелік оформлюється у вигляді таблиці із зазначенням найменування робіт, нормативного часу їх виконання та посад відповідальних за виконання та контроль. Перелік підписується заступником командира авіаційної частини з ІАС та затверджується керівником ІАС вищого рівня.
Норма відсутня.	Результати обльоту ПС оформлюються в справі обльоту. Справа обльоту зберігається за кожним ПС у спеціальних секційних шафах у заступника командира авіаційної ескадрильї з ІАС. Документи та матеріали, що містяться у справі обльоту ПС, зберігається до виконання та оформлення результатів наступного однотипного обльоту. Документи та матеріали контрольного та

Абзаци вісім-тринадцять пункт 13 глави 17 розділу IV:

1	2
	ознайомлювального польоту зберігаються до виконання та оформлення результатів наступного обльоту після виконання регламентних робіт. Документи та матеріали обльоту ПС після виконання робіт з продовження встановлених показників зберігаються до чергового обльоту після виконання робіт з продовження встановлених показників. Під час передачі ПС від одної авіаційної частини (СДА) до іншої, справа обльоту передається разом з пономерною документацією цього ПС із зазначенням у приймально-здавальному акті. Картка та матеріали ОК ознайомлювального польоту під час приймання ПС від виробників, АРП, з іншого СДА відпрацьовуються у двох примірниках, один з яких вкладається у формуляр ПС.
Глава 19 розділу IV: 19. Лідерна та підконтрольна експлуатація. Льотні випробування 1. Лідерна та підконтрольна експлуатація АТ проводяться відповідно до наказів керівників ОУА ЦОВВ та ЗСУ. 2. Дослідна експлуатація АТ проводиться за програмами дослідної експлуатації, які розробляються відповідними науково-дослідними установами та вводяться в дію П ОУА ЦОВВ та ЗСУ. 3. Лідерною експлуатацією АТ є штатна експлуатація заданої кількості виробів АТ, виділених для	19. Підконтрольна та дослідна експлуатація. Льотні випробування 1. Підконтрольна та дослідна експлуатація АТ проводиться відповідно до вказівок ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ (в окремих випадках – наказів керівників ОУА) за програмами, які розробляються відповідними науково-дослідними установами, згідно з розподілом повноважень, та вводяться в дію ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ. 2. Підконтрольною і дослідною експлуатацією є штатна експлуатація заданої кількості виробів АТ.

1	2
інтенсивнішого витрачання ресурсу порівняно з рештою однотипних виробів задля одержання випереджувальної інформації щодо впливу напрацювання чи строку експлуатації на їхній технічний стан і визначення можливості та умов встановлення нових значень показників довговічності для цієї АТ. 4. Підконтрольною експлуатацією АТ є штатна експлуатація заданої кількості виробів АТ, яка супроводжується додатковим контролем і врахуванням їхнього технічного стану з метою одержання найбільш ймовірної інформації щодо змінювання якісних показників технічного стану АТ в умовах експлуатації. 5. За виконання програм лідерної, підконтрольної та дослідної експлуатації в установлені строки є відповідальним керівник ОУА ЦОВВ та ЗСУ. Безпосереднє керівництво лідерною, підконтрольною та дослідною експлуатацією здійснює комісія, яка призначається наказом відповідного керівника СДА. Розроблення програм лідерної, підконтрольної та дослідної експлуатації, методичних вказівок щодо їх виконання, а також науково-методичне керівництво цими заходами покладається на відповідні науково-дослідні установи. Збір та оброблення матеріалів лідерної, підконтрольної та дослідної експлуатації проводить персонал СДА, в яких здійснюються зазначені заходи. 6. Роботи за введеними в дію бюлетенями на	Підконтрольна та дослідна експлуатація різняться метою, обсягом проведення, а також можуть відрізнятися способом отримання і узагальнення результатів. Підконтрольна експлуатація супроводжується додатковим контролем і врахуванням технічного стану заданої кількості виробів АТ з метою одержання інформації щодо прогнозованого змінювання якісних показників технічного стану АТ в умовах експлуатації. 3. За виконання програм підконтрольної (дослідної) експлуатації в установлені строки є відповідальним керівник СДА. Безпосереднє керівництво підконтрольної (дослідної) експлуатацією здійснює комісія, яка призначається наказом відповідного керівника СДА. Розроблення методичних вказівок щодо виконання відповідних програм, а також науково-методичне керівництво цими заходами здійснюється відповідною науково-дослідною установою, згідно з розподілом повноважень. Всі роботи, за результатами яких можуть вноситься зміни до КЛЕ зразка АТ, виконуються за програмами, методичними вказівками та під науково-методичним керівництвом науково-дослідної (випробувальної) установи, яка має право розробки і зміни КЛЕ. Збір та оброблення матеріалів підконтрольної (дослідної) експлуатації проводить персонал СДА, в

1	2
лідерній техніці виконуються в першу чергу. 7. Перед початком лідерної та підконтрольної експлуатації наказом командира авіаційної частини визначаються основні та запасні об'єкти, екіпажі, а також призначаються особи, які відповідають за збір, підготовку та оформлення результатів. 8. За результатами лідерної, підконтрольної та дослідної експлуатації складається акт. За матеріалами акта відпрацьовуються та впроваджуються заходи, направлені на підвищення боєготовності АТ, ефективності її бойового застосування та підвищення експлуатаційних властивостей у процесі подальшої її експлуатації. 9. Залежно від етапів життєвого циклу АТ, яка потребує льотних випробувань, проходить: льотно-конструкторські (попередні, заводські) випробування; державні випробування; пред'явницькі випробування; приймально-здавальні випробування; контрольні випробування (під терміном "контрольні випробування" слід розуміти: кваліфікаційні, типові, періодичні, інспекційні випробування та заключну частину лідерних випробувань); спеціальні випробування; військові випробування; попередні і державні випробування дослідних	яких здійснюються зазначені заходи. 4. Перед початком підконтрольної (дослідної) експлуатації наказом командира авіаційної частини визначаються основні та запасні об'єкти, екіпажі, а також призначаються особи, які відповідають за збір, підготовку та оформлення результатів. 5. За результатами підконтрольної (дослідної) експлуатації складається акт. За матеріалами акта відпрацьовуються та впроваджуються заходи, направлені на підвищення боєготовності АТ, ефективності її бойового застосування та підвищення експлуатаційних властивостей у процесі подальшої її експлуатації. 6. Залежно від стадій життєвого циклу, АТ, яка потребує льотних випробувань, проходить: льотно-конструкторські (попередні, заводські) випробування; дослідні випробування; державні (державні спільні) випробування; сертифікаційні випробування; пред'явницькі випробування; приймально-здавальні випробування; контрольні випробування (під терміном "контрольні випробування" слід розуміти: кваліфікаційні, типові, періодичні, інспекційні випробування та заключну частину лідерних випробувань); спеціальні випробування;

1	2
зразків; випробування серійних ремонтних зразків.	військові випробування; лідерні випробування; визначальні відомчі випробування; попередні і державні випробування складових частин дослідних зразків АТ; випробування серійних ремонтних зразків. 7. Всі випробування проводяться за програмами та методиками випробувань, які розробляються науково-дослідною (випробувальною) установою, яка має право розробки і зміни КЛЕ, або підприємством-розробником АТ (на відповідних етапах створення та виробництва зразка) з погодженням зазначеною науково-дослідною (випробувальною) установою. Не допускається будь-яке зменшення обсягу визначальних відомчих випробувань зразка АТ щодо оцінки безпеки польотів. 8. Тимчасова експлуатаційна документація зразка АТ, що діє на період проведення випробувань погоджується з відповідною науково-дослідною (випробувальною) установою, яка має право розробки і зміни КЛЕ. Допуск ГТС до технічної експлуатації АТ при проведенні випробувань, здійснюється згідно з вимогами чинних нормативних документів, які регламентують проведення випробувань в державній авіації України. 9. Лідерні та військові випробування проводяться відповідно до наказів керівників ОУА.

1	2
Порядок проведення лідерних та військових випробувань визначається окремими положеннями, які розробляються науково-дослідною (випробувальною) установою, яка має право розробки і зміни КЛЕ, і вводяться в дію керівниками ОУА. Перший етап лідерних випробувань – лідерна експлуатація виробів АТ. Лідерною експлуатацією виробів АТ є штатна експлуатація експлуатантом СДА виділених виробів АТ, яка здійснюється з інтенсивнішим витрачанням ресурсу порівняно з рештою однотипних виробів задля одержання випереджувальної інформації щодо впливу напруцювання чи строку експлуатації на їхній технічний стан і визначення можливості та умов встановлення нових значень показників довговічності для цієї АТ. 10. Роботи за введеними в дію бюлетенями на АТ, задіяній в лідерних і військових випробуваннях, виконуються в першу чергу.	3. Контроль за роботами проводиться після їх виконання, якщо є технічна можливість перевірити повноту та якість виконання операцій, які підлягають контролю, після завершення роботи виконавцем, або на певному етапі виконання роботи, якщо такої можливості немає. Такий контроль проводиться керівним ІТС та безпосередніми начальниками виконавців, посадовими особами ІАС, що мають більш високу класну
Абзац перший пункту 3 глави 20 розділу IV:	3. Контроль за роботами проводиться після їх виконання, якщо є технічна можливість перевірити повноту та якість виконання операцій, які підлягають контролю, після завершення роботи виконавцем, або на певному етапі виконання роботи, якщо такої можливості немає. Такий контроль проводиться керівним ІТС та безпосередніми начальниками виконавців, посадовими особами ІАС, що мають більш високу класну

1	2
	кваліфікацію ніж виконавці за умови, що зазначені посадові особи встановленим порядком допущені (авторизовані) до виконання поопераційного контролю.
Абзац перший пункту 4 глави 20 розділу IV: 4. Переліки операцій, які підлягають контролю, технологічні карти поопераційного контролю розробляються під керівництвом старшого інженера (інженера) частини зі спеціальності та затверджуються заступником командира авіаційної частини з ІАС. При цьому враховуються досвід експлуатації АТ у частинах, дані про помилки ІТС під час робіт на ній, складність робіт, що виконуються, та кваліфікація виконавців. Абзац другий пункту 5 глави 20 розділу IV:	
Під час підготовки ПС до польоту роботи, які виконуються старшим авіаційним техніком (техніком) ПС, контролює начальник ТЕЧ ланки (загону), роботи, які виконуються іншими спеціалістами, – старший технік (технік), начальник обслуги (групи підготовки і регламенту) зі спеціальності. Контроль окремих операцій також може доручатись іншим посадовим особам ае.	“Під час підготовки ПС до польоту роботи, які виконуються старшим авіаційним техніком (техніком) ПС, контролює начальник ТЕЧ ланки (загону), роботи, які виконуються іншими спеціалістами, – старший технік (технік), начальник обслуги (групи підготовки і регламенту) зі спеціальності.
Пункт 21 глави 1 розділу V: 21. Після закінчення робіт за приладними дошками їх закриває та пломбує персонал з АО, після чого він перевіряє працездатність аерометричних приладів та герметичність систем ППТ із записом результатів перевірки на ЗОК.	Пункт 21 глави 1 розділу V: 21. Після закінчення робіт, що виконуються за панелями приладів, їх закриває та пломбує персонал з АО, після чого він перевіряє працездатність аерометричних приладів та герметичність систем ППТ із записом результатів перевірки на ЗОК.

