



МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ 77

16.02.2016

Зареєстровано в Міністерстві юстиції України
03 червня 2016 р. за № 813/28943

Про затвердження Інструкції з експлуатації електрогазової техніки в державній авіації України

Відповідно до статті 7 Повітряного кодексу України та з метою визначення порядку організації експлуатації електрогазової техніки в державній авіації України

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Інструкцію з експлуатації електрогазової техніки в державній авіації України, що додається.
2. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

**Міністр оборони України
генерал армії України**

С. Т. Полторак

ПОГОДЖЕНО:

**Голова Державної служби України
з надзвичайних ситуацій**

**Т. в. о. Голови Державної
прикордонної служби України
генерал-лейтенант**

**Міністр внутрішніх
справ України**

М. Чечоткін

В. Серватюк

А. Аваков

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ Міністерства оборони України
16 лютого 2016 року N 77

Зареєстровано
в Міністерстві юстиції України
03 червня 2016 р. за N 813/28943

ІНСТРУКЦІЯ
з експлуатації електрогазової техніки в державній авіації України

I. Загальні положення

1. Ця Інструкція визначає основні положення з організації експлуатації електрогазової техніки авіаційних частин (військових частин, військових навчальних закладів, установ) Збройних Сил України, експлуатуючих організацій інших суб'єктів державної авіації України, порядок її ремонту, особливості технічної підготовки наземних авіаційних спеціалістів з експлуатації та ремонту електрогазової техніки, а також обов'язки посадових осіб.

2. Положення цієї Інструкції є обов'язковими для всіх суб'єктів державної авіації України, які експлуатують державні повітряні судна.

3. Основним завданням автомобільної та електрогазової служби є організація і здійснення комплексу заходів щодо забезпечення авіаційних частин (військових частин, військових навчальних закладів, установ) Збройних Сил України, експлуатуючих організацій інших суб'єктів державної авіації України (далі - авіаційні частини) електрогазовою технікою та електрогазовим майном у межах встановлених норм та відповідно до штатів, табелів, лімітів, а також щодо підтримки електрогазової техніки в технічно справному стані, який забезпечує необхідний ступінь бойової готовності та готовності до виконання завдань за призначенням авіаційними частинами.

4. На автомобільну та електрогазову службу покладаються такі завдання:

забезпечення, облік і розподіл автомобільної та електрогазової техніки, автомобільного і електрогазового майна;

організація і здійснення технічно правильної експлуатації автомобільної та електрогазової техніки, підтримка її в постійній бойовій та експлуатаційній готовності;

організація своєчасного і якісного ремонту автомобільної та електрогазової техніки, впровадження передових методів ремонту, підвищення ефективності роботи ремонтних підрозділів;

організація евакуації автомобільної та електрогазової техніки;

організація і контроль за роботою лабораторії з контролю якості стиснених та зріджених газів;

керівництво технічною підготовкою наземних авіаційних спеціалістів з експлуатації та ремонту електрогазової техніки (далі - наземні авіаційні спеціалісти);

проведення заходів щодо попередження автомобільних та льотних подій, а також передумов таких подій з вини наземних авіаційних спеціалістів;

вивчення, розробка пропозицій з удосконалення і поширення передового досвіду роботи авіаційних частин і підрозділів з експлуатації, ремонту та евакуації автомобільної і електрогазової техніки;

організація вивчення і проведення технічного удосконалення електрогазової техніки за бюлетенями підприємств-виробників.

5. До електрогазової техніки належать спеціальні автомобілі (причепи), станції та установки, які призначені для виконання таких завдань:

видобуток, отримання, транспортування і зберігання стиснених та зріджених газів;

зарядка (заправка) систем повітряних суден стисненими (зрідженими) газами;

забезпечення повітряних суден електро- і пневмоенергією під час запуску авіаційних двигунів та перевірка електро- і радіообладнання;

кондиціонування повітря в кабінах повітряних суден та місцях перебування льотного складу, підготовленого до польотів;

газифікація зріджених газів, очищення та осушення стиснених газів;

знежирення і вакуумування резервуарів;

перевірка і опосвідчення балонів для стиснених газів з комплекту електрогазової техніки;

перевірка герметичності кабін повітряних суден;

перевірка і заправка гідросистем повітряних суден;

зарядка бортових систем повітряних суден вогнегасними сумішами.

6. До електрогазового майна належать:

основні агрегати, запасні частини, матеріали і електрообладнання до електрогазової техніки;

обладнання, прилади, інструмент і приладдя для експлуатації та ремонту електрогазової техніки;

стиснені та зріджені гази, а також транспортні балони для них;

прилади для перевірки якості стиснених та зріджених газів;

аеродромні акумуляторні батареї з комплекту електрогазової техніки;

навчальне майно для технічної підготовки наземних авіаційних спеціалістів (обладнання для практичних занять, розрізні агрегати, макети, стенди, підручники тощо).

7. Під експлуатацією електрогазової техніки слід розуміти використання електрогазової техніки за призначенням, технічне обслуговування базового шасі і проведення регламентних робіт на спеціальному обладнанні, її зберігання і транспортування.

Експлуатація електрогазової техніки має на меті забезпечення постійної готовності, технічної справності і найбільш ефективного використання її під час повсякденної експлуатації, бойової підготовки державних повітряних суден та під час бойових дій (виконання завдань за призначенням).

8. Експлуатація електрогазової техніки включає:

технічно правильне використання під час аеродромно-технічного забезпечення польотів (перельотів);

своєчасне і якісне технічне обслуговування та виконання регламентних робіт на електрогазовій техніці;

організацію зберігання електрогазової техніки в авіаційних частинах;

транспортування залізничним, водним, повітряним і автомобільним транспортом.

9. Постійна готовність електрогазової техніки до експлуатації забезпечується:

справністю, наявністю підготовлених наземних авіаційних спеціалістів з відповідним свідоцтвом на право експлуатації спеціального автомобіля, станції, установки (далі - свідоцтво наземного авіаційного спеціаліста), зразок якого наведено у додатку 1 до цієї Інструкції;

укомплектованістю необхідним інструментом та приладдям для обслуговування повітряних суден, заправкою паливом, мастилами та іншими експлуатаційними матеріалами, необхідними для виконання завдань за призначенням, наявністю та повнотою заповнення технічної документації.

Для засобів, які призначені для зарядки (заправки) повітряних суден стисненими (зрідженими) газами і спеціальними рідинами, постійна готовність, крім того, забезпечується постійним утриманням ємностей спеціального обладнання в зарядженому (заправленому) кондиційними газами і спеціальними рідинами стані.

10. Основним показником технічного стану електрогазової техніки є коефіцієнт технічної готовності (далі - КТГ), який визначається відношенням кількості справних зразків електрогазової техніки до їх кількості за списком.

11. З метою аналізу використання електрогазової техніки та недопущення авіаційних подій, пов'язаних з несправностями електрогазової техніки, в авіаційних частинах здійснюється облік відмов у її роботі, який ведеться в журналі обліку відмов у роботі електрогазової техніки (додаток 2).

Аналіз причин відмов у роботі електрогазової техніки в авіаційних частинах проводиться щомісяця (за минулий місяць) і повинен включати:

вивчення обставин виникнення відмов, умов роботи техніки, показників приладів з появою відмов;

перевірку правильності експлуатації і ремонту;

підбір і вивчення матеріалів щодо аналогічних відмов;

визначення характеру відмов за зовнішніми ознаками (за потреби для визначення стану вузлів і деталей проводиться розбирання обладнання);

визначення причин відмов та проведення заходів щодо їх усунення і попередження.

Аналіз причин відмов у роботі електрогазової техніки, які спричинили загибель обслуговуючого персоналу або інші тяжкі наслідки, проводить особисто командир (керівник) авіаційної частини (далі - командир авіаційної частини) за участю посадових осіб автомобільної та електрогазової служби. Про виникнення таких відмов негайно доповідається начальнику служби забезпечення за підпорядкуванням.

Щокварталу до 05 числа наступного місяця аналіз причин відмов у роботі електрогазової техніки надається начальнику служби забезпечення.

За своєчасність, повноту і достовірність надання інформації щодо відмов у роботі електрогазової техніки відповідають начальники автомобільної та електрогазової служби авіаційних частин.

12. Кожен зразок електрогазової техніки, який обліковується в авіаційній частині, повинен закріплюватись за наземним авіаційним спеціалістом.

До експлуатації електрогазової техніки допускаються наземні авіаційні спеціалісти, які:

досконало знають конструкцію та порядок експлуатації закріпленого за ними зразка електрогазової техніки, правила дорожнього руху, схему маршрутів руху транспортних засобів та пішоходів по аеродрому, порядок під'їзду (від'їзду) засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряного судна до (від) повітряного судна;

володіють необхідними навичками в керуванні транспортним засобом і роботі на спеціальному обладнанні, проведенні технічного обслуговування і регламентних робіт;

мають посвідчення водія з відповідною категорією на право керування транспортним засобом (далі - посвідчення водія), пройшли навчання в спеціалізованому навчальному закладі, який має дозвіл на здійснення підготовки за відповідним фахом (далі - спеціалізований навчальний заклад), та мають свідоцтво наземного авіаційного спеціаліста.

13. Загальне керівництво автомобільною та електрогазовою службою здійснює командир авіаційної частини через відповідного заступника залежно від організаційно-штатної структури, специфіки діяльності та особливостей виконання завдань.

14. У кожній авіаційній частині начальником автомобільної та електрогазової служби складається, а командиром авіаційної частини затверджується річний план роботи автомобільної та електрогазової служби, в якому, крім заходів, які стосуються автомобільної служби, обов'язково передбачаються:

організація заходів експлуатації електрогазової техніки;

удосконалення заходів обслуговування повітряних суден;

контроль якості стиснених та зріджених газів;

забезпечення електрогазовим майном;

попередження передумов льотних подій з вини наземних авіаційних спеціалістів;

заходи щодо ощадливої витрати машино-годин напрацювання спеціального обладнання електрогазової техніки на одну годину нальоту повітряних суден.

15. Порядок експлуатації та ремонту базових шасі, на яких змонтовано спеціальне обладнання електрогазової техніки, визначається нормативними документами служб забезпечення, до номенклатури яких вони належать.

16. З питань експлуатації та ремонту електрогазової техніки вказівки начальника служби забезпечення відповідної номенклатури є обов'язковими для відповідних посадових осіб авіаційних частин.

II. Організація експлуатації електрогазової техніки

1. Планування використання електрогазової техніки

1. Електрогазова техніка авіаційної частини використовується тільки за штатним призначенням з дотриманням встановлених норм і правил з її експлуатації. Дозволяється взамін визначеної штатом авіаційної частини електрогазової техніки використовувати однотипні (однакові за призначенням) зразки електрогазової техніки.

Використання електрогазової техніки планується і здійснюється в межах встановлених річних норм витрати моторесурсів. Під час планування необхідно враховувати специфіку її використання, а саме:

застосування стиснених газів високого тиску до 40 МПа (400 кгс/см²) і зріджених газів, які мають наднизьку температуру, - до 77° К (-196° С);

застосування токсичних мастил і змазок, агресивних рідин і хімікатів;

необхідність систематичного контролю якості стиснених та зріджених газів, які застосовуються для обслуговування повітряних суден;

застосування для наземного обслуговування повітряних суден змінного струму високої напруги (до 208 В) і значної потужності, а також постійного струму напругою 28,5 В із силою струму до 1500 А;

використання в конструкціях спеціального обладнання електрогазової техніки авіаційних агрегатів, приладів і вузлів;

розміщення на одному базовому шасі різного за призначенням обладнання (для перевірки електро- і гідросистем, охолодження і підігріву повітря тощо);

цілодобовий беззупинний виробничий цикл з видобутку стиснених та зріджених газів тривалістю до 20 діб.

Планування використання електрогазової техніки має забезпечити обслуговування повітряних суден під час бойового чергування, планових польотів (перельотів) та робіт на авіаційній техніці, раціональне і безаварійне використання електрогазової техніки та економне використання моторесурсу і пального.

2. Щоденне використання електрогазової техніки здійснюється на підставі наряду на використання машин, який складається згідно із заявками, наданими заступником командира авіаційної частини з інженерно-авіаційної служби.

Використання електрогазової техніки, не передбаченої нарядом, здійснюється у виняткових випадках з дозволу командира авіаційної частини або особи, яка виконує його обов'язки, про що робиться відповідний запис у дорожньому листі, який засвідчується гербовою печаткою.

3. До використання допускається справна, підготовлена до роботи електрогазова техніка, на якій проведено планове технічне обслуговування та чергові (позачергові) регламентні роботи.

Підготовка електрогазової техніки до використання за призначенням включає такі заходи:

під час введення в експлуатацію електрогазової техніки, призначеної для аеродромно-технічного забезпечення польотів, проводиться фарбування переднього бампера вертикальними жовтими та чорними смугами, що чергуються, завширшки 100 мм кожна, нанесення необхідних написів на спеціальні кузови електрогазової техніки, дообладнання протівідкатними упорами;

таврування інструменту, роз'яснення щодо якого наведені у додатку 3 до цієї Інструкції;

щоденне технічне обслуговування електрогазової техніки;

роботи, що виконуються безпосередньо перед виходом з парку, а саме: перевірка готовності командирами підрозділів або їх заступниками з технічної частини; підготовка до аеродромно-технічного забезпечення польотів; контроль технічного стану начальником контрольно-технічного пункту.

Електрогазова техніка для забезпечення польотів повинна виділятися в мінімально необхідній кількості. Рекомендується максимально можливе використання централізованих систем забезпечення електроенергією (на технічних позиціях і в укриттях).

4. Забороняється використання електрогазової техніки:

позаштатної і тієї, яка відпрацювала встановлені норми напрацювання моторесурсу;

яка не пройшла чергове технічне обслуговування і регламентні роботи, технічний стан якої не відповідає правилам дорожнього руху і за технічними характеристиками не задовольняє вимоги щодо обслуговування повітряних суден;

наземними авіаційними спеціалістами, які не пройшли відповідної підготовки для роботи на електрогазовій техніці або не мають правильно оформлених документів;

для виконання робіт, які призводять до перевантаження електрогазової техніки;

заправленої паливом, мастильними та іншими експлуатаційними матеріалами, які не відповідають нормативно-технічній документації;

у разі відсутності або не повністю оформленої шляхової та технічної документації (журналу обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден відповідного зразка та документації засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден);

у разі відсутності паспорта (додаток 4) на стиснені (зріджені) гази і спеціальні рідини;

з несправними (або такими, що не пройшли періодичне опосвідчення) балонами високого тиску;

з несправними або із простроченим терміном калібрування (повірки) контрольно-вимірювальними приладами;

з непромаркованим водійським і спеціальним інструментом;

з несправними засобами пожежогасіння або без них;

з несправними світлотехнічними засобами;

з несправними засобами заземлення або без них, якщо вони передбачені конструкцією спеціального обладнання;

з пошкодженими рукавами високого тиску або ізоляцією кабельної мережі, без чохлаів на зарядних штуцерах;

з не повністю укомплектованими медичними аптечками і без них.

5. Після перевірки технічного стану електрогазової техніки відповідними посадовими особами підрозділів черговий з аеродромно-технічного забезпечення польотів шикуює її в колону у визначеному місці та під своїм керівництвом переміщує на стоянку (майданчик) засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів на аеродромі.

У разі відправлення на аеродром одиночних зразків електрогазової техніки командири підрозділів повинні забезпечити їх своєчасне прибуття. Водії одиночних зразків електрогазової техніки після прибуття на аеродром зобов'язані доповісти про прибуття черговому з аеродромно-технічного забезпечення польотів.

6. Черговий з аеродромно-технічного забезпечення польотів, у розпорядження якого виділялася електрогазова техніка, зобов'язаний після закінчення роботи на аеродромі супроводити в складі колони електрогазову техніку в парк авіаційної частини та зробити відмітку в дорожньому листі, вказавши час і показання спідометра.

7. Виїзд електрогазової техніки, яка призначена для аеродромно-технічного забезпечення польотів, за межі аеродрому забороняється, за винятком виїзду на навчання, перегону в ремонт, у разі переміщення для виконання завдань на оперативному аеродромі (злітно-посадковому майданчику) та під час передислокації авіаційних частин.

2. Технічне обслуговування і регламентні роботи

1. Технічне обслуговування і регламентні роботи проводяться з метою підтримання експлуатаційних показників електрогазової техніки відповідно до нормативно-технічної документації, утримання в постійній готовності до застосування в межах встановлених норм напрацювання моторесурсу (строку служби) та недопущення подачі для обслуговування повітряних суден некондиційних газів.

2. Організація, періодичність і обсяг технічного обслуговування базового шасі електрогазової техніки встановлюються відповідними документами з експлуатації автомобільної техніки цього типу.

