



МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

03.12.2014

м. Київ

N 860

Зареєстровано в Міністерстві юстиції України
19 грудня 2014 р. за N 1622/26399

Про затвердження Правил об'єктивного контролю в державній авіації України

Відповідно до [частини другої статті 7 Повітряного кодексу України](#), з метою дотримання заходів щодо виконання та забезпечення польотів, підтримання льотної придатності державних повітряних суден та нормативно-правового регулювання організації та здійснення об'єктивного контролю в державній авіації України

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Правила об'єктивного контролю в державній авіації України, що додаються.
2. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

Міністр оборони України
генерал-полковник

С. Т. Полторак

ПОГОДЖЕНО:

Т. в. о. командувача
Національної гвардії України
генерал-лейтенант

О. В. Кривенко

Голова Державної служби
України з надзвичайних ситуацій

С. Бочковський

Голова Державної
прикордонної служби України

В. О. Назаренко

Міністр внутрішніх
справ України

А. Б. Аваков

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ Міністерства оборони
України
03 грудня 2014 року N 860

Зареєстровано
в Міністерстві юстиції України
19 грудня 2014 р. за N 1622/26399

ПРАВИЛА **об'єктивного контролю в державній авіації України**

I. Загальні положення

1. Ці Правила визначають призначення, завдання, порядок організації та здійснення об'єктивного контролю в державній авіації України і є обов'язковими для всіх суб'єктів державної авіації.

2. У цих Правилах наведені нижче терміни вживаються в таких значеннях:

апаратура (пристрій) документування мовної інформації - аудіомагнітофони (диктофони), пристрої документування мовної інформації комплексів засобів автоматизації, персональні електронно-обчислювальні машини;

апаратура (пристрій) документування радіолокаційної (відео-) інформації - фото-, відеоапаратура, пристрої документування радіолокаційної інформації комплексів засобів автоматизації, персональні електронно-обчислювальні машини, телевізійні та кінознімальні камери;

бортовий засіб об'єктивного контролю - будь-який самописний прилад, який встановлюється на борту повітряного судна для записування, накопичення і зберігання інформації про працездатність авіаційної техніки, дії екіпажу і використовується для відповідного контролю, а також як додаткове джерело інформації під час розслідування авіаційної події або інциденту;

керівний інженерно-технічний склад - посадові особи інженерно-технічного складу авіаційного персоналу суб'єктів державної авіації від керівника (начальника) інженерно-авіаційної служби (озброєння) ескадрильї (загону) і вище;

керівний льотний склад - посадові особи льотного складу авіаційного персоналу суб'єктів державної авіації від командира ланки та вище;

матеріали об'єктивного контролю - результати обробки даних, зареєстрованих на первинних носіях інформації засобів об'єктивного контролю (проявлені фотоплівки, сигналограми зі шкалами параметрів, візуалізовані траєкторії польоту, переліки подій, комп'ютерна анімація, файли, отримані в результаті автоматизованої обробки первинних носіїв інформації, аудіозаписи, журнали обліку параметрів, журнали міжпольотного та повного контролю, журнали (робочі зошити) посадкових осіб, в яких фіксується інформація щодо виконання польотів, картки, протоколи, графіки, бланки, таблиці);

мовна інформація - голосові та звукові команди, доповіді в повітряних радіомережах, переговори по внутрішньому гучномовному зв'язку та телефонних каналах зв'язку між особами групи керівництва польотами, обслуг пунктів управління авіації, особами метеорологічних підрозділів, авіаційними диспетчерами аеродрому (вертодрому), а також усі переговори, що ведуться між особами групи керівництва польотами, обслуг пунктів управління авіації, радіолокаційна інформація, що надається голосом оператором радіолокаційної станції на пункт управління авіації, звукові сигнали точного часу;

наземні засоби об'єктивного контролю - засоби об'єктивного контролю, встановлені на тренажерах, пунктах управління авіації, радіолокаційних станціях, засобах зв'язку та радіотехнічного забезпечення, в органах обслуговування повітряного руху;

первинні носії інформації засобів об'єктивного контролю - носії інформації з механічним, фотографічним, магнітним або електронним принципом запису параметрів (магнітні стрічки, фото- та відеоплівки (відеокасети), сигналограми із зареєстрованими параметрами, електронні носії інформації);

політ - рух повітряного судна в повітрі з початку зльоту до закінчення посадки;

польотна інформація - інформація, отримана шляхом обробки безпосередньо на борту повітряного судна в польоті або на землі після завершення польоту сигналів, зареєстрованих бортовим засобом об'єктивного контролю;

пункт управління авіації - орган управління повітряним рухом державної авіації, на який покладено функції здійснення управління повітряним рухом державних повітряних суден у спеціально визначених зонах (районах) та за спеціально встановленими маршрутами, що перебувають під його контролем. Під пунктами управління авіації слід розуміти командні пункти суб'єктів державної авіації, пункти наведення авіації, допоміжні пункти наведення авіації, командно-диспетчерські пункти, радіолокаційні системи посадки (у разі виконання функціональних обов'язків на них осіб груп керівництва польотами), стартові командні пункти, корабельні пункти управління (наведення) авіації, пункти управління груп бойового управління, тимчасово розгорнуті пункти управління авіацією;

радіолокаційна інформація - інформація про просторове місцезнаходження повітряного судна, що відображається на індикаторах (моніторах) радіолокаційних станцій, виносних індикаторах систем посадки, радіолокаційних систем посадки, комплексів засобів автоматизації, автоматизованих командно-диспетчерських пунктів;

Інші терміни, що використовуються в цих Правилах, вживаються у значеннях, наведених в [Повітряному кодексі України](#) та інших нормативно-правових актах України з питань діяльності державної авіації.

II. Поняття, завдання та види об'єктивного контролю

1. Об'єктивний контроль (далі - ОК) - система заходів, що здійснюються керівником (начальником) суб'єкта державної авіації і спрямовані на комплексне використання всіх технічних засобів реєстрації інформації, її обробку, аналіз, узагальнення та використання з метою контролю повноти виконання польотних завдань, удосконалення методики та якості навчання авіаційного персоналу, забезпечення безпеки польотів, надійності авіаційної техніки (далі - АТ), прогнозування її технічного стану, виявлення недоліків в організації та експлуатації АТ, організації повітряного руху, технічної експлуатації наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження.

2. Забезпечення виконання ОК у державній авіації досягається здійсненням таких заходів:

організаційних - являють собою комплекс заходів, який включає: видання керівником (начальником) суб'єкта державної авіації наказів з організації ОК, призначення груп ОК та відповідальних за його ведення, затвердження інструкцій із функціональними обов'язками посадових осіб (бойових розрахунків) щодо підтримання постійної готовності технічних засобів об'єктивного контролю (далі - ЗОК), забезпечення їх своєчасного вмикання та здійснення ОК, дотримання режиму секретності та захисту службової інформації в ході здійснення ОК у державній авіації згідно із встановленим порядком використання технічних засобів, обліку, зберігання і використання матеріалів об'єктивного контролю (далі - МОК);

технічних - являють собою комплекс заходів із обладнання технічними ЗОК органів обслуговування повітряного руху (далі - органи ОНР), а також робочих місць обслуг на техніці державної авіації, обладнання стаціонарних або рухомих фотолабораторій, класів (приміщень) для обробки первинних носіїв інформації ЗОК.