1	2
Абзац перший пункту 27 глави 1 розділу V:	
27. Пономерний облік секретних виробів в ІАС ае, ТЕЧ АТ, окремих групах здійснюється посадовими особами ІАС, відповідальними за експлуатацію зазначеного обладнання, в ІАС частини в обліково-плановому відділенні (далі – ОПВ) (за відсутності ОПВ – посадовою особою, яка має відповідний допуск та визначена керівником ІАС СДА). Облік секретних виробів в ІАС здійснюється у журналі пономерного обліку секретних виробів (додаток 22).	27. Пономерний облік секретних виробів в ІАС ае, ТЕЧ АТ, окремих групах здійснюється посадовими особами ІАС, відповідальними за експлуатацію зазначеного обладнання, в ІАС частини в обліково-плановому відділенні (далі – ОПВ) (за відсутності ОПВ – посадовою особою, яка має відповідний допуск та визначена керівником ІАС СДА). Облік секретних виробів в ІАС здійснюється у журналі пономерного обліку секретних виробів (додаток 22).
Абзац другий пункту 6 глави 2 розділу V:	
Перед запуском двигунів на вертольоті противідкотні прибираються.	Перед запуском двигунів на вертольоті противідкотні колодки прибираються.
Абзац третій пункту 3 глави 4 розділу V:	
У авіаційних частинах Військово-Морських Сил (далі – ВМС) авіаційні протичовнові торпеди та ракети, морські авіабомби та авіаційні міни, протичовнові кореговані авіабомби та авіаційні засоби забезпечення застосування озброєння зберігаються на базі протичовнового озброєння (далі – ПЧОз).	“У авіаційних частинах Військово-Морських Сил (далі – ВМС) авіаційні протичовнові торпеди та ракети, морські авіаційні міни, протичовнові кореговані авіабомби та авіаційні засоби забезпечення застосування озброєння зберігаються в частинах (підрозділах) зберігання та підготовки АЗУ.
Абзац перший пункту 10 глави 4 розділу V:	
10. Видача АЗУ і ПТЗ до авіаційних підрозділів для утримання в складі боєкомплектів та на бойову підготовку здійснюється за накладними, оформленими за заявкою (додаток 25), яка надійшла завчасно. За їх одержання є відповідальним начальник обслуги обслуговування АОз.	10. Видача АЗУ, засобів створення пасивних перешкод і ПТЗ систем АОз до авіаційних підрозділів для утримання в складі боєкомплектів та на бойову підготовку здійснюється за накладними, оформленими за заявкою (додаток 25), яка надійшла завчасно. За їх одержання є відповідальним начальник обслуги обслуговування АОз.

1	2
Абзац перший пункту 12 глави 4 розділу V:	
12. Доставка АЗУ, засобів створення пасивних перешкод та ПТЗ систем АОЗ на аеродром здійснюється силами та засобами ТППР (СІС, силами служби АОЗ та засобами відповідних служб матеріально-технічного забезпечення) відповідно до заявки. Разом з ними доставляються і витяги з формулярів (паспортів), для КАЗУ – формуляри (паспорти). Патрони артилерійської зброї при цьому повинні бути споряджені в стрічки та знаходитись у пристосованій тарі (контейнері). АЗУ доставляються на майданчики підготовки.	“12. Доставка АЗУ, засобів створення пасивних перешкод та ПТЗ систем АОЗ на аеродром здійснюється силами та засобами ТППР (СІС, силами служби АОЗ та засобами відповідних служб матеріально-технічного забезпечення) відповідно до заявки. Разом з ними доставляються і витяги з формулярів (паспортів), для КАЗУ – формуляри (паспорти). Патрони артилерійської зброї при цьому повинні бути споряджені в стрічки та знаходитись у пристосованій тарі (контейнері). АЗУ, засоби створення пасивних перешкод та ПТЗ систем АОЗ доставляються на майданчики підготовки.
Абзац третій пункту 12 глави 4 розділу V:	
В авіації ВМС доставка до авіаційних частини підготовлених до бойового застосування КАЗУ і авіаційних засобів пошуку та виявлення підводних човнів здійснюється силами та засобами баз ПЧОЗ.	В авіації ВМС доставка до авіаційних частини підготовлених до бойового застосування КАЗУ і авіаційних засобів пошуку та виявлення підводних човнів здійснюється силами та засобами частин (підрозділів) зберігання та підготовки АЗУ.
Абзац другий пункту 15 глави 4 розділу V:	
В авіації ВМС доставка невитраченого ПЧОЗ здійснюється силами та засобами бази ПЧОЗ.	В авіації ВМС доставка невитраченого ПЧОЗ здійснюється силами та засобами частин (підрозділів) зберігання та підготовки АЗУ.
Пункт 1 глави 6 розділу V:	
1. Для підготовки бомбардувальних АЗУ і НАР до застосування в кожній зоні розосередження ПС повинні бути обладнані спеціальні майданчики з ложементами, необхідними засобами механізації, методичною	1. Для підготовки бомбардувальних АЗУ і НАР до застосування в кожній зоні розосередження ПС повинні бути обладнані спеціальні майданчики з ложементами, необхідними засобами механізації, експлуатаційною

1	2
документацією про правила підготовки засобів ураження та інструкцією із заходів безпеки.	документацією про правила підготовки засобів ураження та інструкцією із заходів безпеки.
Пункт 2 глави 7 розділу V:	
2. Заряджання (розряджання, чищення, змашування) зброї рухомих та нерухомих артилерійських установок, а також чищення та змашування боєкомплекту до них, змашування боєкомплекту до них, поповнення боєкомплекту на багатомісних ПС військово-транспортної авіації (далі – ВТА), ВМС та бойових і бойових вертольотів виконують члени льотного екіпажу. На ПС тактичної авіації чищення артилерійської зброї після виконання польотів, пов'язаних з її застосуванням, повинно виконуватися після закінчення льотного дня (зміни). Для забезпечення своєчасного чищення артилерійської зброї залучається необхідна кількість персоналу підрозділів іншої спеціальності. Виконання зазначених робіт контролюють спеціалісти з АОз.	2. Заряджання (розряджання, чищення, змашування) зброї рухомих та нерухомих артилерійських установок, а також чищення та змашування боєкомплекту до них, поповнення боєкомплекту на багатомісних ПС військово-транспортної авіації (далі – ВТА), ВМС та бойових і бойових вертольотів виконують члени льотного екіпажу у разі виконання завдань у відправі від місць постійного базування. На ПС тактичної авіації чищення артилерійської зброї після виконання польотів, пов'язаних з її застосуванням, повинно виконуватися після закінчення льотного дня (зміни). Для забезпечення своєчасного чищення артилерійської зброї залучається необхідна кількість персоналу підрозділів іншої спеціальності. Виконання зазначених робіт контролюють спеціалісти з АОз.
Абзац другий пункту 5 глави II розділу V:	
Перевірка працездатності аерометричних приладів та герметичності систем ППТ виконується після будь-яких робіт, пов'язаних із демонтажем і монтажем приладів, агрегатів та трубопроводів, підключених до системи ППТ, після виконання робіт з усунення повного або часткового порушення герметичності або закупорення (перетиснення) трубопроводів, після закриття панелей приладів. Усі закриття приладних дошок. Усі роботи, пов'язані з відкриттям, закриттям, демонтажем і монтажем панелей приладів, у тому числі в інтересах	Перевірка працездатності аерометричних приладів та герметичності систем ППТ виконується після будь-яких робіт, пов'язаних із демонтажем і монтажем приладів, агрегатів та трубопроводів, підключених до системи ППТ, після виконання робіт з усунення повного або часткового порушення герметичності або закупорення (перетиснення) трубопроводів, після закриття панелей приладів. Усі закриття панелей приладів, після закриття панелей приладів, у тому числі в інтересах

1	2
приладних дошок, у тому числі в інтересах інших спеціальностей, здійснюють спеціалісти з АО. Після завершення всіх робіт панелі приладів повинні бути опломбовані із зазначенням дати та підпису спеціаліста з АО, який виконував роботи з панелями приладів.	інших спеціальностей, здійснюють спеціалісти з АО. Після завершення всіх робіт панелі приладів повинні бути опломбовані із зазначенням дати та підпису спеціаліста з АО, який виконував роботи з панелями приладів.
Пункт 4 глави 12 розділу V: 4. Перестроювання систем радіозв'язку та радіокомпасів, введення програм у радіоелектронні комплекси та системи транспортних і протичовнових виконують члени льотного екіпажу.	Пункт 4 глави 12 розділу V: 4. Перестроювання систем радіозв'язку та радіокомпасів, введення програм у радіоелектронні комплекси та системи транспортних і протичовнових літаків виконують члени льотного екіпажу.
Абзац п'ятий пункту 12 глави 12 розділу V: Радіодевіаційні роботи виконуються штурманом підрозділу (екіпажу) за участю спеціалістів з РЕО. За своєчасність проведення робіт, оформлення протоколів і запису про проведення радіодевіаційних робіт у формуляр РС відповідає членом є штурман підрозділу (екіпажу).	Радіодевіаційні роботи виконуються штурманом підрозділу (екіпажу) за участю спеціалістів з РЕО. За своєчасність проведення робіт, оформлення протоколів і запису про проведення радіодевіаційних робіт у формуляр РС відповідає членом є штурман підрозділу (екіпажу). Контроль за якістю виконання радіодевіаційних робіт покладається на старшого інженера (інженера) з РЕО.
Глава 21 розділу V Норма відсутня.	Глава 21 розділу V 21. Особливості експлуатації бортової випробувальної апаратури дослідних зразків АТ 1. Встановлення та експлуатація випробувальної апаратури, здійснюється підготовленим персоналом підприємства-розробника АТ та науково-дослідної (випробувальної) установи, яка має право розробки і зміни КЛЕ. 2. Підключення додаткових датчиків бортової

1	2
	випробувальної апаратури до систем і агрегатів дослідних зразків АТ виконує персонал, що здійснює їх штатну технічну експлуатацію. 3. Підключення бортової випробувальної апаратури до систем і агрегатів дослідних зразків АТ здійснюється підготовленим персоналом підприємства-розробника АТ та науково-дослідної (випробувальної) установи, яка має право розробки і зміни КЛЕ, або сумісно з персоналом, що здійснює її штатну технічну експлуатацію. 4. Перевірка справності та працездатності бортової випробувальної апаратури проводиться під час виконання всіх видів підготовки дослідних зразків АТ. Перед виконанням польоту дослідного зразка АТ, ІТС експлуатанта сумісно з персоналом підприємства-розробника АТ, науково-дослідної (випробувальної) установи, яка має право розробки і зміни КЛЕ, здійснюються перевірки працездатності штатних систем та бортового випробувального обладнання. 5. Градування каналів ресстрації випробувальної апаратури при імітації сигналів обладнання АТ за допомогою КПА виконується або персоналом підприємства-розробника АТ, або персоналом науково-дослідної (випробувальної) установи, яка має право розробки і зміни КЛЕ, або сумісно з персоналом, що здійснює її штатну технічну

1	2
	експлуатацію. При цьому виконуються корегування градувань каналів реєстрації штатних бортового ЗОК. 6. Після завершення випробувань випробувальне обладнання демонтується з дослідного зразка АТ персоналом, який встановлював зазначене обладнання. Після демонтажу випробувального обладнання ІТС, що здійснює штатну технічну експлуатацію зазначеної АТ виконує її контрольний огляд. 7. Персонал, який експлуатує бортове випробувальне обладнання на дослідному зразку АТ, робить відповідні записи в формулярі та журналі підготовки ІС про виконанні роботи. 8. Контроль за роботами експлуатантів на бортовому випробувальному обладнанні дослідного зразка АТ здійснюється відповідно до вимог пункту 20 розділу IV цих Правил.
Пункт 13 глави I розділу VI: 13. Спеціалісти БЧ (служб) корабля, на яких покладено обов'язки зі зберігання та підготовки АЗУ й засобів пошуку, що скидаються, повинні не рідше одного разу на рік проходити стажування в авіаційній частині та на базі ПЧОз, здавати заліки на допуск до самостійного обслуговування. Спеціалісти, які здали заліки, на підставі залікової відомості наказом командира корабля допускаються до самостійної роботи на АТ.	13. Спеціалісти БЧ (служб) корабля, на яких покладено обов'язки зі зберігання та підготовки АЗУ й засобів пошуку, що скидаються, повинні не рідше одного разу на рік проходити стажування в авіаційній частині та частинах (підрозділах) зберігання та підготовки АЗУ і здавати заліки на допуск до самостійного обслуговування. Спеціалісти, які здали заліки, на підставі залікової відомості наказом командира корабля допускаються до самостійної роботи на АТ.