3. Для підтримання електрогазової техніки щоденного використання і тієї, що перебуває на зберіганні, у постійній експлуатаційній готовності технічне обслуговування і регламентні роботи щодо усіх складових частин проводяться, як правило, одночасно. Виняток становлять зразки електрогазової техніки, які у своєму складі мають вузли і складові авіаційної техніки, киснеазотодобувні, киснезарядні, киснегазифікаційні станції (установки), на яких згідно з вимогами техніки безпеки спільне обслуговування базового шасі і проведення регламентних робіт на спеціальному обладнанні не допускаються.

Під час організації технічного обслуговування і регламентних робіт щодо електрогазової техніки за основу беруться види і періодичність регламентних робіт щодо спеціального обладнання.

4. Регламентні роботи на електрогазовій техніці, яка у своєму складі має вузли і складові авіаційної техніки (електроагрегати, гідравлічні установки тощо), проводяться роздільно в техніко-експлуатаційній частині автомобільної техніки та техніко-експлуатаційній частині авіаційної техніки. З метою розмежування робіт між ремонтними підрозділами в авіаційній частині відпрацьовується перелік робіт, які виконує техніко-експлуатаційна частина автомобільної техніки і техніко-експлуатаційна частина авіаційної техніки, який затверджується наказом командира авіаційної частини.

Графіки виконання регламентних робіт на спеціальному обладнанні складаються посадовими особами автомобільної та електрогазової служби, погоджуються з посадовими особами інженерно-авіаційної служби та затверджуються командиром авіаційної частини.

5. Під час переміщення авіаційних підрозділів на інші аеродроми (злітно-посадкові майданчики), де відсутні ремонтні підрозділи електрогазової та авіаційної техніки, регламентні роботи проводяться виїзними бригадами із використанням рухомих засобів технічного обслуговування і регламентних робіт за рішенням керівника органу управління авіації Збройних Сил України та органів управління авіації центральних органів виконавчої влади з урахуванням конкретних умов обстановки.

6. З метою підтримання електрогазової техніки повсякденного використання в постійній експлуатаційній готовності проводиться її:

щоденне технічне обслуговування;

підготовка до аеродромно-технічного забезпечення польотів;

контрольний огляд перед виходом із парку (із зарядної станції);

номерні регламентні роботи;

сезонне технічне обслуговування.

7. Щоденне технічне обслуговування електрогазової техніки виконується наземним авіаційним спеціалістом щодня після закінчення її експлуатації та включає:

очищення від бруду і миття;

перевірку рівня заправки систем спеціальними рідинами, мастилами і за потреби зарядку систем стисненими газами;

перевірочні і кріпильно-регулювальні роботи;

перевірку комплектності спеціального обладнання, таврованого інструменту і засобів пожежогасіння;

злиття конденсату з пневматичних систем, а за низьких температур навколишнього повітря - злиття води із систем охолодження і зняття акумуляторних батарей;

усунення виявлених несправностей.

8. Підготовка електрогазової техніки до аеродромно-технічного забезпечення польотів виконується напередодні дня (ночі) польотів наземним авіаційним спеціалістом під керівництвом командира підрозділу і включає:

перевірку герметичності всіх систем;

заправку електрогазової техніки спеціальними рідинами і газами;

перевірку наявності чохлів і пломб на вузлах і агрегатах;

огляд фільтрів, роздавальних пристроїв, аеродромних бортових рознімачів, зарядних рукавів, електричних джгутів і заземлень.

Контроль повноти і якості підготовки електрогазової техніки до аеродромно-технічного забезпечення польотів (роботи на авіаційній техніці) здійснюють командири підрозділів та відображають в журналі обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден відповідного зразка.

9. Контрольний огляд електрогазової техніки перед виходом із парку (із зарядної станції) виконується з метою перевірки технічного стану і якості підготовки до використання. Контрольний огляд включає перевірку:

комплектності спеціального обладнання і його технічного стану;

відсутності підтікання охолоджувальної рідини, мастил та спеціальних рідин і травлення газів;

стану аеродромних бортових рознімачів, зарядних рукавів, кабельної мережі, заземлень;

наявності та правильності заповнення технічної документації щодо підготовки електрогазової техніки до аеродромно-технічного забезпечення польотів.

Контрольний огляд перед виходом з парку здійснюється:

у підрозділі - заступником командира підрозділу з технічної частини;

на контрольно-технічному пункті - начальником контрольно-технічного пункту.

У разі одночасного виходу з парку великої кількості електрогазової техніки контрольний огляд проводиться завчасно (напередодні). Результати огляду відображаються в дорожньому листі записом про справність та готовність зразка електрогазової техніки до застосування.

Контрольний огляд газозарядних станцій (установок) здійснюється після зарядки їх ємностей від станцій (установок) видобутку чи газифікації з метою перевірки технічного стану їх систем, якості газів, що видаються, а також правильності оформлення технічної документації. Огляд виконується начальником групи газового забезпечення (киснеазотодобувної станції) та лаборантом з контролю якості газів і відображається у паспорті на відповідний тип газу (для повітрязаправників - тільки у журналі обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден (гадозарядних станцій та установок)).

10. Регламентні роботи призначені для забезпечення постійної технічної справності та готовності до застосування спеціального обладнання електрогазової техніки, що досягається своєчасним технічним діагностуванням, виконанням кріпильних, регулювальних робіт і усуненням виявлених несправностей.

Регламентні роботи плануються і виконуються через кожні 50 та 200 мотогодин напрацювання основної силової установки (системи, агрегату) і поєднуються з проведенням технічного обслуговування N 1 та N 2 базового шасі.

Для електрогазової техніки, яка використовується з обмеженою витратою ресурсу, чергові регламентні роботи виконуються незалежно від напрацювання двічі на рік під час виконання заходів сезонного технічного обслуговування. Обсяг виконаних робіт повинен забезпечувати працездатність електрогазової техніки до чергових планових регламентних робіт.

З метою забезпечення надійної роботи електрогазової техніки в складних кліматичних умовах (при великій вологості, запиленості, розрідженості повітря, низьких чи високих температурах навколишнього середовища тощо) у разі її інтенсивного використання, виявлення великої кількості дефектів, а також відповідно до рекомендацій підприємств-виробників та в інших випадках за рішенням керівників органу управління авіації Збройних Сил України та органів управління авіації центральних органів виконавчої влади проводяться позачергові регламентні роботи і огляди електрогазової техніки або окремих її вузлів і агрегатів.

11. Регламентні роботи на електрогазовій техніці, яка знаходиться на зберіганні, проводяться з такою періодичністю:

регламентні роботи РР-1з - після зберігання протягом одного року;

регламентні роботи РР-2з - після зберігання протягом двох років;

регламентоване технічне обслуговування - після 6 - 10 років зберігання.

12. Сезонне технічне обслуговування виконується двічі на рік з метою підготовки електрогазової техніки до зимового або літнього періоду експлуатації. Цей вид обслуговування обов'язково поєднується з черговими регламентними роботами на електрогазовій техніці.

Сезонне технічне обслуговування включає:

роботи із переведення силових двигунів, редукторів, коробок приводу агрегатів, вузлів і приладів на пальне, мастило, охолоджувальні рідини і режим експлуатації відповідно до майбутнього сезону;

перевірку систем підігріву (охолодження) і підігрівачів;

перевірку технічного стану акумуляторних батарей;

перевірку необхідності зарядки (підзарядки) протипожежних засобів.

За потреби виконується часткове фарбування обладнання.

13. Спеціальне обладнання електрогазової техніки після виконання на ньому регламентних робіт повинне бути справним, чистим, відремонтованим і зарядженим (заправленим) кондиційними газами і рідинами.

Вихідні параметри систем електрогазової техніки мають відповідати нормативно-технічній документації. Штепсельні рознімачі, наконечники, зарядні штуцери та інші пристосування повинні мати заглушки і захисні чохла, бути справними і чистими.

Фільтри гідравлічних і пневматичних систем повинні забезпечувати необхідну фільтрацію рідин і газів. Осушувачі мають бути заповнені регенованими адсорбентами.

Агрегати, прилади, фільтрувальні елементи та інші вузли спеціального обладнання повинні мати ресурс і строки служби, які забезпечують безперебійну роботу електрогазової техніки до чергових регламентних робіт. Контрольно-вимірювальні прилади мають бути справні і калібровані (повірені) в установлені для них строки.

На балонах високого тиску повинна бути відмітка про своєчасне проведення періодичного опосвідчення. Вентилі балонів мають бути справними.

Акумуляторні батареї повинні бути справними, зарядженими, щільність і рівень електроліту мають відповідати встановленим вимогам.

Протипожежні засоби повинні бути справними, зарядженими, вчасно опосвідченими і опломбованими. Комплект обладнання, майна, інвентарю, пристосувань, інструменту і запасних частин має відповідати опису, інструмент повинен бути промаркований.

Технічна документація на спеціальне обладнання має бути заповнена на день закінчення регламентних робіт.

14. За своєчасне і якісне проведення технічного обслуговування і регламентних робіт на електрогазовій техніці відповідають командири авіаційних частин і підрозділів.

15. Регламентні роботи і сезонне технічне обслуговування електрогазової техніки виконуються обслуговуючим персоналом техніко-експлуатаційної частини автомобільної техніки та техніко-експлуатаційної частини авіаційної техніки за участю наземних авіаційних спеціалістів.

Облік виконаних робіт ведеться за місцем їх виконання. Персонал, який бере участь у проведенні регламентних робіт, повинен пройти необхідну підготовку в спеціалізованих навчальних закладах і спеціалізуватися за видами робіт.

16. Авіаційні частини і підрозділи з невеликою кількістю електрогазової техніки та авіаційні частини, в яких відсутні ремонтні підрозділи електрогазової та авіаційної техніки, за рішенням керівників органу управління авіації Збройних Сил України та органів управління авіації центральних органів виконавчої влади для виконання технічного обслуговування і регламентних робіт, а також поточного ремонту прикріплюються до авіаційних частин, які мають відповідні ремонтні підрозділи та склади автомобільного і електрогазового майна, з яких здійснюється забезпечення запасними частинами і матеріалами для виконання зазначених робіт. За технічний стан електрогазової техніки, своєчасне і якісне виконання технічного обслуговування і регламентних робіт відповідають відповідні командири авіаційних частин і підрозділів.

3. Зберігання і транспортування електрогазової техніки

1. Зберігання електрогазової техніки може здійснюватися на відкритих майданчиках, під навісами або в закритих приміщеннях.

2. За організацію зберігання електрогазової техніки відповідають командири авіаційних частин. За підготовку електрогазової техніки до зберігання, технічний стан електрогазової техніки, яка утримується на зберіганні, відповідають командири підрозділів.

3. Зберігання електрогазової техніки організовується згідно з відповідними керівними документами, експлуатаційною документацією на зразки електрогазової техніки та включає такі заходи:

підготовка до зберігання (консервація) спеціального обладнання і базового шасі;

технічне обслуговування спеціального обладнання і базового шасі під час зберігання;

перевірка технічного стану, випробування та переконсервація зразка електрогазової техніки;

заміна й освіження агрегатів, деталей та експлуатаційних матеріалів з обмеженим строком служби.

Організація і порядок зберігання електрогазової техніки повинні забезпечити повне їх збереження від псування і розукомплектування, високоякісний технічний стан, швидке зняття зі зберігання і швидко підготовку до використання за призначенням.

4. Залежно від призначення електрогазової техніки, тривалості перерви та способу консервації встановлюються два види зберігання: короткочасне - до одного року і тривале - більше одного року.

На короткочасне зберігання ставиться електрогазова техніка, використання якої планується не раніше ніж через три місяці, на тривале - не раніше ніж через рік.

5. Транспортування електрогазової техніки здійснюється залізничним, водним, повітряним і автомобільним транспортом відповідно до інструкцій підприємств-виробників на конкретні зразки електрогазової техніки з метою економії часу і моторесурсу.

III. Експлуатація електрогазової техніки

1. Киснеазотодобувні станції

1. До киснеазотодобувних станцій належать автомобільні та стаціонарні киснеазотодобувні станції, призначені для видобутку з атмосферного повітря в польових та стаціонарних умовах рідкого і газоподібного медичного кисню, рідкого і газоподібного азоту, які відповідають державним стандартам і технічним умовам.

2. Видобуток стиснених і зріджених газів на киснеазотодобувних станціях (далі - станція) виконується за циклом високого тиску до 200 кгс/см² з поршнеvim детандером і розрізною колоною двократної ректифікації та здійснюється із суворим дотриманням інструкцій підприємств-виробників з техніки безпеки і експлуатації станції. Вносити зміни в технологічний процес видобутку, конструкцію станції, режими роботи станції категорично забороняється.

3. Для перевірки працездатності спеціального обладнання станцій, які знаходяться на поточному забезпеченні авіаційних частин, і практичного навчання персоналу проводяться два виробничі цикли (дві виробничі кампанії) на рік (у зимовий і літній періоди). Виробнича кампанія здійснюється за рішенням керівників органу управління авіації Збройних Сил України та органів управління авіації центральних органів виконавчої влади.

Майданчик для розміщення станції повинен забезпечувати зручний під'їзд транспортних засобів і відповідати інструкції з експлуатації.

Під час експлуатації станції обслуговуючий персонал повинен користуватися чистим спецодягом без слідів мастила. Забороняється працювати без спецодягу та індивідуальних засобів захисту, передбачених відповідними інструкціями.

Інструмент, призначений для обслуговування силових установок станції, не повинен застосовуватись для роботи на технологічному обладнанні.

4. Під час експлуатації станції особлива увага звертається на:

1) справність і працездатність:

системи очищення повітря від механічних домішок, двоокису вуглецю, ацетилену та осушення повітря від вологи;

автоматичного захисного блокування силових і компресорних агрегатів, призначеного для попередження їх аварійного стану;

автоматичного захисного відключення живлення, призначеного для забезпечення безпеки обслуговуючого персоналу від ураження електричним струмом;

світлосигнального пристрою (світлової сигналізації), призначеного(ї) для здійснення зв'язку між персоналом станції, який обслуговує силове і технологічне обладнання;

запобіжних пристроїв, призначених для захисту обладнання при роботі з підвищеним тиском;

засобів пожежогасіння;

аварійного освітлення і сигналізації;

турбодетандера;

2) у зимовий період - справність системи охолодження і систем змащування компресорних агрегатів;

<http://yurist-online.org/>

3) у літній період - чистоту поверхонь радіаторів, температуру повітря за ступенями, рівень і температуру води в системі та температуру мастила в компресорних агрегатах, не допускаючи їх відхилення від вимог інструкції з експлуатації станції.

5. Для організації контролю якості видобутих газів при кожній станції обладнується лабораторія з контролю якості стиснених та зріджених газів. Контроль якості газів проводиться відповідно до Інструкції з організації контролю якості стиснутих та зріджених газів у державній авіації України, затвердженої наказом Міністерства оборони України від 22 січня 2014 року N 47, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 06 лютого 2014 року за N 234/25011.

За якість видобутих на станції стиснених та зріджених газів відповідає начальник киснеазотодобувної станції (групи газового забезпечення).

6. У місці розташування станції організуються:

пункт з ремонту і опосвідчення балонів для стиснених газів;

місце (приміщення) для знежирення резервуарів (цистерн) для рідкого кисню і азоту, блоків розподілу киснеазотодобувних станцій;

місце для технічного обслуговування і опосвідчення резервуарів (цистерн) для рідкого кисню і азоту;

місце (приміщення) для газифікації та зберігання рідких кисню і азоту;

місце (приміщення) для зберігання балонів високого тиску.

7. Роботи з технічного обслуговування і опосвідчення резервуарів (цистерн) для рідкого кисню і азоту організуються начальником киснеазотодобувної станції (групи газового забезпечення) і виконуються наземними авіаційними спеціалістами станції (групи) із залученням наземних авіаційних спеціалістів підрозділів аеродромно-технічного забезпечення авіаційної частини.

8. Уся технічна документація, інструкції з експлуатації, паспорти і формуляри на обладнання станції зберігаються на киснеазотодобувній станції. Облік роботи станції ведеться у формулярах і паспортах на основі щоденних облікових записів із даних журналу спостереження за роботою компресорної машини АКДС-70М (М2) (додаток 5) та журналу спостереження за роботою технологічної машини АКДС-70М (М2) (додаток 6).

Приймання та видача транспортних балонів на станції здійснюється із записом у журналі приймання та видачі балонів (додаток 7). Крім того, на кожен транспортний балон із киснем (азотом), який видається зі станції, а також резервуар із рідким киснем (азотом) видається паспорт, який засвідчує відповідність якості газу вимогам, що регламентуються відповідними державними стандартами.