3. Завданнями ОК польотів державної авіації є:

контроль за технічним станом АТ, засобів радіолокації, зв'язку та радіотехнічного забезпечення (далі - РТЗ) у процесі виконання польотів;

контроль повноти та якості підготовки АТ до польотів, аналіз роботи АТ у міжрегламентний період експлуатації (у період між плановими технічними обслуговуваннями), після виконання регламентних і ремонтних робіт (виконання технічного обслуговування або ремонту), продовження встановлених показників, а також оцінка працездатності АТ після виконання польотів (обльотів);

контроль послідовності, повноти, якості виконання польотних завдань і оцінка рівня підготовки екіпажів, ескадрилей (загонів) та суб'єктів державної авіації до дій за призначенням;

контроль дій груп керівництва польотами (далі - ГКП) та обслуг пунктів управління авіації (далі - ПУА);

забезпечення безпеки польотів шляхом запобігання випуску в політ повітряного судна (далі - ПС) з несправностями, непідготовленими екіпажами, а також виявлення порушень заходів безпеки польотів і правил експлуатації АТ на землі та в повітрі;

документування інформації про повітряну обстановку та мовної інформації в каналах повітряного та наземного зв'язку;

встановлення причин авіаційних подій, інцидентів, помилок у пілотуванні та застосуванні ПС.

4. ЗОК польотів державної авіації України поділяються на:

бортові засоби об'єктивного контролю (далі - БЗОК) загального та спеціального призначення;

наземні ЗОК;

засоби обробки польотної інформації (далі - ПІ).

5. БЗОК загального призначення використовуються для запису та зберігання інформації про параметри польоту, працездатність силових установок, систем та обладнання ПС, переговори та дії льотного екіпажу відповідно до визначених експлуатаційною документацією переліків параметрів для певного типу ПС та відповідного реєстратора.

БЗОК спеціального призначення використовуються для реєстрації параметрів бортових комплексів або окремих систем, дій льотного екіпажу щодо їх застосування, психофізіологічного стану льотного екіпажу.

6. Наземні ЗОК встановлюються в приміщеннях ПУА, органів ОПР, в радіолокаційних станціях (далі - РЛС) (комплексах), окремих засобах зв'язку та РТЗ і використовуються для документування (реєстрації) мовної та радіолокаційної (відео-) інформації.

7. Основними наземними ЗОК польотів державної авіації є:

системи автоматичної реєстрації параметричної інформації та потоків цифрової інформації, що циркулює на об'єкті;

апаратура документування мовної та радіолокаційної (відео-) інформації;

автоматизовані робочі місця відтворення та аналізу записаної інформації.

8. До засобів обробки ПІ належать засоби, які забезпечують відображення, декодування та автоматизовану обробку даних первинних носіїв інформації.

9. ОК у державній авіації шляхом використання ЗОК підлягають:

загальна тривалість польоту (етапу польоту, елемента польотного завдання) - БЗОК;

режими польоту і параметри маневрів ПС - БЗОК та ЗОК, встановленими на ПУА та засобах радіолокації;

повнота та якість підготовки АТ до польотів і правильність її експлуатації інженерно-технічним складом (далі - ІТС) - БЗОК;

робота АТ на землі, у повітрі та правильність її експлуатації льотним складом - БЗОК;

переговори між членами екіпажу - бортовими засобами документування мовної інформації;

витримування заданого маршруту польоту - апаратурою документування радіолокаційної інформації засобів радіолокаційного контролю ПУА та районних центрів органів ОНР, а також фотографуванням наземних об'єктів на маршруті (на проміжних пунктах маршруту) з використанням аерофотоапаратів, візуалізацією траєкторії руху на системах обробки інформації за даними БЗОК;

точність прицілювання в ході застосування за призначенням - БЗОК спеціального призначення;

взаємне розташування ПС у повітряному просторі - фото- або відеозйомкою із землі, а також апаратурою документування радіолокаційної інформації ПУА;

радіообмін у повітряних радіомережах управління та наведення (у тому числі й під час використання аварійних радіостанцій ПУА), переговори по внутрішньому гучномовному зв'язку та телефонних каналах зв'язку між особами ГПП, обслуг ПУА, особами метеорологічних підрозділів, авіаційними диспетчерами аеродрому, а також усі переговори, що ведуться між особами ГПП, обслуг ПУА, та радіолокаційна інформація, що видається оператором РЛС

на ПУА, - засобами документування мовної інформації, встановленими на ПС, ПУА, окремих засобах зв'язку та РТЗ;

заходження ПС на посадку (зльоти) - апаратурою документування радіолокаційної інформації одночасно з виносних індикаторів (моніторів) систем посадки командно-диспетчерських пунктів (далі - КДП) (автоматизованих КДП) та самої радіолокаційної системи посадки (далі - РСП), а також у денний (світлий) час відеозаписом із землі (палуби) за наявності відповідної апаратури;

постановка завдань на польоти (перельоти) і передпольотні вказівки - апаратурою документування мовної інформації.

10. ОК в державній авіації поділяється на міжпольотний, повний та спеціальний.

11. Міжпольотний контроль проводиться в ході льотної зміни безпосередньо на аеродромі після кожного польоту за матеріалами БЗОК під час підготовки до повторного польоту:

уповноваженими особами підрозділу об'єктивного контролю - з метою виявлення випадків порушення режиму польоту з виходом ПС за експлуатаційні обмеження і контролю дотримання екіпажами умов безпеки польоту, перевірки послідовності та повноти виконання польотних завдань;

уповноваженими особами інженерно-авіаційної служби (далі - ІАС) (озброєння) - з метою контролю працездатності АТ у польоті та виявлення відмов систем, що контролюються, виявлення порушень в експлуатації АТ льотним складом та ІТС;

керівним льотним складом - з метою аналізу якості виконання польотних завдань.

12. Міжпольотний контроль керівним льотним складом здійснюється під час освоєння льотним екіпажем нових польотних завдань, введення до строю осіб льотного складу - випускників навчальних закладів, під час перерв у польотах, що перевищують встановлені строки, а також за рішенням керівника (начальника) суб'єкта державної авіації.

Міжпольотний контроль здійснюється згідно з технологіями проведення об'єктивного контролю в державній авіації для певного типу авіаційної техніки (додаток 1).

Міжпольотний контроль на аеродромах підскоку не виконується.

13. Повний контроль здійснюється після завершення льотної зміни з метою:

аналізу та оцінки безпосередніми начальниками і керівниками (начальниками) ескадрилей (загонів) виконання польотних завдань, виявлення інцидентів і розроблення заходів щодо їх усунення;

оцінки керівним ІТС стану АТ, дотримання правил її експлуатації, а також прогнозування її працездатності;

виявлення та аналізу недоліків у керівництві польотами та вжиття заходів щодо їх усунення;

підготовки МОК, які висвітлюють характерні недоліки та повчальні приклади, для використання під час розбору польотів.

14. Повний контроль також проводиться в інтересах ІАС (озброєння) та в інших випадках відповідно до вказівки заступника керівника (начальника) суб'єкта державної авіації з ІАС (озброєння) з використанням МОК БЗОК загального та спеціального призначення за всіма параметрами, які записуються бортовими пристроями реєстрації.