1		2
Пункт 31 глави 1 розділу VI:		
31. Охорона ПС на кораблі організовується посадовими особами корабля згідно із статутами, вказівками посадових осіб ОУ ВМС і ОУА ВМС.	31. Охорона ПС на кораблі організовується посадовими особами корабля згідно із статутами, вказівками посадових осіб ОУА ВМС.	
Пункт 13 глави 3 розділу VI:		
Норма відсутня.	13. Комплексні перевірки організаторської та технологічної діяльності ТЕС (окремих груп) авіаційних частин армійської авіації проводяться спеціалістами літаючої авіаційно-технічної лабораторії у термін не рідше одного разу на рік.	
Пункт 1 глави 4 розділу VI:		
1. Особливістю роботи авіації Національної гвардії України (далі – НГУ) є забезпечення мобільності спеціальних підрозділів військових частин спеціального призначення для їх оперативного реагування на дії злочинних угруповань.	1. Особливістю роботи авіації Національної гвардії України (далі – НГУ) є оперативного вжиття заходів щодо реалізації виконання завдань покладених на НГУ. Здійснення інженерно-авіаційного забезпечення авіації НГУ визначається особливостями, що пов'язані із тривалим перебуванням одного або групи ПС у відриві від місць постійного базування під час виконання спеціальних завдань та здійснення чергування. ПС авіації НГУ під час виконання завдань за призначенням можуть базуватися на територіях аеродромів (аеропортів) та майданчиків НГУ та інших САД.	
Пункт 2 глави 4 розділу VI:		
2. Особливості технічної експлуатації АТ	2. Усі особливості ІАЗ армійської авіації, авіації	

1	2
військово-транспортної авіації та армійської авіації поширюються на вертольоти та транспортні літаки, що експлуатуються в авіації НГУ, якщо інше не вказано в цій главі.	ВМС та ВТА поширюються на ПС (однотипні), що експлуатуються в авіації НГУ, якщо інше не вказано в цій главі.
Пункт 6 глави 4 розділу VI:	
Норма відсутня.	6. ІАЗ НГУ здійснюється відповідно до цих Правил, наказів Командувача НГУ, а під час дії воєнного стану та початку бойових дій відповідно до наказів Головнокомандувача ЗСУ.
Пункт 1 глави 5 розділу VI:	
1. Особливістю роботи авіації Державної прикордонної служби є виконання завдань з охорони державного кордону і виключної (морської) економічної зони України самостійно та у взаємодії з іншими органами охорони державного кордону, у тому числі у відриві від місць постійного базування.	1. Особливістю роботи авіації Державної прикордонної служби є виконання завдань з охорони державного кордону і виключної (морської) економічної зони України самостійно та у взаємодії з іншими органами охорони державного кордону, у тому числі у відриві від місць постійного базування.
ПС авіації Державної прикордонної служби можуть базуватися на аеродромах інших СДА або майданчиках прикордонних загонів (підрозділів), а також на авіанесучих кораблях. Усі особливості армійської авіації, авіації ВМС та	Здійснення інженерно-авіаційного забезпечення авіації Державної прикордонної служби визначається особливостями, що пов'язані із тривалим перебуванням одного або групи ПС у відриві від місць постійного базування під час виконання спеціальних завдань та здійснення чергування. ПС авіації Державної прикордонної служби можуть базуватися на аеродромах інших СДА або майданчиках прикордонних загонів (підрозділів), а також на авіанесучих кораблях. Усі особливості ІАЗ армійської авіації, авіації

1	2
ВТА поширюються на ПС Державної прикордонної служби, якщо інше не вказано в цій главі.	ВМС та ВТА поширюються на ПС (однотипні), що експлуатуються в авіації Державної прикордонної служби, якщо інше не вказано в цій главі.
Пункт 1 глави 6 розділу VI:	
1. Особливістю роботи авіації Державної служби України з надзвичайних ситуацій (далі – ДСНС) є забезпечення ефективності та оперативності виконання завдань щодо запобігання та локалізації надзвичайних ситуацій природного і техногенного характеру, екстреної евакуації громадян, що зазнали лиха, до місць надання невідкладної допомоги та евакуації постраждалого населення із районів надзвичайних ситуацій, повітряних перевезень вантажів та гуманітарної допомоги, а також виконання чергування екіпажів літаків та вертольотів для проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування. С авіації ДСНС під час виконання завдань за призначенням можуть базуватися на аеродромах (аеропортах) та майданчиках (спеціально підготовлених вертолітних майданчиках) ДСНС та інших СДА. Технічна експлуатація АТ здійснюється відповідно до цих Правил з дотриманням нормативних строків, визначених начальником (керівником) органу управління авіації ДСНС з урахуванням умов базування, технічного стану АТ та досвіду її експлуатації. Особливості технічної експлуатації АТ армійської авіації та ВТА поширюються на вертольоти та транспортні і спеціальні літаки на базі транспортних, що	1. Особливістю роботи авіації Державної служби України з надзвичайних ситуацій (далі – ДСНС) є виконання спеціальних завдань щодо запобігання та ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій природного і техногенного характеру, екстреної евакуації громадян, які зазнали лиха, до місць надання невідкладної допомоги та евакуації постраждалого населення із районів надзвичайних ситуацій, повітряних перевезень вантажів та гуманітарної допомоги, а також здійснення чергування в єдиній системі проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування. Здійснення інженерно-авіаційного забезпечення авіації ДСНС визначається особливостями, що пов'язані із тривалим перебуванням одного або групи ПС у відриві від місць постійного базування під час виконання спеціальних завдань та здійснення чергування. ПС авіації ДСНС під час виконання завдань за призначенням можуть базуватися на аеродромах (аеропортах) та майданчиках (спеціально підготовлених вертолітних майданчиках) ДСНС та інших СДА. Усі особливості ІАЗ армійської авіації, авіації

1	2
експлуатуються в авіації ДСНС України, якщо інше не вказано в главі 6 цього розділу. Строки та порядок проведення підготовки авіаційних підрозділів ДСНС до чергового періоду експлуатації визначає начальник (керівник) органу управління авіації ДСНС. При цьому на одне ПС повинно бути виділено не менше 5 робочих днів. ПС, на яких виконуються роботи із сезонного обслуговування, на польоті планувати забороняється. В окремих випадках допускається використання ПС, на яких виконується підготовка до сезонної експлуатації, до виконання завдань за призначенням після їх приведення до справного стану та на підставі відповідного розпорядження Г авіації ДСНС.	ВМС та ВТА поширюються на ПС (однотипні), що експлуатуються в авіації ДСНС, якщо інше не вказано в цій главі. Строки та порядок виконання робіт із сезонного обслуговування АТ та засобів її експлуатації визначає керівник (начальник) ОУА ДСНС. При цьому на одне ПС повинно бути виділено не менше 4 робочих днів.
Пункт 2 глави 6 розділу VI: 2. Організація інженерно-авіаційного забезпечення чергування пошуково-рятувальних сил і засобів: 1) на чергування з авіаційного забезпечення виконання завдань авіацією ДСНС призначаються: скіпажі ПС, допущені до самостійного виконання всіх видів підготовок до польотів в обсязі, передбаченому РТО цього типу ПС; справні ПС, які мають запас ресурсу, що забезпечує не менше десяти вильотів вертольотів і п'яти вильотів літаків з максимальною тривалістю польоту; ІТС, допущений до експлуатації ПС цього типу; спеціальне обладнання, підготовлене відповідно до інструкції з його експлуатації та має запас ресурсу в	2. На чергування з авіаційного пошуку і рятування, перевезення мобільних оперативних груп, аеромедичної евакуації та пожежогасіння призначаються справні ПС, які мають запас ресурсу, що забезпечує не менше десяти вильотів вертольотів і п'яти вильотів літаків з максимальною тривалістю польоту. Кожне пошуково-рятувальне ПС, що залучається до чергування в єдиній системі проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування, має бути обладнане відповідно до вимог нормативно-правових актів з організації авіаційного пошуку і рятування та положень укладених договорів.

1	2
межах тривалості чергування; 2) кожне пошуково-рятувальне ПС, що залучається до чергування в єдиній системі проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування, обладнується відповідно до нормативно-правових актів з організації авіаційного пошуку і рятування та укладених договорів та додатковим обладнанням відповідно до покладених завдань у разі виконання інших завдань за призначенням; 3) за рішенням начальника ОУА ДСНС окремі пошуково-рятувальні ПС повинні мати відповідне десантне обладнання для скидання предметів та засобів життєзабезпечення потерпілим; 4) для чергових сил і засобів, що залучаються до авіаційного пошуку та рятування, встановлюються три ступені готовності: "готовність № 3", "готовність № 2", "готовність № 1". Час вильоту ПС з різних ступенів готовності та строк чергування ПС у різних ступенях готовності визначається нормативно-правовими актами з авіаційного пошуку і рятування; 5) персонал, АТ, засоби наземного обслуговування, призначені на чергування, складають сили і засоби чергового підрозділу. Склад, кількість спеціалістів авіаційного підрозділу та підрозділів забезпечення, кількість ПС, ЗАТО ПС, ЗНО СЗ, які призначаються на чергування, визначаються наказом командира авіаційної частини. Використовувати черговий підрозділ для рішення	За рішенням керівника (начальника) ОУА ДСНС окремі пошуково-рятувальні ПС можуть обладнуватись десантним обладнанням для скидання потерпілим предметів і засобів життєзабезпечення та спеціальним обладнанням для інших завдань за призначенням. Аеромедична евакуація здійснюється із залученням ПС, обладнаних комплектами спеціального медичного та аварійно-рятувального обладнання. За готовність спеціального медичного обладнання до застосування, його зберігання, виконання відповідних робіт з технічного обслуговування та здійснення їх обліку відповідає медична служба СДА ДСНС. Використання спеціального медичного обладнання здійснюється підготовленим медичним персоналом. До ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, пов'язаних із гасінням пожеж, залучаються ПС, які оснащені спеціальним протипожежним обладнанням (водозливне обладнання та пристрої). Під час здійснення чергування на ПС дозволяється в один день, після виконання попередньої підготовки або паркового дня виконувати передполітну підготовку. На період виконання всіх видів робіт (крім передполітної підготовки, підготовки до повторного польоту та післяпольотної підготовки), а також за