2. Кисне-, азотозарядні станції і пересувні блоки очищення та осушення

1. Кисне-, азотозарядні станції призначені для зберігання, транспортування та зарядки систем повітряних суден газоподібним медичним киснем або газоподібним азотом.

2. До кисне-, азотозарядних станцій належать уніфіковані газозарядні станції (у кисневому або азотному виконанні) та автомобільні киснезарядні станції.

У разі потреби киснезарядна станція, а також повітрязаправник (за наявності рішення начальника служби забезпечення) після відповідної (зазначеної в інструкціях з їх експлуатації) підготовки можуть використовуватися як азотозаправники.

3. Обслуговування киснезарядної станції здійснюється двома особами. З метою уникнення можливого потрапляння мастила на деталі кисневих комунікацій водію забороняється доторкатися до агрегатів і комунікацій спеціального обладнання електрогазової техніки.

4. Під час експлуатації кисне-, азотозарядних станцій особлива увага звертається на справність та працездатність систем і приладів, які забезпечують безпеку роботи станції, а саме на справність та працездатність:

систем протипожежного захисту;

систем автоматичної аварійної зупинки компресора;

звукової, світлової та аварійної сигналізації;

запобіжних пристроїв і редукторів.

5. Для забезпечення необхідної температури точки роси газоподібного медичного кисню чи азоту, які видаються станцією, необхідно вчасно і якісно проводити регенерацію адсорбенту в осушувачах блока осушення і продування вологовідділювача.

6. Зарядні станції, відрегульовані на підприємстві-виробнику в азотно-повітряному виконанні, використовувати в кисневому варіанті забороняється.

7. Зарядка балонів кисне-, азотозарядних станцій медичним газоподібним киснем чи газоподібним азотом виконується від установок для газифікації рідкого кисню (азоту), киснеазотодобувних станцій чи транспортних балонів, які мають відповідний напис "Кисень медичний" або "Азот".

8. На робочому місці наземного авіаційного спеціаліста киснезарядної станції повинні бути мило, чистий рушник, дзеркало та ємність із медичним спиртом. Перед початком роботи наземний авіаційний спеціаліст зобов'язаний вимити руки з милом й одягнутися у чистий спецодяг (халат білого кольору) без слідів мастила.

9. У разі загоряння киснезарядної станції наземний авіаційний спеціаліст зобов'язаний:

негайно привести в дію систему протипожежного захисту;

зупинити компресор;

закрити вентилі балонів усіх груп;

за допомогою вентилів щита управління (кнопки) перекрити комунікації доступу кисню до компресора;

відкрити продувний вентиль;

вжити заходів щодо виведення станції в безпечне місце;

приступити до гасіння пожежі всіма наявними засобами.

10. Облік роботи кисне-, азотозарядних станцій ведеться в журналі обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден (газозарядних станцій та установок) (додаток 8), дані з якого переносяться у формуляри.

11. Металева арматура місць стикування зарядних рукавів кисне-, азотозарядних станцій контрується та обмотується кіперною стрічкою. На зарядні штуцери рукавів під час зберігання і транспортування кисню (азоту) надіваються заглушки і брезентові чохлаи.

12. На киснезарядних станціях уздовж середньої частини кузова з обох боків блакитною фарбою наносяться смуги завширшки 200 мм, а поверх смуг чорною фарбою робиться напис "Кисень медичний". Висота літер напису - 100 мм, ширина - 50 мм.

На зарядних рукавах станцій поруч із зарядним штуцером блакитною фарбою наносяться два кола (кожне завширшки 50 мм) на відстані 50 мм одне від одного.

Інструмент спеціального обладнання киснезарядної станції фарбується в блакитний колір.

<http://yurist-online.org/>

Для фарбування внутрішньої частини спеціального кузова, балонів високого тиску, компресора, комунікацій, інструменту та нанесення маркування на зарядних рукавах киснезарядних станцій забороняється використовувати фарби, виготовлені на масляній основі.

13. На азотозарядних станціях уздовж середньої частини кузова з обох боків коричневою фарбою наносяться смуги завширшки 200 мм, а поверх смуг жовтою фарбою робиться напис "Азот". Висота літер напису - 100 мм, ширина - 50 мм.

На азотозарядних станціях, призначених для зарядки систем повітряних суден азотом з підвищеними вимогами до його вологості і чистоти (спеціальним азотом), на смузі робиться напис "Азот спеціальний". Під час підготовки азотозарядних станцій до зарядки систем повітряних суден спеціальним азотом необхідно виконати відповідні заходи, передбачені інструкцією з експлуатації цього виробу.

На зарядних рукавах цих станцій поруч із зарядним штуцером жовтою фарбою наносяться три кола (кожне завширшки 20 мм) на відстані 10 мм одне від одного.

14. Авіаційні пересувні блоки очищення й осушення призначені для додаткового очищення й осушення стисненого газоподібного азоту (повітря) від вологості, мастила, двоокису вуглецю і механічних домішок та експлуатуються в комплексі з газифікаційними установками, компресорними станціями, газозарядними станціями чи балонами високого тиску різного призначення.

Авіаційні пересувні блоки очищення і осушення під час роботи можуть встановлюватися на відкритих майданчиках, під навісом або в приміщеннях із триразовою загальнообмінною вентиляцією, які не мають горючих і підвалів.

15. Під час експлуатації авіаційних пересувних блоків очищення і осушення необхідно постійно контролювати температуру повітря на вході в адсорбери і швидкість наростання в них тиску, не допускаючи відхилень цих параметрів від вимог інструкції з експлуатації виробу.

Безпечна експлуатація зазначених блоків залежить від підтримки в постійній експлуатаційній готовності і справності захисного й технологічного блокувань, світлової сигналізації робочих та аварійних режимів роботи.

16. Якість газу, який видається з авіаційного пересувного блока очищення й осушення, залежить від своєчасного і якісного обслуговування адсорберів, фільтрів, вологовідділювачів і підтримання зазначених в інструкції з його експлуатації режимів роботи.

17. Облік роботи авіаційних пересувних блоків очищення й осушення ведеться в журналі обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден (газозарядних станцій та установок), дані з якого переносяться у формуляри.

3. Компресорні станції і повітрязаправники

1. До компресорних станцій належать уніфіковані компресорні станції та компресори низького тиску.

Уніфіковані компресорні станції призначені для видобутку осушеного стисненого повітря і наповнення ним балонів та інших ємностей.

Компресори низького тиску призначені для перевірки герметичності кабін повітряних суден та наповнення пневмотканих підйомників.

2. До повітрязаправників належать станції та установки, змонтовані на автомобільному (причіпному) шасі та призначені для зберігання, транспортування і зарядки пневматичних систем повітряних суден осушеним стисненим повітрям.

3. Під час експлуатації уніфікованих компресорних станцій особлива увага звертається на справність і працездатність блока осушення повітря, приладів контролю автоматики і сигналізації, рукавів високого тиску, запобіжних пристроїв.

Крім того, у зимовий період постійно контролюються температурні показники роботи основних вузлів (двигуна, компресора) для недопущення їх відхилення від вимог інструкцій з експлуатації станції.

4. Перед зарядкою балонів високого тиску та інших ємностей стисненим повітрям необхідно переконатися в їхній справності, а також у тому, що строк їх періодичного опосвідчення не минув.

Зарядку балонів та інших ємностей необхідно виконувати до тиску, який зазначено в паспорті на балон та в таблиці залежності тиску від температури навколишнього повітря, що міститься в експлуатаційній документації.

5. Облік роботи компресорної станції ведеться в журналі обліку роботи компресорної станції (додаток 9), дані з якого переносяться у формуляр. Крім того, на компресорних станціях ведеться журнал приймання та видачі балонів.

6. Під час перевірки герметичності кабін повітряних суден обслуговуючий персонал компресорів низького тиску повинен керуватися експлуатаційними вимогами щодо:

швидкості наростання тиску в кабіні повітряного судна;

часу утримання під постійним тиском;

максимальної величини тиску, який перевіряється.

В усіх випадках роботи компресорів низького тиску не допускається видача повітря з температурою понад +60° С.

7. Під час експлуатації повітрязаправників не допускається зволоження повітряних балонів шляхом заповнення їх неосушеним повітрям. Для цього систематично перевіряється вологість повітря, яке видається компресорними станціями, а також своєчасно виконуються регенерація адсорбенту в осушувачах заправника і перестановка осушувачів.

Температура точки роси повітря, яке видається повітрязаправником, не повинна бути вище температури точки роси повітря, яке видається компресорною станцією, від якої проведено зарядку повітрязаправника.

8. Експлуатація повітрязаправників забороняється:

у разі підвищення тиску в балонах понад допустимий інструкцією з експлуатації;

з несправними запобіжними клапанами, манометрами і редукторами, а також у разі відсутності на них пломб;

після закінчення строку дії опосвідчення балонів або строку дії калібрування (півірки) манометрів;

з несправними або не придатними до подальшої експлуатації за своїм технічним станом зарядними рукавами.

Виконувати зарядку пневматиків коліс повітряних суден від повітрязаправників, в яких несправні або відсутні редуктори, категорично забороняється.

9. На кожен повітрязаправник ведеться журнал обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден (газозарядних станцій та установок), дані з якого переносяться у формуляр.

10. Металева арматура місць стикування зарядних рукавів повітрязаправників контрується та обмотується кіперною стрічкою. На зарядні штуцери рукавів під час зберігання і транспортування повітря надіваються заглушки і брезентові чохлаи.

11. На повітрязаправниках та уніфікованих газозарядних станціях (у повітряному варіанті), змонтованих на шасі автомобілів, уздовж середньої частини кузова з обох боків чорною фарбою наносяться смуги завширшки 200 мм, а поверх смуг білою фарбою робиться напис "Стиснене повітря". Висота літер напису - 100 мм, ширина - 50 мм.

4. Вуглецевозарядні станції, заправники вуглекислотні авіаційні, аеродромні заправники вогнегасників повітряних суден

1. Вуглецевозарядні станції, змонтовані на шасі автомобілів, заправники вуглекислотні авіаційні призначені для зарядки систем нейтрального газу і вогнегасників повітряних суден.

Аеродромні заправники вогнегасників повітряних суден призначені для зарядки авіаційних вогнегасників і систем пожежогасіння вогнегасними сумішами.

2. Під час роботи вуглецевозарядних станцій і заправників вуглекислотних авіаційних необхідно:

не допускати підвищення тиску у комунікаціях станції заправника, системі нейтрального газу і вогнегасниках понад допустимий;

не залишати рідкий двоокис вуглецю в приміщеннях із температурою всередині них вище $+25^{\circ}\text{C}$ більше однієї доби, щоб після його нагрівання не створювати тиск, небезпечний для міцності комунікацій;

не допускати витоку двоокису вуглецю в кузов;

запобігати потраплянню твердої фази двоокису вуглецю (снігу) на відкриті ділянки тіла для уникнення обморожування.

Зарядка систем нейтрального газу і вогнегасників за допомогою вуглецевозарядних станцій і заправників вуглекислотних авіаційних проводиться з невеликими перепадами тиску (для уникнення зайвого нагрівання двоокису вуглецю під час стиснення і зменшення продуктивності компресора).

3. Під час експлуатації вуглецевозарядних станцій у зимовий період необхідно враховувати, що адсорбент в осушувачах зволожується швидше, ніж за високої температури, тому необхідно частіше проводити регенерацію адсорбенту, не допускаючи підвищення вологості двоокису вуглецю більше 0,04 % маси. Крім того, слід враховувати, що:

за низької температури продуктивність компресора зростає і час зарядки систем нейтрального газу та вогнегасників зменшується;

у зимовий період зростає небезпека замерзання або забивання твердою фракцією двоокису вуглецю всмоктувальних комунікацій станції.

4. Аеродромні заправники вогнегасників повітряних суден під час експлуатації розміщуються на відкритих майданчиках, а за температури навколишнього повітря нижче -10°C - у закритих приміщеннях.

Усі роботи щодо підготовки рідких компонентів суміші, а також роботи із зарядки вогнегасників, до складу компонентів яких входить 4-хлористий вуглець, виконуються наземними авіаційними спеціалістами в протигазах.

5. Під час зарядки вогнегасників повітряних суден вогнегасними сумішами необхідно:

не допускати підвищення тиску в системах заправника і у вогнегасниках понад допустимий;

забезпечувати надійну вентиляцію зарядної камери і приміщення;

здійснювати постійний контроль за герметичністю всієї системи і негайно усувати виявлені несправності, скинувши із системи тиск.

Особлива увага звертається на правильність користування системою підігріву балонів з двоокисом вуглецю. Підігрів не приєднаного до зарядного пристрою заповненого двоокисом вуглецю балона вкрай небезпечний і призводить до його вибуху.

6. Зарядка вогнегасників виконується відповідно до інструкції з експлуатації заправника і паспортів на вогнегасники та з урахуванням особливостей кожного типу вогнегасників і способів, що застосовуються для їх зарядки вогнегасними сумішами.

Роботи, пов'язані із зарядкою вогнегасників вогнегасними сумішами, повинні виконуватися не менше ніж двома фахівцями.

7. Облік роботи вуглецевозарядних станцій, заправників вуглекислотних авіаційних, аеродромних заправників вогнегасників повітряних суден, а також витрати вогнегасної суміші ведеться в журналі обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден (газозарядних станцій та установок), дані з якого переносяться у формуляр.

5. Резервуари для зріджених газів

1. До резервуарів для зріджених газів належать резервуари транспортні для рідкого кисню і азоту, цистерни транспортні для рідкого кисню і азоту (далі - резервуари), призначені для зберігання, транспортування зріджених кисню і азоту та заправки ними систем повітряних суден.

2. Резервуари монтуються на кузовах вантажних автомобілів, які дозволяється розміщувати у відкритих боксах чи на майданчиках окремо від інших видів техніки.

Допускається установка резервуарів у приміщеннях, які примикають до виробничих будівель, за умови відділення їх капітальною стіною. У таких випадках у будівлях і приміщеннях має бути передбачений вихід парів газів назовні. Будівлі і приміщення для зберігання резервуарів повинні мати вибухобезпечну електропроводку, підлога не повинна бути асфальтованою чи дерев'яною. Поруч із резервуарами розміщуються інструкції з правилами експлуатації резервуарів і техніки безпеки.

3. Експлуатація резервуарів здійснюється відповідно до чинного законодавства України.

4. Дозвіл на введення в експлуатацію резервуарів видається особою, яка пройшла спеціальне навчання, здала необхідні заліки і призначена наказом командира авіаційної частини для здійснення нагляду за технічним станом та експлуатацією посудин. Дозвіл видається на підставі документації підприємства-виробника після технічного опосвідчення і перевірки організації обслуговування.

Дозвіл на введення в експлуатацію із зазначенням строків наступного технічного огляду записується в паспорт резервуара.

Обслуговування резервуарів для рідкого кисню, змонтованих на автомобілі, повинні здійснювати дві особи. З метою уникнення можливого потрапляння мастила на деталі кисневих комунікацій водію забороняється доторкатися до агрегатів і комунікацій спеціального обладнання електрогазової техніки.

Працівник, що наповнює резервуар, повинен мати чистий спеціальний одяг, рушник і мило.

5. Під час транспортування залізничним, водним, повітряним і автомобільним транспортом резервуари закриваються брезентовим чохлам, а штуцери гнучких рукавів - заглушками і чохлами.

Кузов автомобіля чи вантажний відсік повітряного судна під час транспортування резервуарів для рідкого кисню повинен бути чистим, наявність масляних плям на підлозі не допускається.

Під час організації транспортування резервуарів повітряними суднами необхідно дотримуватися таких вимог:

закриття вентиля виходу парів в атмосферу проводиться безпосередньо перед вильотом, відкриття - негайно після посадки;

тривалість перебування резервуара із закритим вентилям газоскидання не повинна перевищувати 6 годин при нормальному самовипаровуванні резервуара, тиск не повинен бути більше 0,2 МПа (2 кгс/см²);

під час тривалого транспортування передбачається можливість виходу парів зрідженого газу за борт повітряного судна.

Зберігання і транспортування резервуарів, наповнених рідким киснем (азотом), із закритим вентилям для виходу парів в атмосферу категорично забороняється (крім транспортування повітряними суднами).

6. Під час зарядки резервуарів зрідженими газами забороняється перевищувати норму заповнення резервуарів. Також не допускається витікання газу через вентиля і комунікації, перегинання гнучких рукавів.

7. Резервуари не рідше одного разу на 10 років підлягають періодичному технічному опосвідченню.

Технічне опосвідчення резервуарів виконується особою, відповідальною за нагляд за технічним станом та експлуатацією посудин, у присутності особи, відповідальної за справний стан і безпечну дію посудин.