15. Спеціальний контроль здійснюється:

за потреби поглибленого аналізу роботи АТ або виконання польотного завдання;

під час підготовки та проведення дослідницьких, спеціальних польотів і дослідно-конструкторських робіт;

після ремонту АТ на авіаційному ремонтному підприємстві (виконання випробувальних та ознайомлювальних польотів);

у разі виявлення відхилень у роботі АТ;

у разі надходження ПС у технічно-експлуатаційну частину (далі - ТЕЧ) АТ за даними попереднього польоту;

для оцінки повноти та якості підготовки АТ до польотів;

після опробування авіаційних двигунів ІТС (у строки, установлені регламентом технічного обслуговування ПС, після заміни двигунів, після виконання регламентних робіт, періодичних робіт, після заміни систем (агрегатів));

після обльоту (контрольного польоту) ПС;

у ході розслідування авіаційних подій та інцидентів.

16. Спеціальний контроль здійснюється також під час проведення льотної перевірки (обльоту) радіотехнічних систем з метою перевірки справності та

якості роботи бортових і наземних засобів документування мовної та відеоінформації, встановлених на ПС, ПУА і на окремих засобах зв'язку та РТЗ.

Перелік параметрів, що контролюються під час спеціального контролю, визначає заступник керівника (начальника) суб'єкта державної авіації з ІАС (озброєння) разом з інженерами ІАС (озброєння).

У разі відмови АТ, інциденту та за наявності зауважень льотних екіпажів щодо роботи АТ і якщо для виявлення їх причин необхідні дані ЗОК, також проводиться спеціальний контроль.

17. Збір даних ЗОК із первинних носіїв інформації, забезпечення МОК міжпольотного, повного та спеціального контролю, їх аналіз у суб'єкті державної авіації здійснює штатний підрозділ об'єктивного контролю, а в разі його відсутності - призначений наказом керівника (начальника) суб'єкта державної авіації позаштатний орган ОК.

III. Здійснення об'єктивного контролю в державній авіації

1. З метою якісної організації ОК польотів керівник (начальник) суб'єкта державної авіації щороку видає накази організаційно-розпорядчого характеру з організації ОК, в яких визначаються безпосередні відповідальні за організацію ОК в ескадрильях (загонах), сили та засоби документування радіолокаційної інформації про повітряну обстановку на ПУА та РЛС, перелік каналів зв'язку та засоби реєстрації мовної інформації на ПУА, окремих засобах радіолокації, зв'язку та РТЗ.

2. Порядок здійснення ОК польотів у суб'єктах державної авіації включає:

постановку завдань щодо ОК польотів;

планування ОК (видання наказів, відпрацювання та затвердження відповідних інструкцій);

підготовку та обслуговування бортових і наземних ЗОК та засобів обробки інформації;

використання бортових і наземних ЗОК у процесі польотів та тренувань на тренажері;

збір та доставку первинних носіїв інформації ЗОК до підрозділу об'єктивного контролю;

обробку первинних носіїв інформації ЗОК (фотообробку, відтворення параметрів із носіїв інформації);

дешифрування первинних носіїв інформації ЗОК, складання графіків, протоколів, карток та заповнення необхідної документації;

аналіз МОК льотним складом та ІТС;

підготовку МОК для використання під час повного розбору польотів;

використання МОК під час повного розбору польотів, у ході розроблення заходів щодо вдосконалення методики навчання особового складу та забезпечення безпеки польотів.

3. Відповідно до завдання на ОК польотів начальник підрозділу об'єктивного контролю проводить попередню підготовку з підпорядкованим особовим складом із метою:

вивчення польотних завдань, які передбачаються;

підготовки засобів збору та обробки даних первинних носіїв інформації ЗОК;

перевірки наявності та підготовки необхідних матеріалів (графіків поправок, тарувальних характеристик, номограм, довідкових таблиць).

4. Обслуговування та утримання в постійній готовності БЗОК, встановлення (запис) на них службової інформації покладаються:

під час підготовки до польотів - на відповідну уповноважену особу ІАС (озброєння);

перед вильотом ПС - на командира екіпажу.

5. Своєчасна доставка первинних носіїв інформації ЗОК, пристроїв перезапису польотної інформації з бортових накопичувачів на пристрої обробки до підрозділу об'єктивного контролю покладається на уповноважених осіб ІАС (озброєння) суб'єкта державної авіації.

6. За організацію обслуговування та утримання в постійній готовності ЗОК, встановлених на ПУА, розташованих на аеродромі, окремих засобах зв'язку та РТЗ, відповідають керівники (начальники) частин (підрозділів) зв'язку та РТЗ.

7. За організацію обслуговування та утримання в постійній готовності ЗОК, встановлених на ПУА, розташованих поза межами аеродромів, відповідають керівники (начальники) суб'єктів державної авіації.

8. За встановлення засобів документування (фотографування) радіолокаційної інформації на виносних індикаторних пристроях РЛС (комплексів), їх обслуговування та утримання в постійній готовності відповідають керівники (начальники) частин (підрозділів), які здійснюють радіолокаційне забезпечення суб'єкта державної авіації.

9. За обслуговування та утримання в постійній готовності пристроїв обробки інформації, що знаходяться в підрозділі об'єктивного контролю, перезапис

інформації з бортового накопичувача на переносний пристрій відповідає начальник підрозділу об'єктивного контролю.

10. За зберігання, технічне обслуговування і поточний ремонт шасі та двигунів спецавтомобілів й електростанцій рухомих засобів обробки інформації, забезпечення їх запасними частинами та пально-мастильними матеріалами відповідає заступник керівника (начальника) суб'єкта державної авіації, відповідальний за матеріально-технічне забезпечення.

11. За своєчасне вмикання (вимикання) апаратури ОК, встановленої на борту ПС, відповідає командир екіпажу ПС, а встановленої на ПУА, окремих засобах зв'язку та РТЗ, - уповноважені особи, відповідальні за організацію роботи їх обслуг.

12. Перелік параметрів і разових команд, що виводяться на сигналограми від бортових реєстраторів для міжпольотного контролю працездатності кожного типу ПС, визначається керівником ІАС (озброєння).

13. Міжпольотний контроль за даними БЗОК проводиться в спеціальних лабораторіях ОК, обладнаних відповідно до Переліку обладнання лабораторії об'єктивного контролю (додаток 2), розташованої поблизу технічних позицій ПС.

Контроль з метою виявлення порушень режиму польоту та експлуатаційних обмежень здійснює особовий склад підрозділу об'єктивного контролю.

14. Результати контролю уповноважені особи підрозділу об'єктивного контролю записують до Журналу міжпольотного контролю дій льотного складу на повітряному судні (літаку) (додаток 3) або Журналу міжпольотного контролю дій льотного складу на повітряному судні (вертольоті) (додаток 4) і роблять відмітку в копії планової таблиці польотів, а також вносять запис до робочого зошита відповідального за ОК.

15. Контроль працездатності АТ і правильності її експлуатації льотним складом та ІТС здійснюють уповноважені особи ІАС (озброєння) відповідно до технології проведення контролю працездатності авіаційної техніки та правильності її експлуатації льотним й інженерно-технічним складом (додаток 5).

16. Результати контролю уповноважені особи ІАС (озброєння) доповідають старшому інженеру польотів та заносять до Журналу міжпольотного контролю підготовки, експлуатації та працездатності авіаційної техніки (додаток 6).

17. У разі виявлення порушень режиму польоту, експлуатаційних обмежень, виконання польотного завдання начальник підрозділу об'єктивного контролю негайно доповідає про це керівнику польотів, старшому інженеру польотів та організовує дешифрування частини МОК, що містить порушення.

18. У разі виявлення за даними ОК відхилень у роботі АТ, її несправності чи порушення правил її експлуатації льотним складом та ІТС старший інженер польотів інформує про це заступника керівника (начальника) ескадрильї (загону) з ІАС (озброєння) та інженера ІАС (озброєння) суб'єкта державної авіації, доповідає керівнику польотів та заступнику керівника (начальника) суб'єкта державної авіації з ІАС (озброєння) і робить запис в журналі старшого інженера польотів.