1	2
завдань, не пов'язаних з несенням чергування, забороняється; 6) черговий підрозділ розташовується на спеціально відведених стоянках, які укомплектовуються ЗТО, засобами зв'язку, витратними матеріалами, документацією, необхідними для несення чергування, згідно з переліком, затвердженим заступником командира авіаційної частини з ІАС; 7) строки підготовки до польоту на застосування за призначенням встановлюються рішенням начальника Управління авіації та авіаційного пошуку і рятування ДСНС, ураховуючи умови базування конкретних чергових сил; 8) на кожне ПС чергового підрозділу виділяється комплект пошуково-рятувального та/або іншого майна (відповідно до завдання на чергування). Склад, розміщення, порядок зберігання майна визначається наказами командира авіаційної частини ДСНС; 9) на ПС, які знаходяться на чергуванні, щодоби у встановлений командиром авіаційної частини час виконується передпольотна підготовка з оформленням контрольного листа підготовки ПС до польоту. На період виконання всіх видів робіт (крім передпольотної підготовки, підготовки до повторного польоту та післяпольотної підготовки), а також за потреби усунення несправностей, ПС знімається з чергування і підміняється іншим (підготовленим до несення чергування) або переводиться у нижчий ступінь	потреби усунення несправностей, ПС знімається з чергування і замінюється іншим (підготовленим до несення чергування) або переводиться у нижчий ступінь готовності. Роботи з підготовки ПС до чергування виконуються ГТС підрозділу, від якого виділено ПС. Дозволяється у разі необхідності до виконання робіт залучати ГТС інших підрозділів, якщо він допущений до експлуатації АТ цього типу. На ПС, що залучено до чергування не на аеродромі базування виконується: ДРАТ (попередня підготовка, на типах АТ, де передбачено РТО), не рідше одного разу на тиждень; види підготовок до польотів та робіт виконуються допущеним до самостійного виконання всіх видів підготовок до польотів складом екіпажу ПС, за повноту, якість і своєчасність їх виконання відповідає командир екіпажу ПС. Охорона ПС, об'єктів, розташованих на аеродромі постійного базування, здійснюється відповідно до вимог цих Правил та відповідних наказів Міністерства оборони України, ДСНС. Охорона ПС, які знаходяться на чергуванні та розташовані в аеропортах, здійснюється відповідно до умов укладених договорів.

1	2
готовності. Роботи з підготовки ПС до чергування виконуються ІТС підрозділу, від якого виділено ПС. Дозволяється у разі необхідності до виконання робіт залучати ІТС інших підрозділів, якщо він допущений до експлуатації АТ цього типу; 10) на ПС, задіяних до несення чергування на позабазовому аеродромі, дні роботи на АТ (попередня підготовка) виконуються не менше одного разу на тиждень; 11) допуск ПС до чергування після їх підготовки всіма спеціалістами здійснює заступник командира ае з ІАС (старша посадова особа ІАС підрозділу), від якого виділяються ПС. Він відповідає за повноту, якість підготовки ІТС та ПС до несення чергування; 12) попередня, передпольотна, післяпольотна підготовки та підготовка до повторного польоту під час несення чергування на позабазовому аеродромі (в аеропорту) виконуються черговим екіпажем ПС. За повноту, якість і своєчасність виконання робіт з передпольотної підготовки, підготовки до повторного польоту та післяпольотної підготовки на ПС під час чергування на позабазовому аеродромі (в аеропорту) відповідає командир екіпажу ПС; 13) ПУП з ручок управління двигунами ПС, які знаходяться на чергуванні, знімаються під час переведення чергових сил у готовність № 1. Ключі від ПУП зберігаються в приміщенні чергового підрозділу в умовах, які унеможливлюють несанкціонований доступ	

1	2
до них. Охорона ПС авіації ДСНС, об'єктів, розташованих на аеродромі постійного базування, здійснюється відповідно до цих Правил та відповідних наказів Міністерства оборони України, ДСНС. Охорона ПС авіації ДСНС, які знаходяться на чергуванні та розташовані в аеропортах, здійснюється охороною аеропорту відповідно до укладених договорів.	
Пункт 3 глави 6 розділу VI: 3. Особливості ІАЗ виконання спеціальних завдань авіацією ДСНС 1) до цього переліку завдань належать: попередження і ліквідація наслідків надзвичайних ситуацій природного, техногенного і соціального характеру, перевезення мобільних оперативних груп та матеріально-технічних ресурсів ДСНС України до місць надзвичайних ситуацій; спеціальні авіаційні роботи – гасіння лісових пожеж і об'єктів з повітря; екстрена медична евакуація громадян, що зазнали лиха, до місць надання медичної допомоги та постраждалого населення із районів (об'єктів) надзвичайних ситуацій; повітряні перевезення вантажів та гуманітарної допомоги як на території України, так і за її межами; 2) під час виконання аварійно-рятувальних робіт з тимчасових вертолітних майданчиків, ці майданчики мають бути вільними від наземної техніки та вантажів;	3. Під час тривалого (більше 7 діб) застосування ПС для виконання ліквідації наслідків надзвичайної ситуації їх технічна експлуатація та технічне обслуговування мають наступні особливості. На АТ виконуються такі види робіт: передполітна підготовка; підготовка до повторного польоту; післяполітна підготовка; періодичні роботи; роботи за бюлетенями промисловості; цільові огляди і перевірки. Попередня підготовка, цільові огляди, роботи за планом паркового дня виконуються після виконання спеціального завдання та повернення ПС на аеродром постійного базування. Виконуються тільки роботи за бюлетенями промисловості, які передбачають усунення аварійних несправностей і підвищення рівня готовності до виконання завдань за призначенням.

1	2
3) під час отримання завдання, виконання якого буде здійснюватися у відриві від основного аеродрому базування, заступником командира ае з ІАС здійснюються заходи щодо всебічного забезпечення ПС та екіпажу на період автономної роботи; 4) до ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, пов'язаних із гасінням лісових пожеж, залучаються ПС, оснащені спеціальним протипожежним обладнанням. До спеціального протипожежного обладнання належать зовнішні навісні водозливні пристрої та м'які водозливні пристрої типу ВСУ-5А; 5) за умови регулярного використання вертольота (більше 10 % від діючого міжремонтного ресурсу) на роботах, які відрізняються від робіт, зазначених в КЛЕ, перевезення вантажів на зовнішній підвісці, монтажні роботи, робота з водозливними пристроями під час гасіння пожеж, які характеризуються малою тривалістю польотів і високою повторюваністю перехідних режимів, у формулярі вертольота ведеться облік напрацювання для таких видів робіт; 6) екстрена медична евакуація постраждалих, доставка їх до лікувальних закладів здійснюються із залученням ПС, обладнаних комплектами спеціального медичного та аварійно-рятувального обладнання. За готовність спеціального медичного обладнання до застосування, його зберігання, виконання відповідних робіт з технічного обслуговування та їх облік є відповідальною медична служба авіаційного підрозділу.	Допускається випускати в політ ПС з окремими несправностями систем (компонентів), якщо вони не будуть використовуватися в даному польоті, не матимуть негативного впливу на виконання поставленого перед екіпажем спеціального завдання, безпеку польоту і працездатність інших систем. Рішення про випуск такого ПС в політ приймає керівник ІАС СДА, про що здійснюється запис у журналі підготовки ПС за підписами інженера СДА з відповідної спеціальності та керівника ІАС СДА. Під час тривалого залучення ПС до виконання спеціального завдання дозволяється: не проводити міжпольотний об'єктивний контроль роботи АТ при відсутності зауважень льотного екіпажу про її роботу у попередньому польоті; використовувати під час усунення несправностей ПС справні компоненти та обладнання, що демонтовані з несправних ПС та таких, що не підлягають відновленню, після перевірки відповідності їх технічного стану вимогам експлуатаційної документації.

1	2
Використання спеціального медичного обладнання здійснюється спеціально підготовленим медичним працівником. Для виконання повітряних перевезень постраждалих і хворих залучаються ПС, підготовлені в санітарному варіанті. Порядок експлуатації, розміщення, підготовки до застосування санітарного обладнання, а також обов'язки посадових осіб здійснюється відповідно до цих Правил.	Пункт 1 глави 7 розділу VI:
1. На безпілотних ПС, які надійшли до авіаційної частини, виконується вхідний контроль в обсязі, визначеному відповідною вказівкою ГІ авіації ОУА ЦОВВ або ЗСУ.	1. На безпілотних ПС, які надійшли до авіаційної частини, виконується вхідний контроль в обсязі виду підготовки з найбільшим обсягом без спорядження ПС.
7. У процесі підготовки до застосування на безпілотних ПС виконується попередня, передпольотна, післяпольотна підготовки та підготовка до повторного застосування. Обсяг і тривалість дії кожного виду підготовки визначається РТО. Про виконання всіх видів робіт робиться відповідний запис у журнал підготовки до пуску повітряного судна (для безпілотних повітряних суден) (додаток 30).	Пункт 7 глави 7 розділу VI: 7. На безпілотних ПС види підготовок, обсяг і тривалість дії кожного виду підготовки визначається РТО. Про виконання всіх видів робіт робиться відповідний запис у журнал підготовки до пуску повітряного судна (для безпілотних повітряних суден) (додаток 30).
11. Передпольотна підготовка виконується перед кожним пуском безпілотного ПС та складається з двох етапів: перший етап – роботи, які виконуються на	Пункт 11 глави 7 розділу VI: 11. Передпольотна підготовка виконується перед кожним пуском безпілотного ПС з особливостями, встановленими експлуатаційною документацією.

1	2
очікувальній або стартовій позиції; другий етап – роботи, які виконуються на стартовій позиції безпосередньо перед пуском з використанням КПА стартових засобів (передстартова підготовка). Дозволяється завчасне виконання робіт за планом пуску в обсязі до запуску маршового двигуна.	
Глава 8 розділу VI: Норма відсутня.	8. Особливості технічної експлуатації безпілотних авіаційних комплексів 1. На безпілотних ПС, які надійшли до авіаційної частини, виконується вхідний контроль в обсязі виду підготовки з найбільшим обсягом без спорядження ПС. 2. Обліг безпілотних ПС в авіаційних частинах проводиться за розпорядженням керівника ОУА. 3. На БпАК види підготовки, обсяг і тривалість дії кожного виду підготовки визначається РТО. Про виконання всіх видів робіт робиться відповідний запис у журнал підготовки повітряного судна. Форма та порядок ведення ЖПС визначається індивідуально, у відповідності до типу безпілотного авіаційного комплексу. 4. Контроль за виконанням видів підготовки здійснює начальник обслуги авіаційно-технічного загону (старший технік обслуги авіаційно-технічного загону). 5. Безпілотні ПС закріплюються за старшим техніком обслуги авіаційно-технічного загону

1	2
	(начальником обслуговування авіаційно-технічного загону). За одним старшим техніком (начальником обслуговування) допускається закріплення не більше двох ПС.
Пункт 14 глави 2 розділу VII: 14. Відновлення (ремонт) пошкоджених чи таких, що відмовили, компонентів та обладнання в умовах авіаційної частини виконується з використанням експлуатаційної та/або ремонтної документації, у тому числі з ремонту бойових пошкоджень. У разі відсутності технологічної документації на відновлення (ремонт) компонентів та обладнання в умовах авіаційної частини за рішенням заступника командира авіаційної частини з ІАС технологічні карти та/або інструкції виконання ремонтних робіт розробляються під керівництвом інженерів за відповідною спеціальністю. Технологічні карти та/або інструкції затверджуються заступником командира авіаційної частини з ІАС. Переліки компонентів та обладнання, що підлягають відновленню (ремонту) в умовах виробничої бази авіаційних частин за кожним типом АТ, схвалюються компетентним органом.	14. Відновлення (ремонт) пошкоджених чи таких, що відмовили, компонентів та обладнання в умовах авіаційної частини виконується з використанням експлуатаційної та/або ремонтної документації, у тому числі з ремонту бойових пошкоджень. Переліки компонентів та обладнання, що підлягають відновленню (ремонту) в умовах виробничої бази авіаційних частин за кожним типом АТ, схвалюються уповноваженим підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України.
Абзац перший пункту 6 глави 3 розділу VII: 6. Процес направлення АТ до організацій з ТОР для виконання регламентованого ремонту здійснюється на підставі відповідного плану.	6. Процес направлення АТ до організацій з ТОР для виконання регламентованого ремонту здійснюється на підставі відповідного плану та/або програми ТОР ПС.