Резервуари підлягають позачерговому технічному опосвідченню:

якщо посудина не експлуатувалась більше дванадцяти місяців, за винятком випадків тривалого зберігання (консервації);

якщо посудина була демонтована і встановлена на новому місці;

якщо проводились виправлення випинів або вм'ятин, а також реконструкція або ремонт посудини із застосуванням зварювання чи паяння елементів, що працюють під тиском;

за вимогою особи, відповідальної за нагляд, або особи, відповідальної за справний стан і безпечну дію посудин.

8. Внутрішні поверхні кисневих резервуарів і арматури знежирюються в строки, передбачені інструкціями підприємств-виробників, але не рідше одного разу на рік.

У разі виявлення слідів мастила в рідкому кисні, який зберігається в резервуарі, такий резервуар знежирюється незалежно від дати проведення останнього знежирення.

Відігрівання і знежирення резервуарів виконуються за допомогою установок для знежирення резервуарів, під час експлуатації яких особлива увага звертається на справність і працездатність захисного вимикального пристрою і терморегуляторів.

9. На кожен резервуар ведеться журнал обліку наповнення резервуара рідким киснем (азотом) та його спорожнення (додаток 10), дані з якого переносяться у формуляр. На кожен резервуар заводиться паспорт на рідкий кисень чи азот та довідка про технічну справність і знежирення (додаток 11).

10. На резервуарах для рідкого кисню уздовж середньої циліндричної частини кожуха із двох сторін наносяться блакитною фарбою смуги завширшки 200 мм, над смугою чорною фарбою з лівого боку наноситься напис "Кисень", а з правого - "Небезпечно".

На резервуарах для рідкого азоту смуги наносяться чорною фарбою, над смугою жовтою фарбою з лівого боку наноситься напис "Азот", а з правого - "Небезпечно".

Висота літер зазначених написів на резервуарах повинна бути 100 мм.

Вентилі та інструмент резервуарів для рідкого кисню повинні бути пофарбовані в блакитний колір, для рідкого азоту - у чорний.

6. Установки для газифікації зріджених газів

1. Установки для газифікації зріджених газів призначені для газифікації зрідженого кисню (азоту) та наповнення під тиском газоподібним киснем (азотом) балонів чи газозарядних станцій.

До установок для газифікації зріджених газів належать стаціонарні газифікаційні установки та рухомі газифікатори зріджених газів.

Установки для газифікації зріджених газів можуть розміщуватися:

стаціонарні газифікаційні установки - у закритих і вентильованих приміщеннях, які відповідають вимогам пожежної безпеки;

рухомі газифікатори зріджених газів - у кузовах автомобілів.

Скидання газу зі стаціонарних газифікаційних установок має здійснюватись у визначене безпечне місце.

2. Перед початком роботи установок для газифікації зріджених газів необхідно переконатися у справності:

засобів заземлення;

автоматичних вимикачів;

автоматичного захисного вимикального пристрою;

контрольно-вимірювальних приладів.

3. Під час роботи установок для газифікації зріджених газів необхідно:

стежити за герметичністю магістралей і комунікацій;

у разі зменшення рівня рідини в резервуарі для забезпечення нормальної всмоктувальної здатності насоса збільшити тиск у резервуарі до 0,2 МПа (2 кгс/см²);

припинити газифікацію з появою несправностей або в разі підвищення температури газу, який видається, понад +60° С.

4. Облік роботи установок для газифікації рідкого кисню (азоту) ведеться в журналі обліку газифікації рідкого кисню (азоту) (додаток 12), дані з якого переносяться у формуляр. Крім того, на установках для газифікації зріджених газів ведеться журнал приймання та видачі балонів.

7. Аеродромні пересувні електроагрегати, машинні перетворювачі, установки для перевірки і дозаправки гідросистем, електрогідроустановки

1. Аеродромні пересувні електроагрегати призначені для живлення бортової мережі повітряних суден електричним струмом під час перевірки їх обладнання, а також для електростартерного запуску авіадвигунів на аеродромі.

Машинні перетворювачі призначені для перетворення електричної енергії промислової частоти в електричну енергію підвищеної частоти або змінного струму в постійний.

Установки для перевірки і дозаправки гідросистем призначені для перевірки, опресування і дозаправки гідравлічних систем повітряних суден.

Електрогідроустановки поєднують функції електроагрегатів і установок для перевірки і дозаправки гідросистем.

2. До обслуговування повітряних суден допускаються аеродромні пересувні електроагрегати, машинні перетворювачі (далі - електроагрегати) та установки для перевірки і дозаправки гідросистем (електрогідроустановок), технічні характеристики яких відповідають параметрам бортових систем повітряних суден.

Під час їх експлуатації необхідно:

не допускати застосування не передбачених конструкцією і технічною документацією запобіжників, вставок, автоматів захисту мережі, засобів заземлення, приладів контролю і сигналізації та інших захисних пристроїв, які забезпечують безпеку обслуговування повітряних суден;

постійно стежити за справністю і чистотою штепсельних рознімачів і перехідників;

не допускати застосування електрокабелів з несправною ізоляцією, постійно стежити за чистотою і справністю акумуляторних батарей та акумуляторних відсіків;

постійно контролювати якість робочої рідини в гідросистемах, не допускаючи застосування некондиційної рідини;

не допускати нагрівання гідравлічної рідини у гідросистемах вище температури, яка допускається інструкцією з експлуатації;

стежити за чистотою і справністю гідравлічних фільтрів і бортових гідравлічних клапанів;

стежити за надійністю всіх електричних і гідравлічних з'єднань.

3. Перед початком роботи електроагрегатів (електрогідроустановок) необхідно перевірити працездатність систем постійного і змінного струму та відповідність вихідних параметрів за частотою і напругою інструкції з експлуатації, а також відповідність положення перемикачів режимів роботи режиму обслуговування повітряного судна.

Перед початком роботи з перевірки і дозаправки гідравлічних систем повітряних суден обов'язково проводиться кільцювання гідравлічних систем гідроустановок (електрогідроустановок). Кільцювання виконується для перевірки справності і працездатності систем, видалення з них повітря, а також нагрівання гідравлічної рідини у системах до необхідних, зазначених в інструкції з експлуатації, температур.

Перед приєднанням (від'єднанням) електрокабелів і гідравлічних рукавів електроагрегатів та установок для перевірки і дозаправки гідросистем (електрогідроустановок) необхідно переконатися у відсутності в них електричної напруги чи тиску гідравлічної рідини.

Приєднувальні рознімачі електроагрегатів та установок для перевірки і дозаправки гідросистем (електрогідроустановок) повинні бути чистими, справними і відповідати приєднувальним рознімачам повітряних суден. У разі відсутності потреби у використанні деяких приєднувальних рознімачів, передбачених конструкцією, а також під час зберігання чи транспортування електроагрегатів та установок для перевірки і дозаправки гідросистем (електрогідроустановок) на приєднувальні рознімачі надіваються брезентові чохла.

4. Облік роботи електроагрегатів та установок для перевірки і дозаправки гідросистем (електрогідроустановок) ведеться в журналі обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден (засобів електропостачання, запуску, кондиціонування, підігріву та перевірки гідросистем) (додаток 13), дані з якого переносяться у формуляр.

8. Засоби кондиціонування і підігріву повітря

1. Засоби кондиціювання повітря призначені для створення і підтримання заданих температурних умов у кабінах, спеціальних відсіках, салонах повітряних суден та вентиляції висотного спорядження льотного складу при непрацюючій системі кондиціювання повітря повітряного судна, а також для створення необхідних гігієнічних умов льотному складу, одягненому у висотне спорядження, під час перевезення його в районі аеродрому і чергування в кабінах повітряних суден.

До засобів кондиціювання повітря належать аеродромні багатоцільові кондиціонери та авіаційні кондиціонери.

2. У процесі експлуатації кондиціонерів режим їх роботи ("Охолодження", "Обігрів" чи "Вентиляція") визначається залежно від температури навколишнього повітря та відповідно до інструкцій з експлуатації. Не допускається експлуатація хладонових систем кондиціонерів при температурі навколишнього повітря нижче +5° С.

Кондиціонери під час роботи розміщуються за напрямком вітру так, щоб гази, які відпрацювали, з двигунів не потрапляли у всмоктувальні фільтри повітряної системи.

Під час експлуатації кондиціонерів особлива увага звертається на:

герметичність хладонових систем;

чистоту і своєчасне обслуговування фільтрів повітряної системи;

справність і працездатність систем автоматики, сигналізації і блокувань, запобіжних пристроїв і редукторів.

3. Засоби підігріву повітря призначені для підігріву авіаційних двигунів, кабін і трансмісій повітряних суден гарячим повітрям та інших об'єктів за температури навколишнього повітря нижче +10° С.

До засобів підігріву повітря належать уніфіковані моторні підігрівачі.

4. Для обігріву кабін повітряних суден та інших місць перебування авіаційного персоналу дозволяється застосовувати тільки підігрівачі, які допущені для цього технічною документацією на них.

Під час обслуговування повітряних суден температуру повітря, що видається, необхідно підтримувати в межах, визначених технічною документацією на повітряні судна.

Повторний запуск підігрівачів здійснюється тільки після продування калорифера повітрям від вентилятора протягом не менше п'яти хвилин.

Під час експлуатації підігрівачів особлива увага звертається на:

наявність і справність засобів пожежогасіння і пристрою заземлення;

якість і сорт пального, яке застосовується для підігрівальної установки;

справність і працездатність запобіжних пристроїв, засобів захисту і сигналізації.

5. Щоденний облік роботи кондиціонера (підігрівача) ведеться в журналі обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден (засобів електропостачання, запуску, кондиціонування, підігріву та перевірки гідросистем). Підсумковий облік роботи ведеться у формулярах.

9. Майстерні електрогазової техніки

1. Майстерня електрогазової техніки МЕГТ-1 призначена для виконання регламентних робіт і поточного ремонту спеціального обладнання електрогазової техніки в польових умовах.

2. Надійна робота майстерні забезпечується дотриманням інструкцій підприємства-виробника з техніки безпеки та експлуатаційних документів на обладнання і комплектуючі вироби.

Забороняється робота в майстерні сторонніх осіб, які не пройшли інструктаж з техніки безпеки, не вивчили обладнання майстерні і вимоги щодо його експлуатації.

10. Балони для стиснених, зріджених і розчинених газів

1. Балони для стиснених, зріджених і розчинених газів призначені для їх зберігання і транспортування.

2. Кожен балон повинен мати справний вентиль, башмак, ковпак, кільце горловини і два гумових кільця. Балони, встановлені на газозарядних станціях, можуть бути без башмаків, ковпаків і кілець. Допускається застосування на електрогазовій техніці двогорлових балонів.

На верхній сферичній частині кожного балона має бути вибито (чітко видно) такі дані:

товарний знак підприємства-виробника;

номер балона;

фактична маса (кг) порожнього балона без обліку маси вентиля і ковпака. Для балонів місткістю до 12 л включно - з точністю до 0,1 кг, понад 12 до 55 л включно - із точністю до 0,2 кг;

дата (місяць, рік) виготовлення і наступного опосвідчення;

робочий тиск (P), МПа (кгс/см²);

пробний гідравлічний тиск (П), МПа (кгс/см²);

місткість балона, л. Для балонів місткістю до 12 л включно - номінальна, для балонів місткістю понад 12 до 55 л включно - фактична з точністю до 0,3 л;

тавро ВТК підприємства-виробника круглої форми діаметром 10 мм;

тавро інспектора державного нагляду за охороною праці центральних органів виконавчої влади круглої форми діаметром 12 мм (після проведення періодичного опосвідчення).

Місце на балонах, де вибиті паспортні дані, повинно бути покрите безбарвним лаком та обведене білою фарбою.

3. Балони для різних видів газу мають такі особливості в конструкції та ущільненні вентилів:

на балонах для негорючих газів бокові штуцери вентилів мають праве різьблення, на балонах для горючих газів - ліве;

вентилі балонів для отруйних газів забезпечуються заглушками;

вентилі балонів для кисню вкручуються на глет, який не містить жиркових речовин, на фольгу або із застосуванням рідкого натрієвого скла та не повинні мати просалених чи промаслених деталей і прокладок.

4. Балони наповнюються стисненими газами до відповідного робочого тиску. Під час наповнення балонів стисненими газами враховується температура навколишнього середовища.

Після наповнення балонів перевіряється герметичність закриття вентилів.

Забороняється наповнювати газом балони, в яких:

закінчився строк періодичного опосвідчення;

відсутні встановлені тавра;

несправні вентиля;

пошкоджений корпус (тріщини, сильна корозія, помітна зміна форми);

пошкоджені, навскіс або слабо насаджені башмаки;

немає залишкового тиску;

наявна волога;

фарбування і написи не відповідають встановленим вимогам.

На станціях (установках), де балони наповнюються стисненими газами, ведуться журнали прийому і видачі балонів. Журнали для кожного газу ведуться окремо.

5. У кожній авіаційній частині створюється склад для зберігання балонів. Склади для зберігання балонів, наповнених газами, повинні відповідати чинному законодавству України.

Балони з медичним киснем зберігаються окремо від всіх інших балонів.

Склади для зберігання балонів повинні бути забезпечені засобами пожежогасіння і знаходитися на відстані не менше 20 м один від одного та від виробничих будівель, не менше 150 м від житлових будинків і не менше 200 м від громадських приміщень.

На складах повинні бути вивішені інструкції, правила і плакати з техніки безпеки і поводження із балонами, що знаходяться на складі.

Забороняється зберігати будь-які горючі матеріали і виконувати роботи, пов'язані із застосуванням відкритого вогню, ближче ніж 25 м від складу із балонами.

Наповнені балони із насадженими на них башмаками зберігаються у вертикальному положенні. Для запобігання падінню балони повинні встановлюватися у спеціально обладнані гнізда, клітки або відгороджуватися бар'єром. Місткість кожної клітки не повинна перевищувати 20 балонів.

Над відсіками для зберігання балонів вивішуються таблички з написами: "Балони порожні", "Балони наповнені".

У польових умовах балони можуть зберігатися під навісами або на відкритому майданчику укритими брезентом. У такому випадку балони укладаються у штабелі із прокладками з мотузки, дерев'яних брусів чи гуми між їх горизонтальними рядами. Висота штабеля балонів не повинна перевищувати 1,5 м. Вентилі балонів у штабелі повинні бути направлені в один бік.

6. Під час відбору газу з балона вентиль відкривається повільно. Ударяти по вентилю і по балону молотком або іншими металевими предметами забороняється.

Якщо вентиль несправний (погнутий, зламаний тощо) або на вентилю кисневого балона виявлені сліди мастила чи жирів, балон негайно відправляється в ремонт. Використовувати такі балони забороняється.

Випуск газів із балонів у ємності з більш низьким тиском повинен виконуватись тільки через редуктор, призначений спеціально для цього газу і пофарбований у відповідний колір. Камера низького тиску редуктора повинна мати манометр і пружинний запобіжний клапан, відрегульований на дозволений тиск для ємності, яка заправляється.

7. Перевезення балонів виконується на ресорному транспорті або на автокарах. На невеликі відстані балони перекочуються у вертикальному або злегка нахиленому положенні. Переносити балони на плечах і тягнути по землі забороняється.

Транспортні засоби для кисневих балонів повинні бути чистими, без слідів мастила та інших горючих речовин.

Балони перевозяться в горизонтальному положенні обов'язково із прокладками між ними. Як прокладки можуть застосовуватися дерев'яні бруски із гніздами для балонів, а також гумові або мотузкові кільця товщиною не менше 25 мм (по два кільця на кожен балон), які забезпечують балони від ударів один об одній. Усі балони під час перевезення укладаються вентилями в один бік та вкриваються для запобігання впливу на них опадів і прямих сонячних променів.

Спільне транспортування балонів, наповнених киснем, із балонами, наповненими горючими газами, забороняється.

Навантаження балонів на автотранспорт виконується в межах його вантажопідйомності, але не вище бортів автомобіля (причепа).

8. Балони, які експлуатуються, підлягають обов'язковому періодичному опосвідченню відповідно до чинного законодавства України.

Для періодичного опосвідчення і ремонту балонів в авіаційній частині організується спеціальний пункт, який реєструється відповідно до чинного законодавства України.

Періодичне опосвідчення і ремонт усіх балонів, за винятком балонів для ацетилену, здійснюються за допомогою штатного обладнання, яке входить у комплект установки для перевірки і опосвідчення посудин високого тиску.

9. Балони зовні повинні бути пофарбовані та мати необхідні написи і смуги, які відповідають назві газу, для якого призначені. Написи наносяться по колу балонів на довжину не менше 1/3 кола, а смуги - по всьому колу. Висота літер напису повинна бути 60 мм, ширина смуги - 25 мм.