19. Заступник керівника (начальника) ескадрильї (загону) з ІАС (озброєння) (інженер ІАС (озброєння) суб'єкта державної авіації) аналізує МОК, робить запис про несправність в журналі підготовки ПС та приймає рішення про порядок і методи її усунення (складає план усунення).

20. При проведенні більш глибокого аналізу заступник керівника (начальника) ескадрильї (загону) з ІАС (озброєння) (інженер ІАС (озброєння) суб'єкта державної авіації) дає доручення начальнику підрозділу об'єктивного контролю про виведення на сигналограму (друкування) додаткових параметрів.

21. Після усунення несправностей, виявлених за даними ОК, заступник керівника (начальника) ескадрильї (загону) з ІАС (озброєння) (інженер ІАС (озброєння) суб'єкта державної авіації) робить запис в журналі підготовки ПС про проведені роботи та усунення несправностей, розписується в Журналі міжпольотного контролю підготовки, експлуатації та працездатності авіаційної техніки і доповідає відповідальному інженеру польотів про готовність ПС до польотів.

22. Міжпольотний аналіз якості виконання польотного завдання за даними ОК здійснює посадова особа, визначена в плановій таблиці польотів. При цьому звіряється фактичний профіль і режим польоту на всіх етапах від зльоту до посадки із заданим, виявляються елементи польоту, не передбачені завданням та командами керівника польотів, аналізуються послідовність, повнота і якість виконання польотного завдання за технікою пілотування, навігації та бойового застосування із зауваженнями льотчику (екіпажу) щодо допущених відхилень і помилок із записом їх у Журналі міжпольотного контролю дій льотного складу на повітряному судні (літаку).

23. Підготовку МОК для проведення аналізу якості виконання польотного завдання проводять спеціалісти підрозділу об'єктивного контролю в строки, визначені в плановій таблиці польотів.

IV. Облік та зберігання матеріалів об'єктивного контролю

1. Усі МОК маркуються із зазначенням дати польотів, бортового номера ПС, номера вильоту ПС, прізвища або індексу командира екіпажу.

2. Магнітофонні плівки маркуються усно перед початком запису із зазначенням дати польотів, відліку часу, прізвища особи, відповідальної за запис, та номера

магнітофона. Крім того, маркування плівки з відліком часу виконується кожні півгодини запису.

3. Спеціальні носії мовної інформації цифрових ЗОК маркуються в реальному масштабі часу впродовж всього періоду роботи ЗОК за допомогою спеціального програмного забезпечення.

4. Матеріали маркуються уповноваженими особами, відповідальними за експлуатацію ЗОК.

5. Облік документування (запису) мовної інформації ведеться в Журналі обліку документування (запису) мовної (аудіо-) інформації (додаток 7).

6. Фотоплівка БЗОК, що потребує лабораторної обробки, надсилається у фотолабораторію і обліковується в Журналі обліку матеріалів об'єктивного контролю, що надійшли на обробку до лабораторії об'єктивного контролю (додаток 8), фотоплівка апаратури документування командного пункту і радіолокаційної системи - в Журналі прийому та видачі фотоматеріалів командного пункту і радіолокаційної системи посадки (додаток 9).

7. МОК польотів, за винятком архівних носіїв (оптичні диски) з ПІ, магнітофонних записів, аерофільмів, відеозаписів та фотознімків, зберігаються протягом наступного календарного року, а потім знищуються або за рішенням заступника керівника (начальника) суб'єкта державної авіації з ІАС (озброєння) використовуються для інформаційного забезпечення експлуатації АТ за технічним станом.

8. МОК польотів зберігаються в класі ОК, обладнаному відповідно до Переліку обладнання класу об'єктивного контролю (додаток 10), у спеціальних шафах (сейфах), розділених на секції за числом екіпажів (льотчиків) у суб'єкті державної авіації.

9. МОК, які використовуються для оцінки працездатності АТ та правильності її експлуатації льотним складом й ІТС, та МОК опробування двигунів зберігаються в ескадрильях (загонах) суб'єкта державної авіації, яким виконувалися роботи, по кожному ПС окремо.

10. Строк зберігання матеріалів документування мовної та радіолокаційної інформації (магнітофонних записів, відеозаписів, фотознімків) встановлюється наказом керівника (начальника) суб'єкта державної авіації, але не менше 3 діб.

11. МОК (у тому числі й на носіях інформації), що стосуються авіаційних подій та серйозних інцидентів, зберігаються протягом 5 років. З метою збереження якості магнітофонних записів, що стосуються авіаційних подій, дозволяється проводити їх перезапис на цифрові носії інформації.

12. Архівні носії з ПП зберігаються протягом усього строку служби ПС і знищуються після списання ПС. Строк початку зберігання встановлюється за датою першого запису ПП після встановлення на ПС ЗОК, які дозволяють здійснювати перезапис ПП на архівні носії, або надходження до суб'єкта державної авіації відповідного комплексу автоматизованої обробки ПП. Під час передачі ПС від одного суб'єкта державної авіації до іншого разом із ним передаються архівні носії з ПП.

13. Архівні носії з результатами обробки по кожному командирі екіпажу зберігаються протягом 5 років.

14. МОК, що підтверджують обліт (контрольний політ) ПС, зберігаються в спеціальних секційних шафах у заступника керівника (начальника) ескадрильї (загону) з ІАС (озброєння).

15. МОК роботи двигунів та систем ПС після їх опробування льотним складом на бойовому чергуванні зберігаються до чергових польотів або чергового опробування двигунів під час зберігання.

16. МОК, що підтверджують обліт (контрольний політ) ПС, роботу двигунів та систем ПС після опробування двигунів ІТС ескадрильї (загону), зберігаються до проведення однотипних робіт на АТ.

17. Фотоплівки (стрічки) систем реєстрації параметрів польотів, сигналограми, бароспідограми, графіки параметрів, стрічки самописців навчальних ракет, плівки фотоконтрольних приладів зберігаються в спеціальних секційних шафах у класі ОК і видаються для використання з відміткою в журналі видачі МОК. Фотознімки індикаторів кругового огляду РЛС ПУА зберігаються разом зі звітними схемами проводки цілей.

18. МОК, за якими оцінювалась якість виконання вправ (польотних завдань), зарахованих для присвоєння класної кваліфікації льотному складу, зберігаються в суб'єкті державної авіації протягом року з дня присвоєння класної кваліфікації, а для її підтвердження - до одержання наказу про виплату грошової винагороди за класну кваліфікацію.

19. Тарувальні плівки, таблиці (графіки), сигналограми, а також МОК стану АТ до і після виконання регламентних робіт та опробування двигунів зберігаються в ТЕЧ АТ по кожному ПС до виконання чергового тарування та аналогічних регламентних робіт. Другі примірники (копії) тарувальних плівок, таблиць (графіків) передаються до підрозділу об'єктивного контролю та зберігаються в кімнаті міжпольотного контролю.

20. Керівнику (начальнику) суб'єкта державної авіації та керівникам (начальникам) ескадрилей (загонів) дозволяється своїм рішенням продовжувати строк зберігання навчальних МОК з метою використання їх під час проведення занять.