1	2
	Абзац сьомий пункту 7 глави 3 розділу VII:
підготовка та забезпечення льотних випробувань та обльотів ПС;	підготовка та забезпечення льотних випробувань та обльотів (контрольних польотів) ПС;
	Абзац дванадцятий пункту 7 глави 3 розділу VII:
утримання у справному стані відремонтованих ПС (ПС після модернізації, ТО), які належать організації з ТОР або закріплені за нею;	підтримання льотної придатності відремонтованих ПС (ПС після модернізації, ТО), які належать організації з ТОР або закріплені за нею;
	Абзац тринадцятий пункту 7 глави 3 розділу VII:
здавання відремонтованих ПС (ПС після модернізації, ТО) представникам авіаційних частин (замовника);	здавання та передача до експлуатації встановленим порядком відремонтованих ПС (ПС після модернізації, ТО) представникам авіаційних частин (замовника);
	Абзац п'ятий пункту 8 глави 3 розділу VII:
На відремонтованій (модернізованій) АТ залишки ресурсів та строків служби блоків, агрегатів та пристроїв повинні забезпечувати експлуатацію АТ до чергового ремонту.	На відремонтованій (модернізованій) АТ залишки ресурсів та строків служби блоків, агрегатів та пристроїв повинні забезпечувати експлуатацію АТ до чергового ремонту, якщо інше не визначено НД та/або умовами договору (державного контракту).
	Абзац восьмий пункту 8 глави 3 розділу VII:
Технологія ремонту АТ повинна відповідати керівництву з її ремонту. У робочій технологічній документації повинні бути вказані (оговорені) операції, параметри і характеристики, що підлягають пред'явленню контролю організації з ТОР та представництву	Технологія ремонту АТ повинна відповідати керівництву з її ремонту. У робочій технологічній документації повинні бути вказані (оговорені) операції, параметри і характеристики, що підлягають пред'явленню службі якості (відділу технічного контролю) організації з ТОР та представництву замовника (військовому

1	2
замовника (військовому представництву).	представництву), зокрема важливі завдання з ТОР (чутливі до безпеки польотів завдання з ТОР, що вимагають незалежної перевірки (інспекції)).
Абзац дев'ятий пункту 8 глави 3 розділу VII:	
Зміна конструкції АТ під час ремонту, обсягу та технології ремонту здійснюється на підставі бюлетенів промисловості та/або розпорядчих документів уповноваженого органу.	Виключити.
Пункт 9 глави 3 розділу VII:	
9. Організації з ТОР для зміни обсягу та технології ремонту необхідно запропонувати головній організації замовника, що здійснює науково-методичне супроводження експлуатації та серійного ремонту АТ, науково-технічну розробку для проведення її науково-технічної експертизи.	9. На запит організації з ТОР допускається уточнення обсягу та технології ремонту АТ за листами виробників і розробників, які узгоджені з представництвом замовника (військовим представництвом), з подальшим впровадженням необхідних змін відповідними бюлетенями промисловості.
Допускається уточнення обсягу та технології ремонту за листами виробників і розробників, які узгоджені з представництвом замовника (військовим представництвом). Порядок відновлення та взяття на облік конструкторської, технологічної і ремонтної документації АТ, за якою не здійснюється авторський нагляд, встановлюється Міністерством оборони України."	Порядок відновлення та взяття на облік конструкторської, технологічної і ремонтної документації АТ, за якою не здійснюється авторський нагляд, встановлюється Міністерством оборони України.
	Організації з ТОР для зміни обсягу та технології ремонту АТ, за якою не здійснюється авторський нагляд, необхідно запропонувати головній організації замовника, що здійснює науково-методичне супроводження експлуатації та серійного ремонту АТ, науково-технічну розробку для проведення її науково-

1	2
	технічної експертизи.”
Абзац третій пункту 12 глави 3 розділу VII: До льотних випробувань допускаються справні ПС, що пройшли наземні випробування, на яких списані радіодевіація і магнітна девіація компасів, виконано управління паливом, маслами, спеціальними рідинами, заряджання газами, виконано попередню (ДРАТ) та передпольотну підготовку до польотів і оформлено контрольний лист підготовки ПС до польоту, завдання на політ, польотний лист.	
Абзац четвертий пункту 12 глави 3 розділу VII: Випробувальні польоти ПС, зареєстрованих у реєстрі державних повітряних суден України, виконуються за наявності спеціального сертифіката льотної придатності державного повітряного судна, виданого уповноваженим підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України. Випробувальні польоти інших ПС військового призначення здійснюються відповідно до дозвільної системи, встановленої уповноваженими органами Міністерства оборони та Генерального штабу Збройних Сил України. Випробувальні польоти ПС, зареєстрованих у реєстрі державних повітряних суден України, виконуються за наявності спеціального сертифіката льотної придатності державного повітряного судна або дозволу (військового) на виконання польотів, виданого уповноваженим підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України відповідно до правил, які затверджуються наказом Міністерства оборони України. Випробувальні польоти інших ПС, які належать до військової техніки, здійснюються за умови їх тимчасової реєстрації уповноваженим підрозділом	

1	2
	Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України. Порядок надання допуску до виконання польотів таким ПС визначається відповідними правилами, які затверджуються наказом Міністерства оборони України.
Абзац чотирнадцятий пункту 12 глави 3 розділу VII: керівник з виробництва – загальну організацію підготовки ПС до польоту, що забезпечує виконання робіт у повному обсязі з необхідною якістю;	Абзац чотирнадцятий пункту 12 глави 3 розділу VII: керівник з виробництва (керівник з базового ТОР ПС) та/або керівник з лінійного ТО ПС – загальну організацію підготовки ПС до польоту, що забезпечує виконання робіт у повному обсязі з необхідною якістю та передачу до експлуатації ПС встановленим порядком (сертифікація лінійного ТО в умовах бази організації з ТОР);
Абзац вісімнадцятий пункту 12 глави 3 розділу VII: За своєчасну готовність ПС до польоту відповідає авіаційний технік ПС, який зобов'язаний виконати на ПС всі роботи і переконатися в тому, що персоналом інших спеціальностей виконані всі необхідні роботи на ПС, передбачені РТО, та зроблені відповідні записи в контрольному листі підготовки ПС до польоту.	Абзац вісімнадцятий пункту 12 глави 3 розділу VII: За своєчасну готовність ПС до польоту відповідає старший авіаційний технік (технік) ПС (бортовий технік), який зобов'язаний виконати на ПС всі роботи і переконатися в тому, що персоналом інших спеціальностей виконані всі необхідні роботи на ПС, передбачені РТО, та зроблені відповідні записи в контрольному листі підготовки ПС до польоту. Передача до експлуатації ПС (сертифікація лінійного ТО в умовах бази організації з ТОР) здійснюється уповноваженим персоналом, який засвідчує ТО, відповідно до правил, які затверджуються наказом Міністерства оборони України.

1	2
Абзац другий пункту 16 глави 3 розділу VII:	
Початок відліку ресурсних показників та гарантійних зобов'язань відремонтованої АТ визначений пунктом 6 глави 1 розділу III цих Правил.	Початок відліку міжремонтних ресурсних показників та гарантійних зобов'язань відремонтованої АТ здійснюється від дати видачі сертифіката передачі до експлуатації ПС / сертифіката дозволеної передачі компонента, який видається після виконання відповідної сертифікації ТОР встановленим порядком.
Абзац другий пункту 1 глави 2 розділу IX	
Норма відсутня.	Виявлені при проведенні випробувань відмови та несправності нових зразків АТ не обліковуються як інциденти і наводяться у акті випробувань. На модернізованих (модифікованих) зразках АТ такий облік застосовно лише в частині внесених конструктивних змін до базової конструкції.
Пункт 2 глави 1 розділу X:	
2. Усі роботи, пов'язані зі здаванням ПС до авіаційних частин (замовнику), підготовкою до ознайомлювального польоту і перельоту, виконуються персоналом ЛВС підприємства-виробника. ІТС для приймання ПС та їх компонентів та обладнання викликається керівником підприємства-виробника за погодженням з керівником військового представництва на підприємстві-виробнику (АРП), СДА, які здають ПС. ІТС для приймання ПС та їх компонентів та обладнання викликається керівником підприємства-виробника (АРП) за погодженням з керівником	2. Усі роботи, пов'язані зі здаванням ПС до авіаційних частин (замовнику), підготовкою до ознайомлювального польоту і перельоту, виконуються персоналом ЛВС підприємства-виробника (АРП), а також СДА, які здають ПС. ІТС для приймання ПС та їх компонентів та обладнання викликається керівником підприємства-виробника (АРП) за погодженням з керівником військового представництва на підприємстві-виробнику (АРП), СДА, які здають ПС. Персонал авіаційних частин (замовника) допускається до приймання ПС на ЛВС наказом

1	2
військового представництва на підприємстві-виробнику (АРП). Персонал авіаційних частин (замовника) допускається до приймання ПС на ЛВС наказом керівника підприємства-виробника (АРП) за наявності доручення на отримання ПС. Уповноважений персонал підприємства-виробника (АРП) та керівник військового представництва на підприємстві-виробнику (АРП) представляє ПС для приймання групі ІТС авіаційної частини (замовника). Приймання ПС здійснюється групою ІТС перевірки їхнього стану в обсязі не менше контрольного огляду. Забезпечення ІТС інструментом і необхідною контрольно-перевірочною апаратурою для перевірки систем і обладнання ПС покладається на ЛВС підприємства-виробника (АРП), СДА, які здають ПС. Виявлені недоліки і несправності мають бути записані у відомість дефектів та усунуті персоналом ЛВС і виробничих підрозділів підприємства-виробника (АРП), СДА, які здають ПС. Про перевірку усунення недоліків і несправностей ІТС робить запис у відомості дефектів. Приймання виготовлених ПС здійснюється після оформлення документації.	керівника підприємства-виробника (АРП) за наявності доручення на отримання ПС. Уповноважений персонал підприємства-виробника (АРП) та керівник військового представництва на підприємстві-виробнику (АРП), СДА, які здають ПС, представляє ПС для приймання групі ІТС авіаційної частини (замовника). Приймання ПС здійснюється групою ІТС шляхом перевірки їхнього стану в обсязі не менше контрольного огляду. Забезпечення ІТС інструментом і необхідною контрольно-перевірочною апаратурою для перевірки систем і обладнання ПС покладається на ЛВС підприємства-виробника (АРП), СДА, які здають ПС. Виявлені недоліки і несправності мають бути записані у відомість дефектів та усунуті персоналом ЛВС і виробничих підрозділів підприємства-виробника (АРП), СДА, які здають ПС. Про перевірку усунення недоліків і несправностей ІТС робить запис у відомості дефектів. Приймання виготовлених ПС здійснюється після оформлення документації.
перша категорія – нова АТ, придатна до використання в межах встановлених (гарантійних) ресурсних показників і відповідає технічним умовам, з	перша категорія – нові ПС або АД (не були у використанні), які знаходяться на зберіганні у центрах забезпечення та на складах військових частин,