Фарбування, написи і смуги на балонах для різних газів повинні відповідати даним, зазначеним у додатку 14 до цієї Інструкції.

IV. Техніка безпеки під час експлуатації електрогазової техніки

1. Заходи і правила техніки безпеки в авіаційних частинах і підрозділах, які здійснюють експлуатацію електрогазової техніки, спрямовуються на створення безпечних умов праці, попередження виробничого травматизму і захворювань наземних авіаційних спеціалістів. За створення безпечних умов праці відповідають командири авіаційних частин і підрозділів.

2. До роботи на електрогазовій техніці допускаються наземні авіаційні спеціалісти, що пройшли підготовку в спеціалізованих навчальних закладах, знають конструкцію та правила безаварійної експлуатації електрогазової техніки, мають посвідчення водія та свідоцтво наземного авіаційного спеціаліста встановленого зразка, здали необхідні заліки, пройшли стажування та наказом командира авіаційної частини допущені до самостійної роботи.

Перевірка знань здійснюється комісією, призначеною командиром авіаційної частини, не рідше одного разу на рік. Крім того, не рідше одного разу на квартал наземні авіаційні спеціалісти, які експлуатують електрогазову техніку, інструктуються щодо техніки безпеки. Перевірка знань та інструктаж проводяться на робочих місцях із використанням наочних посібників.

3. Під час експлуатації електрогазової техніки забороняється:

виконувати ремонтні роботи, пов'язані із паянням, зварюванням, підтягуванням місць ущільнень та з'єднань;

підпилювати та обстукувати апарати, арматуру, газові та рідинні комунікації, які знаходяться під тиском;

використовувати мастила, спеціальні рідини, хімікати і матеріали, не передбачені інструкціями підприємств-виробників;

встановлювати у кисневій комунікації засобів видобутку, зберігання, транспортування, газифікації та зарядки газоподібним або рідким киснем манометри, не призначені для роботи із киснем і такі, що не мають написів "Кисень", "Мастило", "Небезпечно";

входити на робочі майданчики, у приміщення та транспортні засоби із киснево-газовою апаратурою персоналу, який не має безпосереднього відношення до роботи на цій техніці, про що на видних місцях вивішуються відповідні написи;

залишати сліди мастил і жирів на техніці та агрегатах, які контактують із киснем, працювати на кисневій техніці незнежиреним інструментом, а також із забрудненими мастилом та жиром руками;

залишати працюючу техніку без нагляду;

запускати двигуни в приміщеннях із недостатньою вентиляцією;

застосовувати для перевірки герметичності кисневих і вуглекислотних комунікацій інші способи, ніж перевірка мильною водою;

захарщувати сторонніми предметами відсіки спеціального обладнання, приміщення і робочі майданчики, а також залишати в них промаслене ганчір'я;

зберігати кисень в одному приміщенні із пально-мастильними матеріалами;

зберігати вогнебезпечні, горючі й отруйні матеріали, які застосовуються на установках і станціях, поза межами спеціально обладнаних приміщень;

здійснювати зарядку і заправку газових і рідинних систем вище встановлених експлуатаційною документацією тисків і норм заправки;

допускати контактування кисню із мастилами, жирами, вовною, ватою та іншими горючими матеріалами і речовинами;

встановлювати киснево-газову техніку на асфальтовані майданчики та зливати рідкий кисень на речовини, здатні самозайматись;

курити і запалювати вогонь у радіусі до 25 м від розташування киснево-газової техніки;

курити і підходити до відкритого вогню раніше ніж через 30 хв. після роботи з киснем для уникнення раптового спалахування насиченого ним одягу;

допускати потрапляння рідкого кисню чи азоту, двоокису вуглецю чи хладону на відкриті ділянки тіла для уникнення обморожування;

працювати без спеціального одягу встановленої форми (комбінезона, халата, фартуха, рукавиць, окулярів тощо) або в брудному та промасленому спецодязі;

працювати на станціях і установках без відгородження частин, які рухаються (маховиків, привідних ременів тощо);

проводити ремонт електроустаткування електрогазової техніки, яке знаходиться під струмом, а також застосовувати не передбачені інструкціями запобіжники, вставки, автомати захисту, засоби заземлення;

різко відкривати пробки радіаторів двигунів відразу після зупинки для уникнення опіків охолоджувальною рідиною;

перегинати рукава під час зарядки і роздачі стиснених та зріджених газів для уникнення виходу з ладу рукавів високого тиску для газоподібних газів та гнучких рукавів для зріджених газів. Перед кожним приєднанням до повітряного судна зарядних рукавів необхідно виконати їх продування, перед від'єднанням - скинути з них тиск;

транспортувати резервуари з рідким киснем на транспортних засобах із несправними паливними системами, системами запалювання і вихлопу, а також допускати потрапляння рідкого кисню на підлогу кузова та автомобільні шини транспортного засобу. Для приєднання гнучких рукавів для рідкого кисню застосовуються тільки алюмінієві або мідні молотки.

4. Виконувати роботи із обслуговування та усунення несправностей дозволяється тільки при вимкненому двигуні силової установки і виключених системах. При цьому забороняється користуватися несправними або зношеними інструментами і пристосуваннями.

Під час підготовки до роботи обов'язково перевіряється надійність замків, що фіксують кришки люків у відкритому положенні.

5. У процесі роботи електрогазової техніки необхідно постійно стежити за допомогою контрольно-вимірювальних приладів за роботою силової установки при всіх режимах. У випадку появи сигналу, який вказує на її нестабільну роботу, негайно вживати заходів із усунення дефектів відповідно до інструкції з експлуатації.

Для забезпечення безперебійної роботи всіх систем електроагрегатів і електрогідроустановок необхідно вчасно виконувати калібрування (півірку) контрольно-вимірювальних приладів і перевірку запобіжних пристроїв відповідно до їх паспортів, а також стежити за чіткістю і своєчасним відновленням попереджувальних написів.

6. Перед запуском силових установок перевіряється справність засобів пожежогасіння, які входять до комплекту електрогазової техніки, та готується у протипожежному відношенні майданчик на місці запуску. Під час обслуговування електрогазової техніки не допускається проливання пального, мастила і робочої рідини, потрапляння цих рідин на проводи і агрегати електричних систем (у разі проливання видалити їх ганчір'ям). Забороняється зберігати просочене горючими рідинами ганчір'я на електрогазовій техніці.

Використовувати воду для гасіння пожежі на електрогазовій техніці забороняється.

7. Під час роботи із гідравлічними системами наземні авіаційні спеціалісти повинні дотримуватись таких вимог безпеки:

виконувати відпрацювання гідросистем повітряних суден тільки у тих випадках, коли вони мають однакові робочі рідини і параметри (тиск і витрати), що відповідають параметрам установки для перевірки гідросистем (електрогідроустановок);

надійно приєднувати рукава гідравлічних систем до штуцерів установок і бортових рознімачів повітряних суден;

не перевищувати тиск у гідросистемі вище передбаченого інструкцією з експлуатації;

не заправляти баки робочою рідиною під час роботи двигуна і при включених насосах;

не виконувати ремонт, усунення несправностей, підтягування з'єднань, які знаходяться під тиском, рукавів і гідравлічного обладнання;

не від'єднувати всмоктувальні і особливо нагнітальні рукава до скидання з них тиску.

8. Крім зазначених в цій Інструкції основних правил техніки безпеки, наземні авіаційні спеціалісти, які працюють на електрогазовій техніці, повинні знати і неухильно виконувати правила техніки безпеки, викладені в інструкціях підприємств-виробників з експлуатації електрогазової техніки, що враховують особливості експлуатації кожного конкретного зразка.

V. Ремонт електрогазової техніки

1. З метою усунення виявлених поломок, відновлення ресурсу електрогазової техніки та її складових частин залежно від технічного стану, характеру несправностей (відмов, пошкоджень) і трудомісткості робіт з їх усунення встановлюються такі види ремонтів:

для електрогазової техніки - поточний, за технічним станом, середній, капітальний, регламентований;

для агрегатів - поточний і капітальний.

2. Своєчасний і якісний ремонт електрогазової техніки є важливою умовою підтримання її бойової готовності. Основними складовими своєчасного і якісного ремонту є:

наявність відповідно оснащених, укомплектованих підготовленим обслуговуючим персоналом ремонтних підрозділів і постійна їх готовність до виконання завдань з ремонту електрогазової техніки;

правильна організація виробничої діяльності, дотримання технологічного процесу та технічних умов на ремонт, постійний контроль за його проведенням;

своєчасне виявлення пошкодженої електрогазової техніки та її доставка в ремонтні підрозділи авіаційної частини, ремонтні органи електрогазової техніки і майна служби забезпечення (далі - ремонтні органи служби забезпечення);

постійне вдосконалення технологічного процесу ремонту;

створення запасів і своєчасне забезпечення ремонтних підрозділів необхідними запасними частинами;

взаємодія між ремонтними підрозділами та службами забезпечення.

3. Ремонт електрогазової техніки здійснюється:

ремонтними підрозділами авіаційних частин - у техніко-експлуатаційній частині автомобільної техніки, пункті технічного обслуговування і ремонту;

ремонтними (ремонтно-відновлювальними) органами служби забезпечення - на ділянках ремонту електрогазової техніки;

підприємствами промисловості України, які мають відповідні дозволи та ліцензії (далі - підприємства), - на ділянках ремонту спеціального обладнання електрогазової техніки.

Спеціальне обладнання електрогазової техніки, яке у своєму складі має агрегати, вузли і деталі авіаційного типу, крім того, може відновлюватись авіаційними техніко-експлуатаційними частинами.

4. Поточний ремонт електрогазової техніки виконується у разі її виходу з ладу під час експлуатації в міжремонтний період. Поточний ремонт проводиться з метою забезпечення або відновлення її працездатного стану із заміною або відновленням окремих складових частин.

Під час виконання поточного ремонту допускається заміна окремих агрегатів, у тому числі одного основного, за винятком рами транспортного засобу (спеціального обладнання). Перелік основних агрегатів спеціального обладнання електрогазової техніки визначено у додатку 15 до цієї Інструкції.

Поточний ремонт може проводитись силами наземних авіаційних спеціалістів та обслуговуючого персоналу ремонтних підрозділів авіаційних частин і ремонтних органів служби забезпечення (за нарядами служби забезпечення), а також на підприємствах.

Поточний ремонт електрогазової техніки авіаційних частин, у штаті яких не передбачено ремонтних підрозділів, здійснюється силами ремонтних підрозділів авіаційних частин, у штаті яких ці підрозділи передбачено. Рішення на проведення зазначеного ремонту оформлюється у вигляді наряду на ремонт, який видається службою забезпечення.

Тривалість перебування електрогазової техніки у поточному ремонті не повинна перевищувати 10 діб.

5. Ремонту за технічним станом підлягає електрогазова техніка незалежно від її напрацювання до планового ремонту.

Потреба в проведенні ремонту за технічним станом визначається комісією авіаційної частини за результатами проведення контрольного випробування та технічного діагностування електрогазової техніки.

Ремонт за технічним станом може виконуватись обслуговуючим персоналом ремонтних органів служби забезпечення або підприємствами на готових агрегатах. Також допускається заміна окремих основних агрегатів, за винятком рами транспортного засобу, але не більше половини їх кількості.

Підставою для направлення електрогазової техніки у ремонт до ремонтного підрозділу є витяг із місячного плану-графіка технічного обслуговування і ремонту машин авіаційної частини або наряд на ремонт (виготовлення, обробку) - у разі виконання ремонту за технічним станом поза межами авіаційної частини.

6. Середній ремонт електрогазової техніки проводиться у разі напрацювання не менше 60 % норми напрацювання до капітального ремонту для нової техніки та не менше 50 % для техніки, щодо якої проводився капітальний ремонт. Середній ремонт проводиться з метою відновлення справності та часткового відновлення її ресурсу до чергового планового капітального ремонту.

Під час виконання середнього ремонту допускається заміна або ремонт не менше двох і не більше половини основних агрегатів, крім рами транспортного засобу, а також обов'язково перевіряється технічний стан та за потреби проводиться поточний ремонт решти складових частин.

Середній ремонт виконується ремонтними органами служби забезпечення (за нарядами служби забезпечення), а також на підприємствах.

Тривалість перебування електрогазової техніки в середньому ремонті не повинна перевищувати 30 діб.

7. Капітальний ремонт електрогазової техніки проводиться після відпрацювання міжремонтного ресурсу. Капітальний ремонт проводиться з метою відновлення справності і повного або близького до повного відновлення ресурсу електрогазової техніки до чергового планового капітального (середнього) ремонту із відновленням або заміною будь-яких складових частин, включаючи базові.

Капітальний ремонт проводиться на підприємствах за нарядами служби забезпечення згідно з укладеними договорами.

Під час капітального ремонту проводиться повне розбирання зразка електрогазової техніки, заміна або капітальний ремонт усіх складових частин і зношених деталей, збирання, регулювання та випробування.

Капітальний ремонт агрегату полягає у його повному розбиранні, заміні або ремонті всіх зношених і пошкоджених деталей, збиранні і випробуванні відповідно до технічних умов на капітальний ремонт.

8. Регламентований ремонт електрогазової техніки призначений для забезпечення (підтримання, відновлення) експлуатаційної готовності електрогазової техніки, яка перебуває на тривалому зберіганні, а також електрогазової техніки поточного забезпечення під час її тривалої експлуатації із обмеженою витратою ресурсу.

Регламентований ремонт проводиться через 12 - 15 років тривалого зберігання електрогазової техніки або у разі напрацювання менше 50 % норми напрацювання до капітального ремонту за цей самий період.

Регламентований ремонт проводиться на підприємствах. Під час виконання регламентованого ремонту може проводитись доробка та модернізація, а також заміна засобів рухомості.

Електрогазова техніка, щодо якої проводився регламентований ремонт, може ставитися на тривале зберігання або передаватися на укомплектування авіаційних частин для використання за призначенням.

Міжремонтний ресурс для електрогазової техніки, яка знаходилась на тривалому зберіганні та пройшла регламентований ремонт, встановлюється такий самий, як і для нових зразків електрогазової техніки, а для електрогазової техніки, яка була в експлуатації і пройшла регламентований ремонт, - як для зразків електрогазової техніки після капітального ремонту.

Рішення щодо подальшого використання електрогазової техніки після проведення регламентованого ремонту приймає начальник служби забезпечення.

9. У разі передчасного виходу електрогазової техніки та її основних агрегатів із ладу з вини наземних авіаційних спеціалістів складається акт технічного стану, до якого додаються матеріали службового розслідування та витяг із наказу командира авіаційної частини щодо вжитих заходів і покарання винних осіб. Зазначені документи подаються на розгляд начальнику служби забезпечення для прийняття рішення щодо відновлення зразка електрогазової техніки.

10. Міжремонтний ресурс базового шасі та спеціального обладнання електрогазової техніки встановлюється відповідними нормативними документами з визначення норм напрацювання (строків служби) до ремонту.

11. Електрогазова техніка, яка направляється у плановий ремонт, повинна відповідати технічним умовам на передачу в ремонт. При відправці електрогазової техніки у ремонт заміна її складових частин забороняється. Електрогазова техніка, яка направляється у регламентований ремонт, крім того, повинна бути розконсервована, укомплектована згідно з комплектувальними відомостями зразка, мати індивідуальний комплект запасного інструменту та приладдя.

У разі надходження в середній (поточний) ремонт електрогазової техніки, яка не відповідає технічним умовам на передачу її у ремонт, ця техніка приймається на тимчасове зберігання. У такому випадку командир ремонтного органу служби забезпечення у триденний строк надсилає командирі авіаційної частини, який направив електрогазову техніку в ремонт, та начальнику служби забезпечення, який видав наряд на її ремонт, повідомлення із викладенням причин відмови у прийманні електрогазової техніки в ремонт. Командир авіаційної частини, який направив електрогазову техніку в ремонт, при отриманні повідомлення зобов'язаний протягом тижня усунути недоліки та забезпечити її передачу в ремонт.

12. У ремонтний орган служби забезпечення електрогазова техніка приймається за нарядами на ремонт (виготовлення, обробку), які видаються відповідною службою забезпечення. Наряди на ремонт виписуються на підставі наданих авіаційними частинами заявок на проведення ремонту (відновлення), актів технічного стану, донесень про потребу в ремонті електрогазової техніки із обов'язковим наданням для перевірки формулярів (паспортів) електрогазової техніки, всі розділи яких повинні бути повністю заповнені на день підписання акта.

Передача електрогазової техніки в ремонт здійснюється на підставі наряду на ремонт (виготовлення, обробку) та акта технічного стану, до яких обов'язково додається приймально-здавальний акт на приймання в ремонт електрогазової техніки (додаток 16). До зазначених документів обов'язково додаються формуляр (паспорт) електрогазової техніки та довідка про стан електрогазової техніки, яка передається в ремонт (додаток 17).