21. Для архівування електронної версії результатів обробки ПП після її завершення здійснюється перезапис як самої ПП (файлів-копій), так і результатів її обробки із жорсткого диска персональної електронно-обчислювальної машини на CD-R (DVD-R) диски, включаючи грабуювальну базу.

22. Запис здійснюється оператором у кінці кожної льотної зміни. З метою резервування даних та запобігання їх можливій втраті результати обробки ПП повинні записуватися оператором на двох різних оптичних дисках: перший диск по кожному ПС, другий - по кожному командиру екіпажу.

23. Архівні носії до початку реєстрації маркуються незмивним маркером на неробочому боці носія шляхом нанесення такої інформації:

на оптичних дисках, призначених для зберігання результатів обробки ПП по кожному ПС:

тип ПС;

бортовий та заводський номери ПС;

порядковий номер диска, починаючи з N 1;

дата першого запису (дата створення першої архівної копії);

дата останнього запису (наноситься після заповнення архівного носія);

на оптичних дисках, призначених для результатів обробки ПП по кожному командиру екіпажу:

прізвище льотчика;

порядковий номер диска, починаючи з N 1;

дата першого запису (дата створення першої архівної копії);

дата останнього запису (наноситься після заповнення архівного носія).

24. Оптичні диски повинні обліковуватися згідно з відповідними керівними документами. Після заповнення диска запис результатів обробки продовжується на новому носії, при цьому поділ ПП одного польоту на різні носії забороняється.

25. Оптичні диски з МОК ПС передаються з ним під час передачі від одного суб'єкта державної авіації до іншого.

V. Обов'язки посадових осіб щодо проведення ОК в державній авіації

1. Льотний склад та ІТС, особи ГКП і обслуг ПУА зобов'язані знати можливості та технічні характеристики штатних бортових та наземних ЗОК, грамотно їх експлуатувати, знати методику дешифрування первинних носіїв інформації ЗОК і вміти аналізувати МОК для оцінки своїх дій, дій підлеглих та роботи АТ.

2. Керівник (начальник) суб'єкта державної авіації:

відповідає за організацію ОК;

ставить завдання відповідним посадовим особам щодо організації ОК дій льотного складу, обслуг ПУА і роботи АТ під час польотів;

уточнює завдання своєму заступнику щодо дешифрування окремих фрагментів МОК, необхідних для виявлення та аналізу помилок льотного складу, відмов АТ і порушень безпеки, які будуть висвітлюватися під час повного розбору польотів;

оцінює за МОК якість виконання польотних завдань, дотримання заходів безпеки заступниками керівника (начальника) суб'єкта державної авіації та керівниками підрозділів установи (частини);

аналізує МОК з метою розробки заходів щодо запобігання помилкам, інцидентам та удосконалення методики навчання;

оцінює роботу підрозділів щодо застосування ЗОК та використання МОК;

організовує забезпечення засобів обробки інформації витратними матеріалами.

3. Начальник штабу суб'єкта державної авіації:

організовує ОК управління польотами;

контролює порядок збирання первинних носіїв інформації ЗОК і подання МОК для розбору польотів;

разом із заступником керівника (начальника) суб'єкта державної авіації бере участь в узагальненні та аналізі МОК щодо якості управління польотами, забезпечення польотів та в підготовці МОК для розбору польотів;

організовує роботу фотолабораторії суб'єкта державної авіації в інтересах ОК (фотообробка плівок, виготовлення контрольних знімків, перезаряджання касет бортових та наземних ЗОК);

оцінює після розвідки погоди за контрольними знімками індикаторів РЛС і РСП справність і якість роботи фотоконтрольних приладів;

забезпечує своєчасну відправку МОК до науково-дослідних установ.

4. Заступник керівника (начальника) суб'єкта державної авіації:

керує роботою підрозділу об'єктивного контролю, відповідає за підготовку його особового складу, за якість підготовки даних ОК та за забезпечення засобів обробки інформації витратними матеріалами;

організовує роботу щодо аналізу МОК з метою оцінки якості виконання польотних завдань, а також удосконалення організації ОК;

визначає завдання начальнику підрозділу об'єктивного контролю на проведення ОК польотів;

контролює і оцінює за МОК якість виконання польотних завдань керівниками (начальниками) ескадрилей (загонів);

здійснює контроль за роботою керівників (начальників) ескадрилей (загонів) щодо аналізу МОК;

аналізує й узагальнює МОК з техніки пілотування, навігації та бойового застосування, подані для розбору польотів, та подає їх керівнику (начальнику) суб'єкта державної авіації;

розробляє пропозиції щодо усунення недоліків у льотній роботі, виявлених з використанням ЗОК, щодо вдосконалення методики навчання та заходів із запобігання авіаційним подіям та інцидентам;

навчає керівний льотний склад практичному аналізу МОК, вмінню виявляти помилки в техніці пілотування та оцінювати якість виконання польотного завдання;

контролює якість підготовки і проведення занять з підвищення професійних знань та навичок особового складу підрозділу об'єктивного контролю, здійснює оцінку рівня підготовки особового складу підрозділу об'єктивного контролю;

відповідає за обладнання класу і лабораторії ОК.

5. Старший штурман (штурман) суб'єкта державної авіації:

організовує застосування ЗОК, своєчасну обробку отриманої інформації і відповідає за використання МОК для оцінки виконання польотних завдань із навігації, наведення, пуску ракет, десантування, повітряного фотографування і дотримання при цьому умов безпеки польотів;

здійснює контроль за дешифруванням первинних носіїв інформації ЗОК і аналізом МОК льотним (штурманським) складом та за правильністю оцінки виконання польотних завдань;

оцінює за МОК якість виконання завдань льотчиками (штурманами) ескадрилей (загонів);

аналізує та подає заступнику керівника (начальника) суб'єкта державної авіації МОК для повного розбору польотів;

розробляє пропозиції щодо використання МОК під час навчання льотного (штурманського) складу та запобігання інцидентам;

контролює правильність оформлення, обліку та зберігання документації з ОК штурманами ескадрилей (загонів);

навчає керівний льотний склад правильному використанню в польоті ЗОК спеціального призначення, практичному аналізу та вмінню за даними ОК оцінювати виконання польотних завдань із навігації та бойового застосування.

6. Заступник керівника (начальника) суб'єкта державної авіації з льотної підготовки:

виявляє та веде облік інцидентів і помилок льотного складу в техніці пілотування;

проводить аналіз помилкових дій льотного складу під час виконання польотів;

розробляє пропозиції щодо усунення недоліків у льотній роботі, виявлених з використанням ЗОК, щодо удосконалення методики навчання та заходів із запобігання авіаційним подіям та інцидентам;

контролює підготовку матеріалів для повного розбору польотів.

7. Керівник польотів:

контролює особисто та за участю спеціалістів ГКП готовність до роботи ЗОК, встановлених на КДП (стартовому командному пункті), РСП та інших засобах зв'язку та РТЗ;

дає завдання ГКП щодо порядку використання ЗОК;

разом із групою керівництва та забезпечення польотів і начальниками підрозділів суб'єкта державної авіації готує МОК заступнику керівника (начальника) суб'єкта державної авіації для повного розбору польотів;

подає начальнику штабу суб'єкта державної авіації зауваження щодо якості управління польотами.