Абзац третій пункту 4 глави 5 розділу X:

1	2
моменту прийняття її представником замовника до моменту передачі до СДА, в якій буде здійснюватись експлуатація;	відповідають вимогам технічних умов та відповідних стандартів з невичерпаним ресурсом та (або) строком служби і повністю придатні для використання за призначенням;
Абзац четвертий пункту 4 глави 5 розділу X: друга категорія – ПС або АД, які були або є в експлуатації (відремонтовані або відновлені), мають запас ресурсу (строку служби), технічно справні та придатні до використання за призначенням;	Абзац четвертий пункту 4 глави 5 розділу X: друга категорія – ПС або АД, які знаходяться в експлуатації (були у використанні), які утримуються у центрах забезпечення та на складах військових частин, відповідають всім вимогам експлуатаційної документації, придатні до використання за призначенням (з ремонтом або після ремонту) і використовуються у межах встановленого ресурсу та (або) строку служби;
Абзац п'ятий пункту 4 глави 5 розділу X: третя категорія – ПС або АД, які мають запас ресурсу (строку служби), але потребують військового ремонту, або вичерпали запас ресурсу (строку служби) та за своїм технічним станом потребують контролю-відновлювальних робіт і переведення на експлуатацію за технічним станом, потребують КТО та відновлювальних робіт в процесі експлуатації за технічним станом, відновлення справності яких може бути здійснено шляхом виконання робіт з продовження строків служби (ресурсів) або ремонту;	третя категорія – ПС або АД, встановлений ресурс та (або) строк служби яких закінчився, але за своїм технічним (якісним) станом вони є придатними для використання за прямим призначенням після контролю-відновлювальних робіт і переведення на експлуатацію за технічним станом, потребують КТО та відновлювальних робіт в процесі експлуатації за технічним станом, відновлення справності яких може бути здійснено шляхом виконання робіт з продовження строків служби (ресурсів) або ремонту;

1	2
Абзац шостий пункту 4 глави 5 розділу X:	
четверта категорія – ПС або АД, які вичерпали запас ресурсу (строку служби) до ремонту або мають запас ресурсу (строку служби), але отримали пошкодження і підлягають заводському ремонту;	четверта категорія – ПС або АД, що за своїм технічним (якісним) станом потребують капітального (заводського) ремонту (вичерпали встановлений ресурс та (або) строк служби), який є економічно доцільним;
Абзац сьомий пункту 4 глави 5 розділу X:	
п'ята категорія – ПС або АД (списані ПС або АД), не придатні до експлуатації та ремонту або ремонт яких економічно недоцільний, можуть бути переведені або переобладнані в навчальні наочні посібники для використання в освітній галузі або утилізовані.	п'ята категорія – ПС або АД, які є технічно несправним і за своїм якісним (технічним) станом непридатне для подальшого використання, морально і фізично застаріле, не відповідає вимогам технічних умов та відповідних стандартів, відновлення (ремонт) якого технічно неможливе або економічно недоцільне та яке підлягає списанню. ПС або АД п'ятої категорії можуть бути переведені або переобладнані в навчальні (наочні) посібники для використання в освітній галузі або утилізовані.
Абзац восьмий пункту 4 глави 5 розділу X:	
ПС або АД, переведені до п'ятої категорії, підлягають вилученню з обліку частини (установи), органу ДА після оприбуткування агрегатів, вузлів, приладів, деталей, матеріалів, металобрухту та іншого майна, отриманого від розбирання, на підставі виконаного наряду на розбирання ПС (АД)."	ПС або АД, переведені до п'ятої категорії, підлягають вилученню з обліку (списанню) військових частин (установ) на підставі виконаного наряду (розпорядження) на розбирання (розділення) військового майна, виданого начальником відповідної служби забезпечення, після оприбуткування на відповідному складі (сховищі) агрегатів, вузлів, приладів, деталей, матеріалів, металобрухту та іншого майна, отриманого від розбирання (розділення). Після оприбуткування на відповідному складі (сховищі)

1	2
	майна, що утворилось від розбирання, складається акт якісного (технічного) стану встановленого зразка та затверджується командиром військової частини (керівником СДА). Затверджений акт якісного (технічного) стану встановленого зразка є підставою для знищення формуляра ПС або АД встановленим порядком.
Пункт 6 глави 7 розділу X: 6. Завершальний етап утилізації складається з: розбирання планера та агрегатів (згідно з відомостями) на металобрухт із поділом на чорні, кольорові та інші метали; розбирання систем і агрегатів з метою вилучення деталей, елементів і вузлів, що містять дорогоцінні метали та коштовні сплави; здача продуктів утилізації на склад; знищення в установленому порядку формулярів (паспортів); оформлення відповідних документів; вилучення АТ з обліку.	6. Завершальний етап утилізації складається з: розбирання планера та агрегатів (згідно з відомостями) на металобрухт із поділом на чорні, кольорові та інші метали; розбирання систем і агрегатів з метою вилучення деталей, елементів і вузлів, що містять дорогоцінні метали та коштовні сплави; здача продуктів утилізації з оприбуткуванням на відповідному складі (сховищі); складання та затвердження акту якісного (технічного) стану встановленого зразка; знищення в установленому порядку формулярів (паспортів); оформлення відповідних документів (справа ліквідації); вилучення АТ з обліку.
Абзац другий пункту 11 глави І розділу XIII: Про отримання однократних доз опромінення 100 рад і більше негайно доповідається по команді.”.	Абзац другий пункту 11 глави І розділу XIII: Про отримання однократних доз опромінення 100 рад і більше негайно доповідається у порядку підпорядкованості.

1	2
Пункт 12 глави 1 розділу XIII:	
12. Контроль за радіоактивним зараженням персоналу і матеріальних засобів проводиться на незараженій місцевості після виконання бойового завдання за вказівкою командира авіаційної частини силами та засобами підрозділу служби радіаційного, хімічного, біологічного захисту і спеціально підготовленими спеціалістами авіаційної частини. За потреби для скорочення часу може проводитися вибірковий контроль. Вибірковому контролю в підрозділах підлягають 2 – 4 людини та 1 – 2 одиниці АТ. Порядок виконання контролю визначає заступник командира частини з ІАС. Хімічний контроль здійснюється силами та засобами підрозділу радіологічного, хімічного та біологічного захисту.	12. Контроль за радіоактивним зараженням персоналу і матеріальних засобів проводиться на незараженій місцевості після виконання бойового завдання за вказівкою командира авіаційної частини силами та засобами підрозділу служби радіаційного, хімічного, біологічного захисту і спеціально підготовленими спеціалістами авіаційної частини. За потреби для скорочення часу може проводитися вибірковий контроль. Вибірковому контролю в підрозділах підлягають 2 – 4 людини та 1 – 2 одиниці АТ. Порядок виконання контролю визначає заступник командира частини з ІАС. Хімічний контроль здійснюється силами та засобами підрозділу радіаційного, хімічного та біологічного захисту.
Абзац четвертий пункту 12 глави 1 розділу XIII: разом із начальником служби радіологічного, хімічного та біологічного захисту організовувати спеціальну обробку АТ;	Абзац четвертий пункту 12 глави 1 розділу XIII: разом із начальником служби радіаційного, хімічного та біологічного захисту організовувати спеціальну обробку АТ;
Абзац п'ятий пункту 12 глави 1 розділу XIII: розробляти разом із начальником служби радіологічного, хімічного та біологічного захисту графік позмінної роботи на АТ;	Абзац п'ятий пункту 12 глави 1 розділу XIII: розробляти разом із начальником служби радіаційного, хімічного та біологічного захисту графік позмінної роботи на АТ;
Абзац шостий пункту 12 глави 1 розділу XIII: організовувати контроль за виконанням ІТС частини заходів безпеки під час дії в умовах	Абзац шостий пункту 12 глави 1 розділу XIII: організовувати контроль за виконанням ІТС частини заходів безпеки під час дії в умовах радіаційного,

1	2
радіологічного, хімічного та біологічного зараження аеродромів і роботи на зараженій АТ.	хімічного та біологічного зараження аеродромів і роботи на зараженій АТ.
Пункт 4 глави 1 розділу XIV:	Пункт 4 глави 1 розділу XIV:
Норма відсутня.	4. Керівний ІТС військових навчальних закладів, у підпорядкуванні яких є авіаційні частини (СДА), керується відповідними посадовими обов'язками визначеними для посадових осіб з'єднань.
Абзац п'ятий пункту 3 глави 12 розділу XIV:	Абзац п'ятий пункту 3 глави 12 розділу XIV:
своєчасно вносити зміни й доповнення в робочі примірники документації і шокварталу провадити звірку їх з еталонним примірником;	своєчасно вносити зміни й доповнення в робочі примірники документації та проводити шокварталу звірку їх з еталонним примірником;
Абзац перший пункту 1 глави 2 розділу XIV:	Абзац перший пункту 1 глави 2 розділу XIV:
1. Начальник ІАС з'єднання організовує ІАЗ бойової підготовки та бойових дій в об'єднанні та відповідає за:	1. Начальник ІАС з'єднання організовує ІАЗ бойової підготовки та бойових дій в з'єднанні та відповідає за:
Абзац третій пункту 1 глави 6 розділу XIV:	Абзац третій пункту 1 глави 6 розділу XIV:
виконання ІТС керівництв і інструкцій з КПД ІТР під час експлуатації і ремонту АТ;	виконання ІТС керівництв і інструкцій з ПД ТЗР під час експлуатації і ремонту АТ;
Абзац четвертий пункту 3 глави 4 розділу XIV:	Абзац четвертий пункту 3 глави 4 розділу XIV:
відстороняти від польотів екіпажі (льотчиків) частини до заступника командира частини включно у разі грубих порушень ними правил експлуатації АТ, а також таких, які показали під час перевірки незадовільне знання АТ і правил її експлуатації;	“відстороняти від польотів екіпажі (льотчиків) частини (крім командира частини та його заступників) у разі грубих порушень ними правил експлуатації АТ, а також таких, які показали під час перевірки незадовільне знання АТ і правил її експлуатації;
Глава 8-1 розділу XIV:	Глава 8-1 розділу XIV:
Норма відсутня.	8-1. Начальник ТППР авіаційної частини 1. Начальник ТППР авіаційної частини

1	2
	відповідає за: - бойову та мобілізаційну готовність позицій; - бойову підготовку, виховання, військову дисципліну і моральний стан персоналу ТПНР частини; - постійну готовність сил і засобів ТПНР частини до перебезування, а також за справність КАЗУ частини в обсязі своїх функціональних обов'язків; - справність, збереження ЗНО СЗ, засобів контролю та інструменту, які використовуються в ТПНР частини; - планування, організацію, своєчасне й якісне виконання регламентних робіт, військового ремонту і робіт за бюджетними на КАЗУ, що надходять в ТПНР частини; - своєчасне забезпечення підрозділів частини справним КАЗУ; - підготовку до бойового застосування КАЗУ; - облік і використання матеріальних і технічних засобів в ТПНР частини; - організацію та дотримання персоналом заходів безпеки під час роботи з КАЗУ; - забезпечення пожежовибухобезпеки на території в службових і виробничих приміщеннях ТПНР; - інженерно-технічну підготовку персоналу ТПНР частини; - дотримання правил поводження із секретними виробами;