13. Приймання відремонтованої електрогазової техніки з ремонтного органу служби забезпечення здійснюється за нарядом на ремонт (виготовлення, обробку) зі складанням акта технічного стану, в якому зазначаються виконані роботи і гарантійне напрацювання заміненних агрегатів.

Один примірник затвердженого начальником (командиром) акта технічного стану разом із виконаним нарядом на ремонт (виготовлення, обробку) надсилається на адресу начальника служби забезпечення, який видав наряд.

14. На автомобільному та електрогазовому складі авіаційних частин та в ремонтних органах служби забезпечення створюється запас агрегатів, механізмів і приладів (обігові фонди) у кількості, яка забезпечує їх безперербійну роботу та можливість у стислі строки забезпечити готовність електрогазової техніки до використання (з урахуванням виробничих потужностей та визначених завдань).

15. Електрогазова техніка, яка передається в середній (поточний) ремонт та одержується після середнього (поточного) ремонту, повинна бути укомплектована вузлами і деталями, передбаченими конструкцією підприємства-виробника, за винятком індивідуального комплекту запасного інструменту і приладдя, вогнегасників (крім вогнегасників, які входять до комплекту протипожежної системи газозарядних станцій).

16. Електрогазова техніка, яка передається в середній (поточний) ремонт, повинна бути очищена від бруду, іржі. Усі складові частини, прилади і деталі повинні бути закріплені на електрогазовій техніці, як це передбачено її конструкцією.

17. Відремонтована електрогазова техніка, її складові частини, вихідні параметри її систем повинні відповідати технічним умовам на ремонт та експлуатаційній документації на зразок електрогазової техніки.

Електрогазова техніка повинна мати справні й опломбовані спідометри і лічильники мотогодин. Місця з'єднання гідравлічних шлангів, заливні горловини гідробаків, штепсельні рознімачі та інші пристосування електрогазової техніки мають бути законтровані та опломбовані.

18. Після середнього (поточного) ремонту електрогазова техніка випробовується пробігом базового шасі (до 15 кілометрів), а її спеціальне обладнання випробовується під навантаженням за всіма параметрами.

19. Ремонтні органи служби забезпечення повинні гарантувати надійну роботу відремонтованої електрогазової техніки в цілому та всіх її складових частин за умови виконання вимог експлуатації, догляду і зберігання, вказаних в експлуатаційній документації, протягом трьох місяців з дня одержання після ремонту та напрацювання за цей час не більше 25 % мотогодин річної норми напрацювання, визначеної на відремонтований зразок електрогазової техніки.

Протягом гарантійного строку всі виявлені приймальником несправності на електрогазовій техніці та її складових частинах ремонтний орган служби забезпечення зобов'язаний усунути в установленому порядку.

20. Порядок передачі електрогазової техніки в ремонт на підприємства та одержання їх після ремонту визначається Інструкцією про порядок передачі озброєння, військової техніки і майна в ремонт, затвердженою наказом Міністерства оборони України від 31 липня 2012 року N 505, зареєстрованою в Міністерстві юстиції України 17 серпня 2012 року за N 1394/21706.

VI. Особливості облаштування парків авіаційних частин

1. У парку авіаційної частини обладнується клас безпеки руху та інструктажу водіїв (наземних авіаційних спеціалістів) і старших машин. Крім обладнання, плакатів, схем, навчальної літератури, технічних засобів навчання, які використовуються під час вивчення правил дорожнього руху та інструктажу водіїв і старших машин, у класі повинні бути стенди і плакати, які вказують на особливості експлуатації електрогазової техніки, схема маршрутів руху транспортних засобів та пішоходів по аеродрому, схеми під'їзду (від'їзду) засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден до (від) повітряного судна, вимоги до електрогазової техніки, яка виділяється для аеродромно-технічного забезпечення польотів.

2. Для проведення технічного обслуговування і поточного ремонту автомобільної та електрогазової техніки в парку авіаційної частини обладнується техніко-експлуатаційна частина автомобільної техніки (пункт технічного обслуговування та ремонту), на яку додатково покладається проведення номерних регламентних робіт і поточних (в окремих випадках середніх на готових агрегатах) ремонтів на спеціальному обладнанні електрогазової техніки.

З цією метою в ремонтному підрозділі додатково створюються пост регламентних робіт і поточного ремонту спеціального обладнання електрогазової техніки та пост технічного обслуговування засобів електроживлення повітряних суден в укриттях та на стоянках.

Для виконання технічного обслуговування і ремонту, проведення регламентних робіт на киснезарядних станціях у техніко-експлуатаційній частині автомобільної техніки (пункті технічного обслуговування та ремонту) авіаційних частин обладнується окреме приміщення, яке повинно відповідати встановленим вимогам. Обслуговування та ремонт інших транспортних засобів у цьому приміщенні категорично забороняються.

За повноту і якість виконання технічного обслуговування, регламентних робіт і ремонту відповідає начальник (командир) ремонтного підрозділу.

3. Електрогазове майно зберігається на складі автомобільного та електрогазового майна. Склад розміщується в окремих опалюваних чи неопалюваних приміщеннях на території парку.

У разі відсутності в авіаційній частині групи газового забезпечення (киснеазотодобувної станції) на складі автомобільного та електрогазового майна організовується місце для зберігання балонів із стисненими газами.

VII. Особливості технічної підготовки наземних авіаційних спеціалістів

<http://yurist-online.org/>

1. Організація занять з технічної підготовки наземних авіаційних спеціалістів покладається на командирів і штаб авіаційних частин. Контроль за ходом занять здійснюється начальником автомобільної та електрогазової служби авіаційної частини.

2. Заняття з технічної підготовки із наземними авіаційними спеціалістами проводяться в навчальних класах, оснащених навчально-розрізними агрегатами, плакатами, які містять інформацію про будову, експлуатацію і ремонт електрогазової техніки, а також безпосередньо на електрогазовій техніці. Заняття з практичного водіння і застосування електрогазової техніки проводяться на аеродромах.

3. Допуск наземних авіаційних спеціалістів, які прибули з вищих військових навчальних закладів, до самостійного виконання посадових обов'язків здійснюється наказом по авіаційній частині після перевірки їх теоретичних знань з експлуатації електрогазової техніки і практичних навичок роботи на ній.

4. Підготовка наземних авіаційних спеціалістів для роботи на електрогазовій техніці здійснюється в спеціалізованих навчальних закладах.

Після прибуття зі спеціалізованих навчальних закладів до авіаційної частини за наземними авіаційними спеціалістами наказом командира авіаційної частини закріплюється штатна електрогазова техніка.

З наземними авіаційними спеціалістами, які прибули до авіаційної частини і мають посвідчення водія та свідоцтво наземного авіаційного спеціаліста, перед допуском їх до самостійного керування електрогазовою технікою на аеродромі проводиться стажування з питань експлуатації електрогазової техніки, особливостей руху на цьому аеродромі та практичного виконання заходів аеродромно-технічного забезпечення польотів, обслуговування повітряних суден. Стажування проводиться протягом не менше десяти робочих днів. Програми стажування відпрацьовуються в підрозділах аеродромно-технічного забезпечення польотів та затверджуються командиром авіаційної частини.

Стажування наземних авіаційних спеціалістів організуються командирами підрозділів аеродромно-технічного забезпечення польотів авіаційної частини. Практичні заняття проводяться під керівництвом досвідчених наземних авіаційних спеціалістів. Контроль за проведенням занять здійснюють посадові особи автомобільної та електрогазової служби або посадові особи, відповідальні за експлуатацію автомобільної та електрогазової техніки авіаційної частини.

5. Після завершення стажування комісією авіаційної частини приймаються заліки. У разі успішної здачі заліків наземні авіаційні спеціалісти наказом командира авіаційної частини допускаються до самостійного керування та експлуатації електрогазової техніки.

6. Забороняється призначати наземних авіаційних спеціалістів, які прибули зі спеціалізованих навчальних закладів, на посади, не пов'язані зі спеціальністю, за якою вони проходили навчання.

7. Перенавчання наземних авіаційних спеціалістів для експлуатації електрогазової техніки іншого або нового типу (зразка) проводиться у спеціалізованих навчальних закладах з отриманням свідоцтва наземного авіаційного спеціаліста. До експлуатації такої електрогазової техніки допускаються особи, які успішно здали заліки з експлуатації цієї техніки та допущені до її експлуатації наказом командира авіаційної частини. Про складання заліків у свідоцтві наземного авіаційного спеціаліста робиться додатковий запис.

VIII. Загальні обов'язки посадових осіб з питань автомобільної та електрогазової служби

1. Начальник автомобільної та електрогазової служби органу управління авіації Збройних Сил України та органів управління авіації центральних органів виконавчої влади відповідає за забезпечення авіаційних частин електрогазовою технікою і майном, стан електрогазової техніки, організацію її експлуатації, ремонту та евакуації, організацію і стан обліку електрогазової техніки й майна.

Начальник автомобільної та електрогазової служби органу управління авіації Збройних Сил України та органів управління авіації центральних органів виконавчої влади зобов'язаний:

брати участь у розробці плану підготовки (мобілізаційних планів) органу управління авіації Збройних Сил України та органів управління авіації центральних органів виконавчої влади, організувати його (їх) виконання з питань автомобільної та електрогазової служби;

організувати накопичення та контролювати стан утримання запасів електрогазової техніки і майна;

брати участь у плануванні заходів з аеродромно-технічного забезпечення польотів та організувати роботу щодо недопущення льотних інцидентів та дорожньо-транспортних пригод з вини наземних авіаційних спеціалістів авіаційних частин;

знати основні тактико-технічні характеристики повітряних суден, потребу в електрогазовій техніці та майні для їх обслуговування;

виявляти та вивчати причини подій із електрогазовою технікою і передумов льотних подій з вини наземних авіаційних спеціалістів служби, розробляти і постійно проводити заходи щодо їх попередження;

знати укомплектованість авіаційних частин електрогазовою технікою, її технічний стан, забезпеченість запасами електрогазового майна, у тому числі стисненими та зрідженими газами;

знати конструкцію електрогазової техніки, яка використовується в авіаційних частинах, правила її експлуатації, ремонту та евакуації, вивчати нові зразки електрогазової техніки, які надходять на укомплектування;

забезпечувати підтримання електрогазової техніки у постійній бойовій та експлуатаційній готовності, контролювати організацію її експлуатації, ремонту та евакуації;

організувати облік електрогазової техніки і майна, законне та правильне оформлення операцій, пов'язаних з їх рухом, ведення облікових документів в службі;

організувати звітність про потребу, наявність, технічний стан, експлуатацію та рух електрогазової техніки і майна;

знати стан і виробничі можливості ремонтних органів (підрозділів), засобів ремонту та технічного обслуговування електрогазової техніки;

знати укомплектованість авіаційних частин наземними авіаційними спеціалістами, ступінь їх підготовленості, перевіряти знання ними правил експлуатації, ремонту й евакуації електрогазової техніки;

контролювати організацію технічної підготовки наземних авіаційних спеціалістів автомобільної та електрогазової служби в авіаційних частинах;

організувати обґрунтування потреби в коштах та матеріально-технічних засобах, необхідних для забезпечення авіаційних частин електрогазовою технікою і майном, та контроль за їх правильним використанням;

контролювати організацію вивчення і проведення доробок на електрогазовій техніці за бюлетенями підприємств-виробників;

вивчати, узагальнювати і поширювати передовий досвід роботи автомобільної та електрогазової служби авіаційних частин і розробляти пропозиції щодо її удосконалення.

2. Начальник автомобільної та електрогазової служби авіаційної частини відповідає за технічний стан електрогазової техніки, організацію її експлуатації, ремонту й евакуації, організацію ведення обліку електрогазової техніки в кількісно-якісних показниках.

Начальник автомобільної та електрогазової служби авіаційної частини зобов'язаний:

брати участь у плануванні заходів з аеродромно-технічного забезпечення польотів та організувати роботу щодо недопущення льотних інцидентів та дорожньо-транспортних пригод з вини наземних авіаційних спеціалістів авіаційної частини;

досконало знати електрогазову техніку, яка знаходиться в авіаційній частині, правила її експлуатації, ремонту й евакуації;

знати потребу повітряних суден авіаційної частини в засобах аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден, вимоги до електрогазової техніки, газів та спеціальних рідин, які виділяються для забезпечення польотів;

організувати ведення обліку та своєчасне надання звітності щодо електрогазової техніки;

організувати зберігання формулярів на електрогазову техніку, своєчасність їх заповнення і забезпечувати достовірність занесених даних;

розробляти план експлуатації і ремонту автомобільної та електрогазової техніки і здійснювати заходи щодо його забезпечення;

систематично контролювати стан і обслуговування електрогазової техніки тривалого зберігання;

вчасно витребувати й одержувати електрогазову техніку і майно, забезпечувати правильне їх зберігання на складі та в підрозділах авіаційної частини;

знати виробничі можливості штатних станцій (установок) видобутку стиснених та зріджених газів, керувати роботою групи газозабезпечення в частині, що стосується забезпечення авіаційної частини газами;

знати виробничі можливості ремонтного підрозділу (техніко-експлуатаційної частини автомобільної техніки) з технічного обслуговування, виконання регламентних робіт і поточного ремонту електрогазової техніки та керувати його (її) роботою;

організувати вивчення і своєчасне проведення доробок на електрогазовій техніці за бюлетенями підприємств-виробників та звітувати в установленому порядку про виконані заходи старшому начальнику по службі;

керувати роботою складу автомобільного та електрогазового майна, систематично контролювати порядок зберігання, обліку і правильність витрати матеріальних засобів;

знати потребу авіаційної частини в запасах електрогазового майна на особливий період, організувати його зберігання та утримання в установленому порядку;

керувати роботою контрольно-технічного пункту авіаційної частини, звертаючи особливу увагу на недопущення подачі до обслуговування повітряних суден несправної електрогазової техніки;

здійснювати контроль за своєчасним виділенням підрозділами авіаційної частини автомобільної та електрогазової техніки для аеродромно-технічного забезпечення польотів і її технічним станом;

організувати та контролювати роботу лабораторії контролю якості газів, не допускати подачу до повітряних суден некондиційних стиснених та зріджених газів;

виявляти і вивчати причини подій з електрогазовою технікою і передумов льотних подій з вини наземних авіаційних спеціалістів служби та підрозділів, проводити заходи щодо їх попередження;

розробляти заходи щодо раціональної витрати моторесурсів засобів аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден.

3. Інженер (помічник начальника автомобільної та електрогазової служби - інженер з електрогазової техніки) авіаційної частини зобов'язаний:

досконало знати обладнання, правила експлуатації та ремонту електрогазової техніки, яка знаходиться в авіаційній частині;

знати потребу повітряних суден авіаційної частини в засобах аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден, вимоги до електрогазової техніки та газів, які виділяються для забезпечення польотів;

знати укомплектованість підрозділів авіаційної частини наземними авіаційними спеціалістами і рівень їх підготовленості, не допускати до роботи на електрогазовій техніці непідготовлених наземних авіаційних спеціалістів;

знати технічний стан електрогазової техніки в підрозділах авіаційної частини, залишок моторесурсу до ремонту і строки проведення регламентних робіт, організувати роботу із продовження ресурсу електрогазової техніки та контролювати технологічні процеси виконання регламентних робіт;

організувати технічно правильне використання електрогазової техніки і виконання регламентних робіт на спеціальному обладнанні;

керувати своєчасним і якісним проведенням доробок на електрогазовій техніці за бюлетенями підприємств-виробників, про проведені доробки робити записи у формулярах електрогазової техніки і доповідати начальнику автомобільної та електрогазової служби авіаційної частини;

знати потребу в стиснених та зріджених газах для обслуговування повітряних суден авіаційної частини та організувати забезпечення ними за номенклатурою служби, у разі необхідності організувати проведення виробничої кампанії з видобутку газів;

знати потребу авіаційної частини в електрогазовому майні для обслуговування і ремонту електрогазової техніки та вчасно організувати забезпечення ним;

з метою недопущення авіаційних подій щомісяця проводити аналіз електрогазового забезпечення під час виконання заходів аеродромно-технічного забезпечення польотів, аналізувати причини дефектів і відмов електрогазової техніки, здійснювати їх розбір з наземними авіаційними спеціалістами підрозділів;

керувати роботою лабораторії з контролю якості стиснених та зріджених газів;

проводити заняття з технічної підготовки з наземними авіаційними спеціалістами автомобільної та електрогазової служби;

організувати ведення обліку технічного стану балонів високого тиску, які використовуються на електрогазовій техніці авіаційної частини, та транспортних балонів, які обліковуються в автомобільній та електрогазовій службі;

вести облік та своєчасно подавати звітність щодо електрогазової техніки;

своєчасно заповнювати формуляри на електрогазову техніку і контролювати достовірність наданих даних;

контролювати виконання наземними авіаційними спеціалістами правил техніки безпеки і вживати заходів з попередження нещасних випадків під час роботи на електрогазовій техніці;

контролювати технічний стан електрогазової техніки та відповідність її технічним умовам під час здавання в капітальний ремонт;

систематично проводити огляди електрогазової техніки з метою визначення її технічного стану і правильності експлуатації.