8. Заступник керівника (начальника) суб'єкта державної авіації з ІАС (озброєння):

організовує роботу ІАС (озброєння) щодо підготовки та експлуатації БЗОК і своєчасну доставку на обробку первинних носіїв інформації;

організовує міжпольотний та спеціальний контроль працездатності АТ за МОК;

організовує за заявками екіпажів підготовку ЗОК для роботи на ПС інших суб'єктів державної авіації, що прибувають на аеродром або працюють на ньому з відривом від місць постійного базування;

відповідає за навчання особового складу ІАС (озброєння) і підрозділу об'єктивного контролю правильній експлуатації БЗОК, засобів обробки ПІ, за використання МОК для аналізу стану АТ та її експлуатації льотним складом й ІТС;

аналізує узагальнені МОК роботи АТ, дій льотного складу та ІТС після кожної льотної зміни із записом в Журналі міжпольотного контролю підготовки, експлуатації та працездатності авіаційної техніки, подає МОК для розбору польотів керівнику (начальнику) суб'єкта державної авіації і розробляє заходи щодо запобігання відмовам АТ, авіаційним подіям та інцидентам;

аналізує під час контрольних (періодичних) оглядів АТ її роботу за матеріалами БЗОК попереднього польоту;

особисто за МОК проводить розбір з льотним складом та ІТС найбільш характерних помилок в експлуатації АТ з детальним аналізом дій та докладним викладенням методики виправлення допущених помилок, роз'яснює фізичну сутність процесів.

9. Начальник підрозділу об'єктивного контролю відповідає за:

проведення міжпольотного контролю повноти і послідовності виконання польотного завдання та дотримання умов безпеки польотів льотним складом;

своєчасний перезапис інформації БЗОК на пристрої наземної обробки;

якість дешифрування первинних носіїв інформації ЗОК і аналізу МОК особовим складом підрозділу об'єктивного контролю;

організацію списування інформації з БЗОК;

справність, збереження і постійну готовність до експлуатації засобів обробки ПІ;

організацію робочих місць і дотримання особовим складом підрозділу об'єктивного контролю правил техніки безпеки та протипожежних заходів.

10. Начальник підрозділу об'єктивного контролю зобов'язаний:

знати конструкцію та правила експлуатації БЗОК загального призначення та засобів обробки інформації, умови формування аналогових параметрів і разових команд (сигналів), фізичний сенс алгоритмів, закладених у машинні програми;

керувати особовим складом підрозділу об'єктивного контролю та організувати обробку первинних носіїв інформації ЗОК;

вміти особисто проводити дешифрування та аналіз записів параметрів польоту;

контролювати якість робіт, які виконуються спеціалістами підрозділу об'єктивного контролю, правильність заповнення звітної документації;

організувати здавання в установленому порядку на склади відповідних служб срібловмісних відходів;

проводити розрахунок річної потреби витратних матеріалів ЗОК на підставі норм витрат та подавати заявки до відповідного підрозділу забезпечення в установлені строки;

вживати заходів для своєчасного забезпечення підрозділу об'єктивного контролю необхідними матеріальними засобами, вести облік і контролювати їх зберігання та витрачання за прямим призначенням;

вести облік своєчасності проведення тарування ЗОК та заносити до Журналу обліку тарувальних матеріалів засобів об'єктивного контролю в підрозділі об'єктивного контролю (додаток 11), перевіряти якість виготовлення тарувальних графіків та організувати виготовлення тарувальних шаблонів (таблиць);

навчати особовий склад підрозділу об'єктивного контролю правильній експлуатації засобів обробки інформації, методиці дешифрування та обробки первинних носіїв інформації ЗОК;

організувати проведення та відпрацьовувати тематику занять з підвищення професійних знань та навичок особового складу підрозділу об'єктивного контролю;

стежити за утриманням у справному стані засобів обробки інформації, закріплених за підрозділом об'єктивного контролю, правильністю їх використання;

організувати виконання регламентних робіт (технічного обслуговування) засобів обробки інформації, закріплених за підрозділом об'єктивного контролю;

організувати фотообробку плівок і перезаряджання касет БЗОК;

забезпечувати дотримання правил техніки безпеки та протипожежних заходів особовим складом підрозділу об'єктивного контролю;

проводити практичні заняття з льотним складом за методикою проведення міжпольотного контролю якості виконання польотних завдань;

вести встановлений облік та звітність.

11. Відповідно до завдань ОК під час організації та проведення польотів начальник підрозділу об'єктивного контролю зобов'язаний виконувати обов'язки відповідального за ОК льотної зміни, при цьому:

у день попередньої підготовки до польотів:

бути присутнім під час постановки завдань на польоти;

отримувати від заступника керівника (начальника) суб'єкта державної авіації завдання на проведення ОК польотів;

перевіряти готовність підрозділу об'єктивного контролю та планувати розподіл сил і засобів на виконання поставленого завдання;

проводити підготовку особового складу підрозділу об'єктивного контролю до особливостей забезпечення майбутніх польотів;

під час льотної зміни:

бути присутнім під час доведення передпольотних завдань льотному складу, отримувати додаткові завдання щодо організації ОК під час забезпечення польотів, уточнювати обсяг та строки готовності МОК;

організовувати роботу особового складу підрозділу об'єктивного контролю з виконання визначеного на льотну зміну завдання;

проводити міжпольотний контроль повноти та послідовності виконання польотного завдання і дотримання умов безпеки польотів льотним складом, а також виявлення порушень режимів польоту й експлуатаційних обмежень. У разі виявлення порушень чи відхилень, які загрожують безпеці польотів, доповідати керівнику польотів;

забезпечувати своєчасне надання матеріалів дешифрування первинних носіїв інформації ЗОК відповідним керівникам (начальникам) для аналізу та оцінки дій льотного складу. Усі виявлені помилки і порушення записувати в робочий зошит із посиланням на рішення відповідального за ОК льотної зміни, а також визначати обсяг матеріалів для розбору польотів;

бути присутнім на попередньому розборі польотів та доповідати керівнику (начальнику) суб'єкта державної авіації про всі зауваження та порушення, виявлені спеціалістами підрозділу об'єктивного контролю;

після польотів:

організувати підготовку МОК відповідно до завдань, отриманих на льотну зміну;

контролювати заповнення встановленої документації;

подавати в установлений строк МОК для проведення аналізу керівним льотним складом та ІТС;

готувати МОК для повного розбору польотів;

бути присутнім на повному розборі польотів.

VI. Підготовка особового складу підрозділу об'єктивного контролю

1. Особовим складом підрозділу об'єктивного контролю проводяться самостійна підготовка та планові заняття.

2. Тематика підготовки повинна передбачати вивчення таких питань:

характеристика бортових і наземних ЗОК, даних параметрів польоту, що реєструються;

експлуатаційні обмеження ПС, необхідні для роботи;

моделі і режими польотних завдань;

методика дешифрування і декодування МОК;

розрахунок параметрів польоту, що не реєструються;

відображення елементів польоту і фігур пілотажу на засобах ОК.

3. За рішенням начальника підрозділу об'єктивного контролю до тематики занять включаються інші питання, вивчення яких необхідне для забезпечення якісного виконання завдань особовим складом підрозділу об'єктивного контролю.

VII. Матеріальне забезпечення об'єктивного контролю в державній авіації

1. Забезпечення суб'єктів державної авіації витратними матеріалами для ОК здійснюється відповідними органами постачання цих суб'єктів державної авіації.

2. Проведення розрахунку потреби відповідних матеріально-технічних засобів на рік та відпрацювання встановленої звітності про їх використання в суб'єктах державної авіації покладається на заступників керівника (начальника) суб'єкта державної авіації.