1	2
	правильність проведення і своєчасність подання встановленої обліково-звітної документації. Начальник ТППР частини у спеціальному відношенні підпорядковується заступнику командира частини з ІАС і є прямим начальником усього персоналу ТППР частини. 2. Начальник ТППР частини повинен: - знати конструкцію та правила технічної експлуатації КАЗУ та засобів її контролю; - досконало знати документи, які регламентують експлуатацію, ремонт КАЗУ, порядок забезпечення КАЗУ і визначають організацію роботи ІТС, ТППР частини, вивчати ці документи з персоналом ТППР частини і забезпечувати виконання їх вимог; - організовувати роботу персоналу ТППР, забезпечувати своєчасне і якісне виконання робіт за бюлетенями, регламентних робіт і військового ремонту відповідно до ЕД, бюлетенів заводів-виробників, вказівок ГІА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ; - організовувати роботу на КАЗУ представників промисловості відповідно до керівних документів; - розробляти та подавати на затвердження заступнику командира частини з ІАС річний і місячні плани управління КАЗУ на регламентні роботи; - проводити розрахунки на перебезування ТППР частини; - знати ділові та моральні якості персоналу ТППР частини, брати участь у його підборі та розстановці;

1	2
	контролювати дотримання персоналом встановлених правил поводження з секретним обладнанням і документацією; здійснювати своєчасне відправлення в ремонт несправних КАЗУ та їх агрегатів; організовувати своєчасний метрологічний контроль та повірку КПА, вантажопідйомних засобів; організовувати підготовку персоналу і засобів технічного обслуговування ТППР до підготовки АЗУ під час ведення бойових дій та під час проведення навчань; організовувати рекламацийну роботу, своєчасне та якісне виконання робіт за бюлетенями на КАЗУ і засобах технічного обслуговування; щомісяця підводити підсумки роботи і щотижня проводити технічні розбори з персоналом ТППР частини; виконувати розрахунки і складати заявки на матеріальні засоби, необхідні для забезпечення роботи ТППР частини, контролювати наявність матеріальних засобів, правильність їх зберігання та використання за прямим призначенням; організовувати облік витрати матеріальних засобів, фактично витрачених на виконання регламентних робіт і військового ремонту на КАЗУ, вносити пропозиції щодо зміни та уточнення їх комплектації та норм витрат; здійснювати огляди ЗНО СЗ, інструменту ТППР

1	2
	відповідно до встановлених норм; узагальнювати досвід роботи персоналу ТППР частини, аналізувати трудовитрати на виконання регламентних робіт і військового ремонту на КАЗУ, вживати заходів щодо вдосконалення засобів і технологій виконання робіт та підвищення продуктивності праці; впроваджувати в ТППР частині передові методи наукової організації праці, високу технічну культуру, підтримувати ТППР частини на рівні високоорганізованого виробництва; керувати бойовою і інженерно-технічною підготовкою, вихованням персоналу ТППР частини; підтримувати статутний порядок і військову дисципліну, піклуватися про матеріально-побутове забезпечення і збереження здоров'я всього персоналу ТППР частини; забезпечувати виконання заходів щодо захисту від ЗМУ, протипожежного захисту, ПД ГЗР, персоналу ТППР частини, охорони навколишнього середовища; вести встановлений облік і звітність та журнал начальника технічної позиції підготовки ракет (додаток 45), контролювати ведення документації в групах; організовувати пономерний облік бюлетенів. 3. Начальник ТППР частини має права командира підрозділу.

1	2
	Абзац п'ятий пункту 3 глави 12 розділу XIV:
своєчасно вносити зміни й доповнення в робочі примірники документації і шокварталу провадити звірку їх з еталонним примірником;	своєчасно вносити зміни й доповнення в робочі примірники документації та провадити шоквартальну звірку їх з еталонним примірником;
облік фактичної витрати запасних показників менше 20 годин (одного місяця);	Абзац дев'ятий пункту 1 глави 13 розділу XIV: відпрацювання переліку та облік фактичної витрати ресурсу (строку служби) агрегатів, ресурсе (строк служби) яких відрізняється від ресурсу (строку служби) основного виробу та залишок яких становить менше 20 годин (одного місяця);
Абзац перший глави 15 розділу XIV:	15. Бортовий інженер (старший бортовий технік, бортовий технік).
Пункт 1 глави 15 розділу XIV:	1. Бортовий інженер (старший бортовий технік, бортовий технік) входить до складу льотного екіпажу ПС, підпорядковується командирі екіпажу, а з питань експлуатації АТ виконує вказівки заступника командира ае з ІАС.
1. Бортовий інженер (старший бортовий технік) входить до складу льотного екіпажу ПС, підпорядковується командирі екіпажу, а з питань експлуатації АТ виконує вказівки заступника командира ае з ІАС. Під час виконання своїх функціональних обов'язків бортовий інженер (старший бортовий технік) керується Правилами виконання польотів державної авіації України, затвердженими наказом оборони України від 05 січня 2015 року, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 26 січня 2015 року за № 82/26527, цими Правилами, КЛЕ, інструкцією льотного екіпажу та іншими керівними	1. Бортовий інженер (старший бортовий технік, бортовий технік) входить до складу льотного екіпажу ПС, підпорядковується командирі екіпажу, а з питань експлуатації АТ виконує вказівки заступника командира ае з ІАС. Під час виконання своїх функціональних обов'язків бортовий інженер (старший бортовий технік, бортовий технік) керується Правилами виконання польотів державної авіації України, затвердженими наказом Міністерства оборони України від 05 січня 2015 року, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 26 січня 2015 року за № 82/26527, цими Правилами, КЛЕ, інструкцією льотного екіпажу та іншими керівними

1	2
документами, які регламентують експлуатацію АТ.	документами, які регламентують експлуатацію АТ.
	Абзац перший пункту 2 глави 15 розділу XIV:
2. Бортовий інженер (старший бортовий технік) відповідає за:	2. Бортовий інженер (старший бортовий технік, бортовий технік) відповідає за:
	Абзац перший пункту 3 глави 15 розділу XIV:
"3. Бортовий інженер (старший бортовий технік) повинен:",	"3. Бортовий інженер (старший бортовий технік, бортовий технік) повинен:",
	Абревіатури та слова по тексту Правил
НТД	НД
ОУА ЦОВВ та ЗСУ	ОУА
ГП ОУА ЦОВВ та ЗСУ	ГПА ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ ;
аркуш контролю (у всіх відмінниках та множині)	лист контролю (у відповідних відмінниках і множині)
	Абзац третій пункту 3 додатка 7:
У разі перебазування самостійною колоною начальник колони призначається з осіб керівного складу служби озброєння частини.	"У разі перебазування самостійною колоною начальник колони призначається з осіб керівного складу ІАС частини. "
	Пункт другий додатка 41:
"2. У графі "Примітка" інструментальної відомості робиться запис про втрату, списання, поломку або передачу інструменту іншій особі. Графа 5 заповнюється олівцем.",	2. У графі "Примітка" інструментальної відомості робиться запис про втрату, списання, поломку або передачу інструменту іншій особі. Графа 6 заповнюється олівцем.
	У додатках 1,3,16,20,31,32,36,37,40,44-47:
Ініціали	Ім'я

1	2
ініціали	ім'я
Прізвище	ПРИЗВИЩЕ
Прізвище	ПРИЗВИЩЕ
Додаток 48:	
Норма відсутня.	“Додаток 48 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 4 глави 1 розділу II) Журнал обліку повітряних суден, що перелітають Розпочато “ ” 20__ р. Закінчено “ ” 20__ р.

1		2			
Продовження додатка 48					
№ з/п	Дата посадки	Тип ПС, заводський №	ПРІЗВИЩЕ командира екіпажу і бортового техника	Передпозачетна	Дата виконання підготовки
1	2	3	4	5	6
Зауваження про роботу авіаційної техніки в польоті					
Зуваження про роботу авіаційної техніки в польоті		Відмітки про усунення (що зроблено, підпис)		ПРІЗВИЩЕ, хто допустив до вильоту	
7		8		9	

1	Додаток 49	2
Норма відсутня.	“Додаток 49 до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України (пункт 13 глави 5 розділу III)	Бортова картка на переліт повітряного судна № _____ бортовий № _____ (тип) (заводський) Дата вильоту (передпольотної підготовки) _____ Дата попередньої підготовки (ДРАТ) _____ Дата паркового дня _____ I. Дані за ПС на переліт з аеродрому _____ на аеродром _____

1

2

Продовження додатка 49

1. Ресурс, боєприпаси, злітна маса	Літак	Двигуни		КСА-3 ГТД
		Лів.	Прав.	
Залишок ресурсу (строку служби) до чергового ремонту				
Залишок ресурсу (строку служби) до чергових регламентних робіт (дата виконання крайніх регламентних робіт)				
Заправка	паливо (сорт, тип, вага, к-ть)			
	масло (сорт, к-ть)			
	гідролічні рідини (тип, літр)			
	СВС (літр)			
Зарядка	кисень (кг/см ²)			
	повітря (кг/см ²)			
	азот (кг/см ²)			
Підвісні баки	(тип, кількість)			
	артилерійське (тип, шт.)			
Спорядження АЗУ	ракетне (тип, шт.)			
	бомбардувальне (тип, шт.)			
Злітна маса				

1		2	
Продовження додатка 49			
4. Підготовка ІС до польотів			
Найменування об'єкта визначення	Прізвище і підпис виконавців і контролерів про виконання підготовки		
	Передпольотна підготовка (підготовка до повторного польоту) " _ " 20 _ р.		
	виконавець		контролер
	ЛД		
	АО		
	ЗАК та ЕА		
	АОз		
	РЕО		
	АПНК		
ЗР			
ЛД і ЗАПЛ			
Злив відстою палива виконав. Відетій чистий. Інструмент перевірено, в наявності.			
Технік ІС _____ (військове звання, підпис, ПРІЗВИЩЕ)			
Політ на ІС згідно завдання дозволяю:			
_____ (посадка)			

[illegible]

[illegible]

1
2

6. Підготовка ПС до польотів
Продовження додатка 49

Найменування обладнання

	Передпольотна підготовка "___"___20__р.		Підготовка до повторного польоту "___"___20__р.					Післяпольотна підготовка "___"___20__р.	
	вик.	контр.	до 2-го польоту	до 3-го польоту	до 4-го польоту	до 5-го польоту	вик./ кон.	вик./ кон.	вик.
ЛД									
АО									
ЗАК та ЕА									
АОз									
РЕО									
АПНК									
ЗР									
ЛД і ЗАПЛ									

Політ на ПС згідно завдання дозволяю:

(посади) (літське звання, підпис, ПРІЗВИЩЕ)

Готовність літака до польотів перевірів _____

(літське звання, підпис, ПРІЗВИЩЕ)

I	2
	Продовження додатка 49 Особливості ведення бортової картки Записи в бортових картках в пп. 1-3 розділу I робляться старшими авіаційними техніками (техніками) ПС (бортовими техніками) на аеродромах постійного базування. Записи в бортових картках про виконання передпольотної підготовки ПС на аеродромах постійного базування робляться спеціалістами ІАС в п. 4 розділу I. Решта записів в бортових картках робляться спеціалістами передової команди (складом льотних екіпажів) після перебазування ПС на оперативні аеродроми (аеродроми маневру). У випадку, якщо після перебазування на оперативні аеродроми (аеродроми маневру) ПС не плануються до залучення до виконання завдань (польоти на бойове застосування) спеціалісти передової команди (льотні екіпажі) виконують післяпольотну підготовку із записом про це в п.6 розділу II. Якщо після перебазування на оперативні аеродроми (аеродроми маневру) ПС плануються до залучення до виконання завдань (польоти на бойове застосування) спеціалісти передової команди (льотні екіпажі) виконують підготовку до повторного польоту із записом про це в п.6 розділу II.