4. Командир батальйону (підрозділу) аеродромно-технічного забезпечення зі штатною електрогазовою технікою відповідає за стан та збереження електрогазової техніки батальйону (підрозділу), організацію її підготовки до забезпечення польотів та своєчасність подачі на технічні позиції підготовки повітряних суден, за проведення заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та попередження передумов льотних й автомобільних подій з вини наземних авіаційних спеціалістів підрозділу.

Командир батальйону (підрозділу) аеродромно-технічного забезпечення зобов'язаний:

брати участь у плануванні заходів з аеродромно-технічного забезпечення польотів, забезпечувати своєчасне прибуття електрогазової техніки на аеродром, у підрозділи та служби авіаційної частини;

проводити заняття з технічної підготовки з наземними авіаційними спеціалістами підрозділу;

<http://yurist-online.org/>

особисто інструктувати наземних авіаційних спеціалістів, призначених для аеродромно-технічного забезпечення польотів, контролювати їх роботу і дотримання ними заходів безпечного водіння транспортних засобів;

забезпечувати правильну експлуатацію, калібрування (повірку) засобів вимірювання і опосвідчення балонів високого тиску у встановлені строки, не допускати використання несправних, некаліброваних (неповірених) або таких, що не пройшли опосвідчення, засобів вимірювання і балонів високого тиску;

особисто організовувати підготовку електрогазової техніки до забезпечення польотів, контролювати повноту та якість її підготовки, не допускати використання електрогазової техніки, на спеціальному обладнанні якої не проводились регламентні роботи та вихідні параметри якої не відповідають технічним характеристикам;

знати стан електрогазової техніки, вживати заходів щодо її відновлення, організовувати своєчасне та повне проведення регламентних робіт на її спеціальному обладнанні;

знати потребу повітряних суден авіаційної частини в засобах аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден, вимоги до електрогазової техніки, газів та спеціальних рідин, які виділяються для забезпечення польотів (перельотів);

проводити заходи щодо попередження передумов льотних подій з вини наземних авіаційних спеціалістів підрозділу;

контролювати своєчасність і повноту контролю якості спеціальних рідин, стиснених та зріджених газів.

5. Заступник командира батальйону (підрозділу) аеродромно-технічного забезпечення з технічної частини (озброєння) відповідає за технічний стан електрогазової техніки батальйону (підрозділу), її експлуатацію та ремонт, підготовку до забезпечення польотів, технічну підготовку наземних авіаційних спеціалістів.

Заступник командира батальйону (підрозділу) аеродромно-технічного забезпечення з технічної частини (озброєння) зобов'язаний:

особисто перевіряти технічний стан та готовність до застосування електрогазової техніки, виділеної для обслуговування повітряних суден;

перевіряти у наземних авіаційних спеціалістів знання порядку її підготовки і безпечного використання, знання маршрутів руху по аеродрому та під'їзду до повітряних суден;

контролювати роботу електрогазової техніки під час забезпечення польотів, вживати негайних заходів щодо її відновлення в разі виходу з ладу та усунення недоліків, виявлених під час аеродромного контролю.

6. Начальник групи газового забезпечення (киснеазотодобувної станції) авіаційної частини відповідає за утримання станцій (установок) видобутку, газифікації, заправки і транспортування газів підрозділу в бойовій, експлуатаційній готовності і технічній справності, правильну їх експлуатацію, ремонт і евакуацію, за якість стиснених та зріджених газів, які подаються для зарядки повітряних суден, зі спеціальних питань підпорядковується начальнику автомобільної та електрогазової служби авіаційної частини.

Начальник групи газового забезпечення (киснеазотодобувної станції) авіаційної частини зобов'язаний:

досконало знати обладнання станцій (установок) видобутку, газифікації, заправки і транспортування газів підрозділу, правила їх експлуатації, ремонту й евакуації;

забезпечувати виконання виробничих завдань з видобутку стиснених та зріджених газів у встановлені строки з мінімальними витратами людино-годин і матеріальних засобів відповідно до чинного законодавства України;

забезпечувати своєчасне і якісне виконання технічного обслуговування базових шасі і регламентних робіт на спеціальному обладнанні, а також матеріально-технічне забезпечення роботи станції та газозарядних установок;

здійснювати контроль якості газів, які видобуваються на станціях підрозділу та одержуються на підприємствах промисловості;

вести облік роботи обладнання станції та газозарядних установок;

проводити технічну підготовку з наземними авіаційними спеціалістами підрозділу і систематичну перевірку їх знань;

забезпечувати роботу наземних авіаційних спеціалістів підрозділу без порушень правил техніки безпеки і правил пожежної безпеки.

7. Начальник (командир) ремонтного підрозділу (техніко-експлуатаційної частини автомобільної техніки, ремонтного взводу автомобільної техніки) безпосередньо підпорядковується начальнику автомобільної та електрогазової служби авіаційної частини.

Начальник (командир) ремонтного підрозділу зобов'язаний:

досконало знати обладнання, правила експлуатації і ремонту електрогазової техніки, періодичність та обсяг виконання технічного обслуговування і регламентних робіт на електрогазовій техніці авіаційної частини;

організувати роботу підлеглих наземних авіаційних спеціалістів та забезпечувати своєчасне і якісне виконання виробничого плану і завдань, досягаючи високих техніко-економічних показників у роботі;

особисто робити огляд електрогазової техніки до і після виконання технічного обслуговування, регламентних і ремонтних робіт;

проводити заняття з наземними авіаційними спеціалістами з вивчення будови електрогазової техніки, технології виконання робіт і керівних документів;

контролювати наявність матеріальних засобів, правильність їх збереження і використання за призначенням;

організувати облік часу, працезатрат, запасних частин і матеріалів, які витрачаються під час виконання технічного обслуговування, регламентних робіт і ремонту, вносити пропозиції щодо зміни норм їх витрати і комплектності;

вести облік відмов, несправностей, пошкоджень електрогазової техніки і технологічного обладнання для розробки заходів щодо їх усунення;

щотижня підбивати підсумки роботи з виконання графіка технічного обслуговування, регламентних робіт і ремонту машин;

узагальнювати досвід роботи наземних авіаційних спеціалістів, проводити заходи щодо удосконалення технології виробництва і підвищення продуктивності праці;

керувати раціоналізаторською і винахідницькою роботою наземних авіаційних спеціалістів;

дотримуватись трудового законодавства, забезпечувати виконання наземними авіаційними спеціалістами правил з техніки безпеки і протипожежної охорони;

вести облік технічного стану засобів вимірювання, що встановлені на електрогазовій техніці авіаційної частини або використовуються для її обслуговування та ремонту, організувати своєчасне їх калібрування (півірку) та ремонт.

8. Начальник групи (відділення) регламенту (технічного обслуговування, ремонту) ремонтного підрозділу автомобільної та спеціальної техніки відповідає за якість і своєчасність виконання регламентних робіт на спеціальному обладнанні електрогазової техніки (технічного обслуговування і ремонту базових

шасі), за справність, збереженість обладнання, інструменту та контрольно-вимірювальних приладів, своєчасність їх ремонту і повірки, за дотримання наземними авіаційними спеціалістами групи (відділення) техніки безпеки.

Начальник групи (відділення) регламенту (технічного обслуговування, ремонту) ремонтного підрозділу автомобільної та спеціальної техніки зобов'язаний:

досконало знати обладнання і порядок використання базових шасі та спеціального обладнання електрогазової техніки авіаційної частини, обсяг і технологію виконання на них технічного обслуговування і регламентних робіт;

керувати роботою наземних авіаційних спеціалістів групи, вимагаючи суворого дотримання технології, високої якості робіт, своєчасності і повноти виконання завдань;

вчасно доводити до виконавців місячні плани і щоденні завдання, контролювати їх виконання;

стежити за утриманням робочих місць, вживати заходів із своєчасної перевірки, ремонту і витребування обладнання і контрольно-вимірювальної апаратури;

вживати заходів із своєчасного забезпечення групи агрегатами, запасними частинами і витратними матеріалами, здійснювати контроль за їх використанням;

вести в групі визначену виробничу документацію;

проводити технічну підготовку наземних авіаційних спеціалістів групи з виконання технічного обслуговування базових шасі, регламентних робіт на спеціальному обладнанні електрогазової техніки та їх ремонту з урахуванням взаємозаміни наземних авіаційних спеціалістів у групі;

забезпечувати дотримання техніки безпеки під час роботи наземних авіаційних спеціалістів групи на електрогазовій техніці і виконання інших робіт, а також правил протипожежної безпеки.

9. Начальник контрольно-технічного пункту відповідає за технічний стан (справність) транспортних засобів, які виходять з парку авіаційної частини.

Начальник контрольно-технічного пункту зобов'язаний:

досконало знати будову та технічні характеристики транспортних засобів, які знаходяться в авіаційній частині, вимоги до їх технічного стану та порядок перевірки;

перевіряти у наземних авіаційних спеціалістів наявність посвідчення водія з відповідною категорією на право керування транспортним засобом, свідоцтва наземного авіаційного спеціаліста, журналу обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден відповідного зразка, документації засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден, паспортів на стиснені та зріджені гази;

перевіряти за рішенням начальника автомобільної та електрогазової служби своєчасність і повноту проведення технічного обслуговування базових шасі і регламентних робіт на спеціальному обладнанні електрогазової техніки авіаційної частини.

10. Начальник складу автомобільного та електрогазового майна авіаційної частини зобов'язаний:

знати номенклатуру електрогазового майна, яке зберігається на складі частини, правила його приймання, зберігання та видачі, не допускати випадків псування і нестачі електрогазового майна;

знати норми і правила укладання електрогазового майна у вагони, автомобільний транспорт, контейнери, пакети, на піддони та стелажі;

вести кількісний та якісний облік електрогазового майна, яке знаходиться на складі авіаційної частини, щодня надавати в автомобільну та електрогазову службу авіаційної частини прибутково-видаткові документи за поточний день;

приймати і видавати майно за встановленими документами;

забезпечувати збереження і зберігання тари, підготовку її для повернення у визначені строки центрам забезпечення (базам, складам);

знати технологію обробки і консервації електрогазового майна, що зберігається на складі авіаційної частини, і строки його зберігання;

здійснювати контроль за своєчасним освіженням електрогазового майна, що зберігається на складі авіаційної частини;

утримувати електрогазове майно на складі авіаційної частини в постійній готовності до швидкого вивезення для роботи на оперативних аеродромах;

щодня здійснювати прибирання в приміщеннях складу, виконувати встановлені правила пожежної безпеки та утримувати в постійній готовності пожежне устаткування.

11. Наземний авіаційний спеціаліст відповідає за збереження закріпленої за ним електрогазової техніки, її справність і готовність до використання та зобов'язаний:

знати порядок експлуатації спеціального обладнання закріпленої за ним електрогазової техніки, обсяг і періодичність виконання на ньому регламентних робіт, правила техніки безпеки та пожежної безпеки під час роботи на електрогазовій техніці;

знати та суворо дотримуватись правил руху транспортних засобів та пішоходів по аеродрому.

12. Функціональні обов'язки інших посадових осіб розробляються на підставі загальних обов'язків посадових осіб з питань автомобільної та електрогазової служби з урахуванням організаційно-штатної структури, специфіки діяльності та особливостей виконання завдань.

**Командувач Повітряних Сил
Збройних Сил України
генерал-лейтенант**

С. С. Дроздов

Додаток 1
до Інструкції з експлуатації електрогазової техніки в державній
авіації України
(пункт 9 розділу I)

**СВІДОЦТВО
наземного авіаційного спеціаліста**

(спеціального автомобіля, станції, установки)

серія _____ N _____

Військове (спеціальне) звання _____

Прізвище _____

Ім'я _____

По батькові _____



має право на експлуатацію
спеціального автомобіля,
станції, установки

(тип)

М. П.

Видане _____

(військова частина, установа)

на підставі протоколу

від " __ " _____ 20__ року N ____

Голова комісії _____

(військова частина, установа)

(військове (спеціальне) звання, підпис, ініціали,
прізвище)

" __ " _____ 20__ року

Командир (начальник) _____

(військова частина, установа)

(військове (спеціальне) звання, підпис, ініціали,
прізвище)

М. П.

" __ " _____ 20__ року

Додаток 2
до Інструкції з експлуатації електрогазової техніки в державній
авіації України
(пункт 11 розділу I)

ЖУРНАЛ
обліку відмов у роботі електрогазової техніки

Дата відмови	Тип станції (установки, агрегату)	Військовий номер	Заводський номер	Дата випуску	Напрацювання до відмови, км (мотогодин)		Характер відмови	Причина відмови	Спосіб усунення	Примітка
					з початку експлуатації	після капітального ремонту				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Примітки:

1. У графах 6, 7 напрацювання вказується через дріб (у чисельнику - пробіг у кілометрах, у знаменнику - кількість відпрацьованих мотогодин).
2. У графі 11 вказуються використані під час усунення відмови запасні частини та приладдя.

Додаток 3
до Інструкції з експлуатації електрогазової техніки в державній
авіації України
(пункт 3 глави 1 розділу II)

Роз'яснення щодо таврування інструменту

Порядок таврування інструменту, який застосовується під час виконання робіт на автомобільній та електрогазовій техніці, такий:

тавро наноситься на неробочу поверхню металевої частини інструмента керном або електрохімічним способом;

якщо інструмент розбірний, тобто складається із декількох частин, тавро наноситься на кожну частину окремо;

на неметалевий інструмент (щітки тощо) тавро наноситься методом випалювання;

на кожну частину інструмента наноситься тільки одне тавро, яке повинно бути чітким і добре видимим;

за потреби нанесення нового тавра старе повинно бути видалене.

Тавро на інструменті складається із цифр та літер, які означають (зліва направо): перші три цифри - три останні цифри номера авіаційної частини; наступна за ними літера - умовне позначення підрозділу авіаційної частини:

Т - технічна рота;

Г - група газового забезпечення;

П - пункт технічного обслуговування і регламентних робіт.

Останні дві цифри означають останні дві цифри заводського номера спеціального обладнання установки (станції), а для вантажних (легкових) автомобілів (автобусів) - заводського номера шасі.

Якщо на одному спеціальному автомобілі є декілька одиниць однакового інструменту (ЗІП шасі та ЗІП спеціального обладнання), на інструменті шасі спеціального автомобіля в кінці тавра ставиться літера Ш.

Приклад таврування:

7142Т12 - авіаційна частина А2714, друга технічна рота, заводський номер спеціального обладнання 185912;

053П - авіаційна частина А1053, пункт технічного обслуговування і регламентних робіт;

381А15Ш - авіаційна частина А3381, автомобільна техніко-експлуатаційна частина, заводський номер базового шасі спеціального автомобіля 935815.

Додаток 4
до Інструкції з експлуатації електрогазової техніки в державній
авіації України
(пункт 4 глави 1 розділу II)

ПАСПОРТ N ____

Газ _____
(назва газу та його стан - рідкий або газоподібний)

Постачальник _____
(назва газодобувної станції, виробника)

Станція (резервуар, балон) N _____ наповнена " ____ " _____ 20 ____ року

Тиск _____ кгс/см² при температурі 20° С

Кількість продукту (рідкого або газоподібного) _____ м³ (т)

Вміст продукту у відсотках за об'ємом _____ %

Вміст вологи за температурою точки роси _____ °С

Продукт відповідає державному стандарту _____

Якість газу перевірів, до застосування придатний

(посада, військове (спеціальне) звання, ініціали, прізвище та підпис)

(посада, військове (спеціальне) звання, ініціали, прізвище та підпис)

Зарядку дозволяю

(посада, військове (спеціальне) звання, ініціали, прізвище та підпис)

(посада, військове (спеціальне) звання, ініціали, прізвище та підпис)

М. П.

Примітка. Паспорт на газ засвідчується:

щодо перевірки придатності до застосування - лаборантом та начальником групи газового забезпечення (киснедобувної станції), а за відсутності групи (станції) - особою, призначеною наказом командира авіаційної частини;

у разі позитивного результату контролю якості медичного кисню - начальником автомобільної та електрогазової служби і старшим лікарем (для азоту - начальником автомобільної та електрогазової служби) у розділі "Зарядку дозволяю".