**Начальник Управління регулювання
діяльності державної авіації України**

М. Б. Кушнірук

Додаток 1
до Правил об'єктивного контролю
в державній авіації України
(пункт 12 розділу II)

**Технології проведення
об'єктивного контролю в державній авіації для певного типу авіаційної
техніки**

1. Організація розроблення технологій проведення ОК в державній авіації покладається на суб'єктів державної авіації і погоджується з уповноваженим структурним підрозділом Міноборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України.

Для однакових типів техніки, яка використовується в суб'єктах державної авіації і на якій встановлені однакові комплекти БЗОК, повинна бути єдина технологія проведення ОК в державній авіації.

Технології для міжпольотного, спеціального контролю та для обльотів АТ складаються окремо.

2. У вступній частині технології викладається стислий опис, технічні характеристики, перелік аналогових параметрів та разових команд БЗОК, встановлених на ПС.

Основна частина технології містить методикау якісної та кількісної оцінки виконання польотного завдання за заздалегідь створеними групами аналогових параметрів.

Методика якісної та кількісної оцінки повинна охоплювати всі вправи курсу бойової підготовки (курсу льотної підготовки, курсу навчально-льотної підготовки, курсу підготовки авіації, програми підготовки льотного складу) (далі - КБП), етапи польоту, елементи польотних завдань, передбачених на типі техніки, що використовується, а також польоти на повітряну розвідку погоди та обльоти АТ (контрольні, випробувальні польоти).

На кожні вправу КБП, етап польоту, елемент польотного завдання в технології повинні бути зразки МОК із ретельним їх описом.

На кожні вправу КБП, етап польоту, елемент польотного завдання повинні наводитися:

критерії якісної оцінки повноти виконання польотного завдання, техніки пілотування та літаководіння під час виконання польотного завдання, працездатності АТ;

критерії кількісної оцінки, яка проводиться на підставі аналізу групи параметрів польоту та групи параметрів, що характеризують роботу силових установок.

Такі самі методики повинні складатися на кожну програму обльоту (контрольного, випробувального польоту) АТ та окремо на опробування двигунів.

Технології, крім того, включають:

порядок підготовки робочого місця, сигналограм, бароспідограм, фотоплівок до використання;

порядок спорядження первинних носіїв інформації ЗОК, встановлених на ПС;

методику проведення оцінки якості виконання польотних завдань за вправами КБП, обльотами ПС та опробуванням двигунів із вказівками щодо заповнення відповідних журналів;

методику проведення контролю працездатності АТ та правильності її експлуатації льотним складом й ІТС для спеціаліста ІАС;

методику проведення кількісної оцінки виконання вправ КБП, обльотів ПС, опробувань двигунів та дотримання льотним екіпажем експлуатаційних обмежень з рекомендаціями щодо заповнення відповідних журналів;

довідкові дані по ПС, в яких вказуються експлуатаційні обмеження;

експлуатаційні характеристики та обмеження по двигунах;

експлуатаційні характеристики та обмеження по планеру;

експлуатаційні обмеження по ПС.

Усі пункти технологій, що стосуються якісної та кількісної оцінки виконання польоту, обльоту ПС, опробування двигунів, повинні супроводжуватися зразками МОК з прикладами.

Додаток 2
до Правил об'єктивного контролю
в державній авіації України
(пункт 13 розділу III)

Перелік обладнання лабораторії об'єктивного контролю

1. Лабораторія ОК призначена для обробки первинних носіїв інформації ЗОК, дешифрування та аналізу МОК безпосередньо на технічних позиціях аеродромів або в польових умовах з метою виконання міжпольотного контролю.

До складу лабораторії ОК входять:

фотолабораторія;

кімната міжпольотного контролю (декодування та обробки ПІ);

кімната міжпольотного аналізу.

2. Фотолабораторія призначена для фотообробки плівок БЗОК загального і спеціального призначення, фотоконтрольних приладів ПУА.

Фотолабораторія повинна бути обладнана:

столами для фотообробки;

ємностями для проявника, закріплювача, води і спирту;

столами для розміщення касет та неекспонованої фотоплівки;

вентиляторами;

пристроями для перемотування фотоплівки;

освітлювальними лампами;

місцем для зберігання інструменту;

світлонепроникними рукавами на отворах у перегородці для прийому та передачі касет;

світлонепроникними шторами на вікнах;

фотоапаратом;

фотозбільшувачем;

апаратом для регенерації срібла з фіксажних розчинів;

апаратом позитивного сушіння відбитків;

пристроєм для сушіння плівок;

фотокопіювальним приладом.

3. Кімната міжпольотного контролю призначена для обробки первинних носіїв інформації ЗОК та виконання міжпольотного контролю.

4. Кімната міжпольотного контролю повинна бути обладнана:

не менше ніж двома робочими місцями, оснащеними пристроями декодування (дешифраторами), автоматизованої обробки та відображення даних (програмно-апаратними комплексами обробки польотної інформації на базі ПЕОМ), матовим склом із підсвіченням знизу, тарувальними шаблонами;

шафою для зберігання тарувальних таблиць (графіків), шаблонів, рухомих шкал, бланків, карток дешифрування;

шафою для зберігання електронних носіїв інформації;

ящиком для зберігання фотоплівок;

плакатами з експлуатаційними обмеженнями ПС;

таблицями (графіками) методичних та інструментальних поправок;

плакатом із графіком опробування двигуна льотним екіпажем;

альбомом зі зразками записів різних етапів польоту, елементів польотних завдань, характерних помилок льотчиків та відмов АТ;

плакатами (альбомами) з профілями польоту на обліт АТ;

альбомами з методичними схемами (моделями) та еталонними записами (фотокопіями) вправ КБП із зазначенням параметрів, що підлягають дешифруванню згідно з нормативами;

альбомом з еталонними записами польотів за програмою обльоту ПС із зазначенням параметрів, що підлягають дешифруванню згідно з протоколом;

світлонепроникними шторами на вікнах;

телефонним та селекторним зв'язком із керівником польотів і старшим інженером польотів.

5. Кімната міжпольотного аналізу призначена для проведення міжпольотного розбору польотів керівним льотним складом за МОК.

6. Кімната міжпольотного аналізу повинна бути обладнана:

не менше ніж двома робочими місцями, оснащеними за зразком робочих місць кімнати міжпольотного контролю;

плакатами з нормативами оцінок за вправами КБП;

планшетами (плакатами) зі зразками записів різних етапів польоту, елементів польотних завдань та характерних помилок льотчиків за технікою пілотування, застосування за призначенням та експлуатації АТ;

альбомом із методичними схемами (моделями) та еталонними записами (фотокопіями) вправ КБП із зазначенням параметрів, що підлягають дешифруванню згідно з нормативами;

таблицями (графіками) методичних та інструментальних поправок.

Додаток 3
до Правил об'єктивного контролю в державній авіації
України
(пункт 14 розділу III)

ЖУРНАЛ
міжпольотного контролю дій льотного складу на повітряному судні (літаку)

Льотчик _____

N з/п	Дата	Номер			Параметри, що контролюються													Зауваження щодо дій льот- чика (екі- пажу)	Кому допо- вили, час допо- віді	Прізви- ще та підпис спеціа- ліста ОК	Підпис коман- дира	При- мітка
					літака	вильо- ту	вправи	зліт			етап польоту						посадка					
		α_0	V відри- ву	V вимк- нення форсажу				H, м		V, км/год		n_y		α_0 макси- мальна	α_0 (ф ст)	V посад- ки	n_y					
		міні- мальна	макси- мальна	міні- мальна	макси- мальна	міні- мальна	макси- мальна	міні- мальна	макси- мальна	α_0	α_0	V	n_y									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23

Примітки:

1. Журнал ведеться по кожній(ому) ескадрильї (загону), на кожного льотчика відводиться 5 - 6 сторінок.
2. Кількість граф та їх зміст можна доповнити за рішенням суб'єкта державної авіації залежно від типу ПС.
3. У графі 19 за наявності зауважень зазначаються елементи та час польоту.
4. У графі 6 α_0 пишеться за наявності його запису на сигналограмі (сарпограмі).