1	2
	Продовження додатка 49 Розділ II бортових карток друкується на окремих аркушах та додається до аркушів розділу I бортової картки кожного льотного дня на оперативному аеродромі.”.

Начальник Управління регулювання діяльності
державної авіації України



Андрій ТЕЛЕГІН

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проекту наказу Міністерства оборони України
“Про затвердження Змін до Правил інженерно-авіаційного забезпечення
державної авіації України”

I. Визначення проблеми

Відповідно до Повітряного кодексу України уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі державної авіації є Міністерство оборони України, на яке покладено нормативно-правове регулювання питань проведення робіт із забезпечення польотів.

Видання наказу обумовлено необхідністю удосконалення окремих питань інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України з метою адаптації до вимог європейських авіаційних правил.

На даний час в державній авіації порядок інженерно-авіаційного забезпечення визначається Правилами інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 05 липня 2016 року № 343, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 08 серпня 2016 року за № 1101/29231. Разом з цим, нова авіаційна техніка європейського виробництва, що почала надходити до державної авіації України, потребує впровадження вимог європейських авіаційних правил до інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України. Відповідно до цього, існуючі Правила інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України потребують внесення відповідних змін, які дозволять на час переоснащення державної авіації новими повітряними суднами поступово адаптувати систему інженерно-авіаційного забезпечення до переходу на європейські авіаційні правила.

Відповідно до частини другої статті 7 Повітряного кодексу України визначена проблема підлягає державному регулюванню з боку Міністерства оборони України, у зв'язку з чим не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів.

Наказ містить нормативно-правові норми, які є обов'язкові для виконання суб'єктами державної авіації і суб'єктами господарювання в авіаційній галузі щодо інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації.

Порушена проблема має вплив на суб'єкти господарювання, яким в установленому порядку надано повноваження (ліцензію) на провадження господарської діяльності у сфері технічного супроводження, експлуатації, виготовлення, ремонту або модернізації авіаційної техніки державної авіації.

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни		+
Держава	+	
Суб'єкти господарювання, у тому числі суб'єкти малого підприємництва	+	+

За результатами аналізу існуючої нормативно-правової бази встановлено, що визначена проблема може бути розв'язана шляхом внесення змін до діючого регуляторного акту, а саме до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 05 липня 2016 року № 343, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 08 серпня 2016 року за № 1101/29231.

II. Цілі державного регулювання

Основною ціллю видання наказу є адаптація правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України до вимог європейських авіаційних правил.

Крім цього, видання наказу сприятиме створенню однакових умов у питанні технічного супроводження, експлуатації, виготовлення, ремонту або модернізації повітряних суден, призначених для використання в державній авіації України, виключенню будь-якого адміністративного впливу на суб'єкти господарювання та запобіганню корупційних ризиків під час надання послуг.

Дія наказу поширюється на органи управління авіації видів Збройних Сил України, органів внутрішніх справ, спеціально уповноважені центральні органи виконавчої влади з питань цивільного захисту, органи охорони державного кордону України, органів доходів і зборів інші військові формування, утворені відповідно до законів України, які забезпечують експлуатацію державних повітряних суден, суб'єкти державної авіації та підприємства авіаційної галузі України в частині, що їх стосується.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Залишити існуючу нормативно-правову базу без змін	У разі не видання наказу органи управління авіації центральних органів виконавчої влади, які забезпечують експлуатацію державних повітряних суден, суб'єкти державної авіації та підприємства авіаційної галузі України в частині, що їх стосується, залишаться без нормативно-правових норм які чітко визначають різницю щодо інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації у разі експлуатації нових повітряних суден, які підпадають під європейські авіаційні правила та інших повітряних суден

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Залишити існуючу нормативно-правову базу без змін	відсутні	витрати, пов'язані з виконанням інженерно-авіаційного забезпечення

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Залишити існуючу нормативно-правову базу без змін	відсутні	відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Залишити існуючу нормативно-правову базу без змін	відсутні	витрати, пов'язані з виконанням інженерно-авіаційного забезпечення

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Залишити існуючу нормативно-правову базу без змін	1	проблема продовжує існувати
Впровадження Змін до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України	4	ця альтернатива дає змогу повністю досягнути поставлених цілей державного регулювання без будь-яких витрат
Розробка центральними органами виконавчої влади, які забезпечують експлуатацію державних повітряних суден, відомчих правил інженерно-авіаційного забезпечення	1	ця альтернатива не дає можливості досягти єдиний правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації, не відповідає Повітряному кодексу України

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Залишити існуючу нормативно-правову базу без змін	не передбачено	витрати, пов'язані з виконанням інженерно-авіаційного забезпечення	ця альтернатива унеможливить застосування чіткого і зрозумілого порядку інженерно-авіаційного забезпечення в державній авіації України
Впровадження Змін до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України	застосування чіткого і зрозумілого порядку інженерно-авіаційного забезпечення в державній авіації України для різних видів повітряних суден, підтримання рівня безпеки польотів державної авіації на належному рівні	витрати, пов'язані з виконанням інженерно-авіаційного забезпечення	ця альтернатива забезпечить у повній мірі досягнення поставлених цілей
Розробка центральними органами виконавчої влади, які забезпечують експлуатацію державних повітряних суден, відомчих	не передбачено	витрати, пов'язані з виконанням інженерно-авіаційного забезпечення	ця альтернатива не дає можливості застосувати в державній авіації України єдиного порядку інженерно-авіаційного забезпечення, не сприяє підтриманню рівня безпеки польотів державної

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
правил інженерно-авіаційного забезпечення			авіації на належному рівні

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Залишити існуючу нормативно-правову базу без змін	ця альтернатива унеможливить застосування чіткого і зрозумілого порядку інженерно-авіаційного забезпечення в державній авіації України	X
Впровадження Змін до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України	ця альтернатива дає змогу повністю досягнути поставлених цілей державного регулювання без будь-яких витрат суб'єктами господарювання	X
Розробка центральними органами виконавчої влади, які забезпечують експлуатацію державних повітряних суден, відомчих правил інженерно-авіаційного забезпечення	ця альтернатива не дає можливості застосувати в державній авіації України єдиного порядку інженерно-авіаційного забезпечення, не сприяє підтриманню рівня безпеки польотів державної авіації на належному рівні	X

V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Реалізація поставлених цілей державного регулювання забезпечується шляхом введення в дію Змін до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України.

Заходами, які необхідно здійснити органами влади для реалізації вказаних цілей, є підготовка, видання наказу Міністерства оборони України та його державна реєстрація.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

Від впровадження регуляторного акта негативних результатів та додаткових витрат не очікується.

Впровадження регуляторного акта унеможливорює адміністративний вплив на суб'єкти господарювання та запобігає корупційних ризиків під час надання послуг з технічного супроводження, експлуатації, виготовлення, ремонту або модернізації повітряних суден, призначених для використання в державній авіації України.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта не обмежується у часі, що дасть змогу досягти цілей державного регулювання. Проект регуляторного акта набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Прийняття цього регуляторного акта забезпечить чіткий порядок інженерно-авіаційного забезпечення в державній авіації України та на підприємствах авіаційної галузі України, у профільних науково-дослідних та науково-випробувальних установах України в частині, що їх стосується.

Реалізація регуляторного акта в разі його прийняття матиме позитивний вплив, що буде характеризуватися створенням однакових умов у питанні технічного супроводження, експлуатації, виготовлення, ремонту або модернізації повітряних суден, призначених для використання в державній авіації України, виключенням будь-якого адміністративного впливу на суб'єкти господарювання та запобіганню корупційних ризиків під час надання послуг.

Виконання вимог регуляторного акта не потребує додаткових витрат часу та коштів для суб'єктів господарювання.

Реалізація проекту наказу не потребує додаткових витрат з державного

бюджету.

Поінформованість суб'єктів господарювання щодо основних положень регуляторного акта оцінюється як високий – повідомлення про оприлюднення, проект наказу та аналіз регуляторного впливу акта розміщено на офіційному веб-сайті Міністерства оборони України (www.mil.gov.ua) у розділі “Регуляторна діяльність”.

Показниками результативності регуляторного акта є:

кількість суб'єктів державної авіації України, що здійснюють інженерно-авіаційне забезпечення;

кількість підприємств авіаційної галузі України, що здійснюють економічну діяльність у сфері технічного супроводження, експлуатації, виготовлення, ремонту або модернізації авіаційної техніки державної авіації;

запобігання корупційних ризиків при виборі виконавця робіт у сфері технічного супроводження, експлуатації, виготовлення, ремонту або модернізації авіаційної техніки державної авіації України;

створення уніфікованих процедур інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України;

кількість позитивно вирішених питань між суб'єктами державної авіації України та підприємствами авіаційної галузі України, що здійснюють технічне супроводження, експлуатацію, виготовлення, ремонт або модернізацію авіаційної техніки державної авіації;

кількість невирішених питань між суб'єктами державної авіації України та підприємствами авіаційної галузі України, що здійснюють технічне супроводження, експлуатацію, виготовлення, ремонт або модернізацію авіаційної техніки державної авіації.

IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься Міністерством оборони України.

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься після набрання чинності регуляторного акта, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження дії результативності зазначеного акта.

Повторне відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься через рік з дня набрання ним чинності.

Періодичні відстеження результативності здійснюватимуться за допомогою статистичного методу та проводитимуться за допомогою статистичних даних.

Начальник Управління регулювання діяльності
Державної авіації України



Андрій ТЕЛЕГІН

ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ОПРИЛЮДНЕННЯ
проекту регуляторного акта –
проекту наказу Міністерства оборони України
“Про затвердження Змін до Правил інженерно-авіаційного забезпечення
державної авіації України”

Проект наказу Міністерства оборони України “Про затвердження Змін до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України” (далі – проект наказу) розроблено Міністерством оборони України. Видання наказу обумовлено необхідністю удосконалення окремих питань інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України та їх поступової адаптації до вимог європейських авіаційних правил.

Проект наказу та аналіз його регуляторного впливу, з метою одержання зауважень і пропозицій, оприлюднено шляхом розміщення на офіційній сторінці Міністерства оборони України в мережі Інтернет (www.mil.gov.ua) у розділі “Регуляторна діяльність”.

Зауваження і пропозиції до проекту наказу та аналізу його регуляторного впливу приймаються у письмовій або електронній формі на адресу Управління регулювання діяльності державної авіації України: 01135, м. Київ, вул. Григорія Андрющенка, 6В, тел. (044) 271 39 40, e-mail: urddau_mou@mil.gov.ua.

Відповідно до частини першої статті 20 Закону України “Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності” зауваження і пропозиції щодо оприлюдненого проекту регуляторного акта та відповідного аналізу регуляторного впливу надаються фізичними та юридичними особами, їх об’єднаннями, крім розробника цього проекту, уповноваженому органу виконавчої влади з питань регуляторної політики – Державній регуляторній службі України на адресу: 01011, м. Київ, вул. Арсенальна, 9/11, тел. (044) 254 56 73, e-mail: inform@dkrp.gov.ua.

Зауваження і пропозиції від фізичних та юридичних осіб, їх об’єднань приймаються у місячний термін з дати оприлюднення.

Начальник Управління регулювання діяльності
державної авіації України



Андрій ТЕЛЕГІН