авіації України
(пункт 8 глави 1 розділу III)

ЖУРНАЛ
спостереження за роботою технологічної машини АКДС-70М (М2)

" ____ " _____ 20__ року ____ діб (число діб, відпрацьованих з початку виробничої кампанії)

Час	Блок розподілу																							Блок очистки				Перепад по діафрагмі	Тиск після насоса	Тиск перед детерним фільтром	Примітки				
	тиск, кгс/см ²					рівень, см				відкриття регулювальних вентилів, частки обертів				аналізи, %				температура, °С														години роботи		температура, °С	
	колона I	колона II	детандерного фільтра	післядетандерного фільтра	після теплообмінника	емність	випарувач	рідкий кисень у другому рядноконденсаторі	кисень у конденсаторі коло ни II	азот у конденсаторі коло ни II	повітря високого тиску в коло ну I	рідина випарувача в насоса	рідкий азот в коло ну II	рідкий азот (O ₂) в емність	кисень з нагнітальної лінії насоса в другому рядний конденсатор	рідина випарувача	кисень з конденсатора коло ни II	рідкий азот в конденсаторі коло ни II	відкритий азот	повітря перед зріджувачем	повітря після зріджувача	повітря перед теплообмінником	відкритий газ	повітря після детандера	O ₂ (N ₂) переднаповерховою рампою	рідина куба після насоса	відкритий газ перед зріджувачем					лівий	правий	регенеруючий газ із електродігрівача	регенеруючий газ на виході з балона
	М-1	М-2	М-4	М-5	М-6	У-6, У-7	У-8, У-9	У-10, У-11	У-12, У-13	У-14, У-15	Р-1, Р-5	Р-2	Р-4	Р-6	Р-8	А-1	А-2	А-3	Д-101	Т-1	Т-2	Т-3	Т-4	Т-5	Т-6	Т-7	Т-8			Т-102	Т-103		М-7	М-4	
	Зміну здав:														Зміну прийняв:																				

Рідинний режим

Початок зливу (N ₂ , O ₂)																			
Кінець зливу (N ₂ , O ₂)																			
Час наповнення																			
Рівень рідини до зливу																			
Рівень рідини після зливу																			
Продуктивність																			
Аналіз рідкого продукту																			
Температура навколишнього середовища																			
Барометричний тиск																			

Газовий режим

Об'єм балона, л																			
Кінцевий тиск																			
Початок заповнення балона																			
Кінець заповнення балона																			
Час заповнення																			
Продуктивність																			
Аналіз газоподібного продукту																			
Температура навколишнього середовища																			

Барометричний тиск																			
--------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Додаток 7
до Інструкції з експлуатації електрогазової техніки в державній
авіації України
(пункт 8 глави 1 розділу III)

ЖУРНАЛ

приймання та видачі _____ балонів
(назва газу)

Дата		Приймання балонів						Видача балонів				
приймання	видачі	здавальник (авіаційна частина)	номер балона	ємність (л)	дата наступного опосвідчення	зауваження (відсутність ковпаків, кілець, наявність вологи)	прийняв (прізвище, ініціали та підпис)	отримувач (авіаційна частина)	тиск у балоні (кгс/см ²)	номер паспорта, аналіз кисню (азоту), %; для стисненого повітря - вміст вологи за температурою точки роси (°C)	підстава видачі	отримав (прізвище, ініціали та підпис)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Примітки:

1. Журнал приймання та видачі балонів на кожне найменування газу ведеться окремо.
2. Строк зберігання журналу - один рік після його закінчення.

Додаток 8
до Інструкції з експлуатації електрогазової техніки в державній
авіації України
(пункт 10 глави 2 розділу III)

ЖУРНАЛ
обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден
(газозарядних станцій та установок)

(тип)

1. Загальні відомості про станцію

Дата виготовлення:

Заводський номер:

Номер шасі: _____

2. Дані про закріплення станції під час експлуатації

Посада	Прізвище особи, відповідальної за експлуатацію	Номер наказу		Підпис відповідальної особи
		про призначення	про відрахування	
1	2	3	4	5

3. Відомості про допуск до аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден

Дата	Результати контролю повноти і якості підготовки до аеродромно-технічного забезпечення польотів	Дата	Результати аеродромного контролю
1	2	3	4

4. Відомості про облік роботи газозарядної станції та контроль якості газів

Дата, час	Тип та номер станції (установки), від якої заряджена	Вміст газу (%)	Вміст вологи за температурою точки роси (°C)	Зарядка літального апарата					Напрацювання осушувача після регенерації (г)	Результати контролю посадовими особами автомобільно і та	Результати органолептичного контролю	Примітки
				тип, бортовий номер ЛА	номери заряджених балонів	ємність заряджених балонів (л)	тиск зарядки (кгс/см ²)	витрата моторесурсу компресора (м/г)				

	газозарядна станція									електрогазової служби		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Примітки:

1. Для медичного кисню та азоту графі 3 і 4 заповнюються на підставі паспорта, який підтверджує якість газу.
2. Відсутність запаху медичного кисню підтверджується записом лікаря авіаційної частини у графі 12.
3. Вміст вологи стисненого повітря (графі 4) підтверджується записом посадових осіб автомобільної та електрогазової служби у графі 11.

5. Облік регламентних робіт

Дата	Вид регламентних робіт	Зауваження щодо технічного стану	Посада, прізвище і підпис особи, відповідальної за проведення робіт
1	2	3	4

6. Облік технічного обслуговування автомобільного шасі

Дата	Вид технічного обслуговування	Зауваження щодо технічного стану	Посада, прізвище і підпис особи, відповідальної за проведення робіт
1	2	3	4

7. Дані про періодичне технічне опосвідчення балонів високого тиску

N з/п	Марка балона високого тиску	Заводський номер	Дата проведення опосвідчення	Дата наступного проведення опосвідчення
1	2	3	4	5

8. Дані про калібрування (повірку) контрольно-вимірювальних приладів

N з/п	Назва контрольно-вимірювального приладу	Заводський номер	Розряд, клас точності, погрішність	Межа вимірювання	Періодичність перевірки	_____ рік	
						дата	підпис перевіряючого
1	2	3	4	5	6	7	8

9. Зауваження осіб, що перевіряли

10. Особливі відмітки

Примітка. Журнал обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден (газозарядних станцій та установок) ведеться в підрозділах аеродромно-технічного забезпечення та реєструється в автомобільній та електрогазовій службі авіаційної частини.

<http://yurist-online.org/>

Додаток 9
до Інструкції з експлуатації електрогазової техніки в державній
авіації України
(пункт 5 глави 3 розділу III)

ЖУРНАЛ
обліку роботи компресорної станції

Станція _____, заводський N _____
(тип)

Дата	Номер зарядженої станції (установки, балонів)	Тиск зарядки (кгс/см ²)	Вміст вологи за температурою точки роси (°C)	Витрата моторесурсу компресора (м/г)	Напрацювання осушувачів після регенерації (г)		Результати контролю посадовими особами автомобільної та електрогазової служби	Прізвище, ініціали та підпис компресорника (механіка)	Примітки
					N 1	N 2			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Додаток 10
до Інструкції з експлуатації електрогазової техніки в державній

авіації України
(пункт 9 глави 5 розділу III)

ЖУРНАЛ
обліку наповнення резервуара рідким киснем (азотом) та його спорожнення

Резервуар _____, заводський N _____
(тип)

Дата, час	Наповнення резервуара				Спорожнення резервуара			Результати контролю посадковими особами автомобільної та електрогазової служби	Результати аеродромного контролю	Примітки
	тип і номер резервуара, з якого проводиться наповнення	номер і дата паспорта на продукт	кількість продукту до та після наповнення (л)	вміст продукту (%)	заправлено (л)		залишок продукту в резервуарі			
1	2	3	4	5	в об'єкт (бортовий номер)	у резервуар (тип та номер)	8	9	10	11

Додаток 11
до Інструкції з експлуатації електрогазової техніки в державній авіації України
(пункт 9 глави 5 розділу III)

(кутовий штамп)

ДОВІДКА
про технічну справність і знежирення

Резервуар (цистерна) - тип _____, N _____
технічно справний (справна), знежирений (знежирена) _____

(число, місяць, рік)

Технічне опосвідчення виконано _____

(число, місяць, рік)

Резервуар (цистерна) придатний (придатна) під наповнювання рідким киснем (азотом) на підприємстві промисловості або киснеазотодобувній станції.

Командир (начальник) _____
(військова частина, установа)

(військове (спеціальне) звання, підпис, ініціали та прізвище)

" ____ " _____ 20 ____ року

Додаток 12
до Інструкції з експлуатації електрогазової техніки в державній
авіації України

(пункт 4 глави 6 розділу III)

ЖУРНАЛ
обліку газифікації рідкого кисню (азоту)

Установка _____, заводський N _____
(тип)

Дата, час початку і закінчення газифікації	Номер зарядженої станції (установки, балонів)	Тиск зарядки (кгс/см ²)	Аналіз газу		Витрата рідкого продукту (л)	Примітки
			вміст газу (%)	вміст вологи за температурою точки роси (°C)		
1	2	3	4	5	6	7

Примітки:

1. Час початку і закінчення газифікації визначається з моменту включення до моменту виключення установки.
2. Витрата рідкого продукту у графі 6 проставляється як сума за весь час газифікації з додаванням різниці кількості продукту в резервуарі до газифікації та після її закінчення.
3. Після кожної газифікації дані в журналі засвідчуються підписом газифікаторника (механіка).

Додаток 13
до Інструкції з експлуатації електрогазової техніки в державній
авіації України
(пункт 4 глави 7 розділу III)

ЖУРНАЛ
обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден
(засобів електропостачання, запуску, кондиціонування, підігріву та перевірки гідросистем)

(назва спеціального автомобіля, станції, установки, агрегату)

1. Загальні відомості про станцію

Дата виготовлення: _____

Заводський номер: _____

Номер шасі: _____

2. Дані про закріплення станції під час експлуатації

Посада	Прізвище особи, відповідальної за експлуатацію	Номер наказу		Підпис відповідальної особи
		про призначення	про відрахування	
1	2	3	4	5

3. Відомості про допуск до аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден

Дата	Результати контролю повноти і якості підготовки до аеродромно-технічного забезпечення польотів	Дата	Результати аеродромного контролю
1	2	3	4

4. Відомості про облік роботи засобу

Дата	Бортовий номер повітряного судна	Показники лічильника спеціального обладнання (двигуна), мотогодин		Усього відпрацьовано, мотогодин	Залишок мотогодин до чергових регламентних робіт	Військове звання, підпис, прізвище та ініціали командира підрозділу
		перед початком роботи	після закінчення роботи			
1	2	3	4	5	6	7

5. Облік регламентних робіт

Дата	Вид регламентних робіт	Зауваження щодо технічного стану	Посада, прізвище і підпис особи, відповідальної за проведення робіт
1	2	3	4

6. Облік технічного обслуговування автомобільного шасі

Дата	Вид технічного обслуговування	Зауваження щодо технічного стану	Посада, прізвище і підпис особи, відповідальної за проведення робіт
1	2	3	4

7. Дані про калібрування (півірку) контрольно-вимірювальних приладів

N з/п	Найменування контрольно-вимірювального приладу	Заводський номер	Розряд, клас точності, погрішність	Межа вимірювання	Періодичність перевірки	_____ рік	
						дата	підпис перевіряючого
1	2	3	4	5	6	7	8

8. Зауваження осіб, що перевіряли

9. Особливі відмітки

Примітка. Журнал обліку роботи засобу аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден (засобів електропостачання, запуску, кондиціонування, підігріву та перевірки гідросистем) ведеться в підрозділах аеродромно-технічного забезпечення і реєструється в автомобільній та електрогазовій службі авіаційної частини.

Додаток 14
до Інструкції з експлуатації електрогазової техніки в державній
авіації України
(пункт 9 глави 10 розділу III)

Фарбування, написи і смуги на балонах для різних газів

Назва газу	Колір балонів	Текст напису	Колір напису	Колір смуги
1	2	3	4	5
Азот	Чорний	Азот	Жовтий	Коричневий
Повітря	Чорний	Стиснене повітря	Білий	-
Кисень	Блакитний	Кисень	Чорний	-
Кисень медичний	Блакитний	Кисень медичний	Чорний	-
Двоокис вуглецю	Чорний	Двоокис вуглецю	Жовтий	-
Фреон 11	Алюмінієвий	Фреон 11	Чорний	Синій
Фреон 12	Алюмінієвий	Фреон 12	Чорний	-
Фреон 13	Алюмінієвий	Фреон 13	Чорний	2 червоні
Фреон 22	Алюмінієвий	Фреон 22	Чорний	2 жовті
Усі інші горючі гази	Червоний	Назва газу	Білий	-
Усі інші негорючі гази	Чорний	Назва газу	Жовтий	-

Додаток 15
до Інструкції з експлуатації електрогазової техніки в державній
авіації України
(пункт 4 розділу V)

ПЕРЕЛІК
основних агрегатів спеціального обладнання електрогазової техніки

Назва електрогазової техніки	Основні агрегати
Киснеазотодобувні станції	Блоки розподілу, регенераторів, ректифікації, компресори, детандери (турбодетандери), електродвигуни, блоки осушення і очищення, насоси зріджених газів, двигуни типу АИ-21К
Газозарядні і компресорні станції	Двигуни приводу спеціального обладнання, компресори, щит управління, коробки відбору потужності, роздавальні коробки
Засоби електропостачання і запуску повітряних суден, установки для перевірки і дозаправки гідросистем	Двигуни приводу спеціального обладнання, генератори постійного та змінного струмів, перетворювачі, гідронасоси, блоки гідрорадіаторів, гідробаки, коробки відбору потужності, роздавальні коробки
Засоби кондиціонування і підігріву повітря	Двигуни приводу спеціального обладнання, компресори, електрогенератори, підігрівачі, калорифери, коробки відбору потужності, роздавальні коробки, осьові вентилятори, випарювачі
Установки для газифікації, заправки і транспортування зріджених газів	Насоси, підігрівачі, щит управління

Додаток 16
до Інструкції з експлуатації електрогазової техніки в державній
авіації України
(пункт 12 розділу V)

**Приймально-здавальний акт
на приймання в ремонт електрогазової техніки**

від " ____ " _____ 20__ року N _____

Акт складений представником _____

(найменування ремонтного органу)

_____, з одного боку, і
(посада, військове (спеціальне) звання, прізвище)

представником _____

(найменування авіаційної частини - замовника)

_____, з іншого боку,
(посада, військове (спеціальне) звання, прізвище)

в тому, що проведено приймання в _____ ремонт за нарядом
(вид ремонту)

(планом, договором) N _____ виробу _____,

(тип)

спеціальне обладнання N _____, шасі N _____, двигун N _____, формуляр
(паспорт) N _____, який належить _____ та прибув у ремонтний орган служби
забезпечення за залізничною накладною N _____ зі станції _____ своїм ходом

_____ (пункт відправки)

Автомобільні шини _____

(номери автомобільних шин, їх технічний стан)

Технічний стан та комплектність виробу відповідає (не відповідає) діючим стандартам на передачу в _____ ремонт електрогазової техніки, її складових частин.

Висновок

Виріб _____ в _____ ремонт прийнятий
(тип)

(не прийнятий) _____
(причини, через які виріб не приймається в ремонт)

М. П.

Представник ремонтного органу _____
(посада, підпис, прізвище)

Представник здавальника _____
(посада, підпис, прізвище)

Додаток 17
до Інструкції з експлуатації електрогазової техніки в державній
авіації України
(пункт 12 розділу V)

ДОВІДКА
про стан електрогазової техніки, яка передається в ремонт

" ____ " _____ 20__ року

Виріб _____, спеціальне обладнання N _____,
(тип)
шасі (рама) N _____, двигун N _____, формуляр (паспорт) N _____,
який передається в _____ ремонт, знятий з експлуатації " ____ " _____ 20__ року
у зв'язку з напрацюванням (пробігом) _____ м/г (тис. км) з початку експлуатації та _____ м/г
(тис. км) після останнього капітального ремонту, який виконувався в

(місяць, рік)

(найменування ремонтного органу)

Після зняття з експлуатації та перед відправленням у _____ ремонт (розбракування) на
вказаному виробі заміна вузлів, агрегатів та комплектування непридатними деталями не
проводились.

Технічний стан і комплектність виробу _____
відповідає _____
(тип)

чинним стандартам на передачу в _____ ремонт.

(некомплектність, характер та розміри пошкоджень виробу)

Командир авіаційної частини _____
(підпис, прізвище)

Начальник автомобільної та електрогазової служби _____
(підпис, прізвище)

М. П.

<http://yurist-online.org/>