Додаток 4
до Правил об'єктивного контролю в державній авіації
України
(пункт 14 розділу III)

ЖУРНАЛ
міжпольотного контролю дій льотного складу на повітряному судні (вертольоті)

Льотчик _____

N з/п	Дата	Номер			Зліт		Етап польоту			Посадка		Заува- ження щодо дій льотчика (екіпажу)	Кому доповіли, час доповіді	Прізвище та підпис спеціаліста ОК	Підпис керівника (начальника)	Примітка
		верто- льота	вильо- ту	впра- ви	v	n_1	Н, м	V, км/год	γ	v	n_1					
					макси- мальна	міні- мальна	міні- мальна	макси- мальна	макси- мальна	макси- мальна	міні- мальна					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17

Примітки:

1. Журнал ведеться по кожній(ому) ескадрильї (загону), на кожного льотчика відводиться 5 - 6 сторінок.
2. Кількість граф та їх зміст можна доповнити за рішенням суб'єкта державної авіації залежно від типу ПС.
3. У графі 13 за наявності зауважень зазначаються елементи та час польоту.

**Технологія
проведення контролю працездатності авіаційної техніки та правильності її
експлуатації льотним й інженерно-технічним складом**

1. Організація розроблення технології проведення контролю працездатності АТ та правильності її експлуатації льотним складом й ІТС розробляється суб'єктами державної авіації для кожного типу АТ.

2. Технологія проведення контролю працездатності АТ та правильності її експлуатації льотним складом й ІТС повинна містити:

методику проведення оцінки повноти та якості передпольотної підготовки АТ ІТС;

методику проведення спеціалістами ІАС міжпольотного контролю працездатності АТ та правильності її експлуатації льотним складом й ІТС;

методику проведення спеціалістами ІАС спеціального контролю працездатності АТ після обльоту (контрольного польоту) (на кожен програму обльоту окремо);

методику проведення спеціалістами ІАС спеціального контролю працездатності АТ після надходження ПС в ТЕЧ АТ;

методику проведення спеціалістами ІАС спеціального контролю працездатності АТ після опробування авіаційних двигунів (у строки, установлені регламентом технічного обслуговування ПС, після заміни двигунів, після виконання регламентних робіт, після виконання періодичних робіт, після заміни систем (агрегатів)).

3. До технології додаються довідкові матеріали, які повинні містити:

перелік аналогових параметрів, які реєструють БЗОК;

перелік разових команд, які реєструють БЗОК, та умови їх формування;

експлуатаційні характеристики та обмеження по ПС та двигунах;

переліки аналогових параметрів та разових команд, які доцільно виводити під час міжпольотного та спеціального контролю працездатності АТ уповноваженими особами ІАС;

графіки, таблиці фізичних параметрів, які використовуються під час проведення контролю працездатності АТ спеціалістами ІАС;

еталонні зразки МОК за етапами польоту (опробування двигунів) з ретельним їх описом.

Примітки:

1. Журнал ведеться по кожній(ому) ескадрильї (загону).
2. До журналу записуються результати оцінки повноти та якості підготовки АТ ІТС під час передпольотної підготовки АТ та її контролю після опробування двигунів.
3. Графи 8 - 12 заповнюються спеціалістами ІАС (озброєння) після проведення міжпольотного контролю уповноваженими особами ОК за діями льотчиків.
4. У графах 10, 11 проводиться запис дробом: у чисельнику - загальна за політ тривалість роботи двигуна відповідно на форсажі ("Ф") та на максимумі ("М"); у знаменнику - загальна за політ кількість вмикання форсажу ("Ф") та максимуму ("М").

Додаток 8
до Правил об'єктивного контролю в державній авіації
України
(пункт 6 розділу IV)

ЖУРНАЛ
обліку матеріалів об'єктивного контролю, що надійшли на обробку до лабораторії об'єктивного контролю

N з/п	Номер				Тип приладу	Прізвище льотчика	Час надходження	Залишок плівки, м	Прізвище та підпис		Прізвище особи, яка зарядила касету	Примітки*
	ПС	вильоту	касети	вправи					особи, яка здала	особи, яка прийняла		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

* У графі "Примітки" записуються зауваження щодо якості матеріалу (касет), що надійшов(ли), дата видачі, прізвище особи, яка отримала оброблений матеріал.

Додаток 10
до Правил об'єктивного контролю
в державній авіації України
(пункт 8 розділу IV)

Перелік обладнання класу об'єктивного контролю

1. Клас ОК створюється в усіх суб'єктах державної авіації. Він призначений для вивчення льотним складом та ІТС ЗОК, методики обробки даних первинних носіїв інформації ЗОК, аналізу МОК, для проведення повного і спеціального контролю та для зберігання МОК.

2. У класі ОК розміщується таке обладнання:

наочне приладдя з технічними характеристиками ЗОК, які використовуються в цьому суб'єкті державної авіації;

апаратура, що забезпечує дешифрування, обробку, перегляд й аналіз МОК;

комплект тарувальних таблиць (графіків, файлів) і шаблонів, необхідних для дешифрування параметрів польоту на кожен систему, або самописець, які встановлені на ПС, що експлуатуються;

плакати (альбоми) зі зразками МОК з характерними відмовами АТ;

плакати (альбоми) зі зразками МОК правильно виконаних польотів, а також польотів із найбільш характерними відхиленнями і порушеннями;

плакати та інструкції зі зразками МОК, на яких стисло викладено методику дешифрування МОК;

плакати з витягами нормативів оцінок із техніки пілотування, літаководіння та бойового застосування, що визначаються за даними МОК;

плакати профілів польотів і завдань на обльоти АТ;

плакати, що містять витяги з керівництв з льотної експлуатації (інструкцій льотчикам (екіпажам)) щодо встановлених обмежень для певного типу ПС;

шафа для зберігання МОК, розділена на секції за числом екіпажів у суб'єкті державної авіації;

шафа (сейф) для зберігання МОК командного пункту і радіолокаційної системи посадки, розділена на секції за місяцями;

журнали обліку МОК, що надійшли на обробку до лабораторії об'єктивного контролю;

апаратура для відтворення мовної інформації БЗОК.

3. Клас може оснащуватися й іншим обладнанням, що прискорює процес обробки первинних носіїв інформації ЗОК і дешифрування МОК.

Додаток 11
до Правил об'єктивного контролю
в державній авіації України
(пункт 10 розділу V)

ЖУРНАЛ
обліку тарувальних матеріалів засобів об'єктивного контролю в підрозділі
об'єктивного контролю

Тип ПС _____ Номер ПС _____ Тип реєстратора _____

N з/п	Дата тарування	Умовні найменування (номери) тарувальних каналів	Дата одержання тарувальних матеріалів	Підпис начальника групи регламентних робіт ТЕЧ АТ про здачу (прийом) тарувальних матеріалів у підрозділі об'єктивного контролю	Підпис начальника підрозділу об'єктивного контролю про прийом (видачу) тарувальних матеріалів	Примітка
1	2	3	4	5	6	7

