**Задание: Законспектировать, отчёт присылать не нужно, проверю после дистанта по факту**

**Подготовка и допуск ИАС к ТО ВС.**

1. Техническая подготовка ИАС.

2. Допуск ИАС к работам на АТ.

1. Техническая подготовка ИАС.

ИАС АТБ, эксплуатирующАЯ авиационную технику, комплектуется специалистами, прошедшими полный курс обучения в высших или средних специальных учебных заведениях, где они изучили определенные типы ВС, правила их технической эксплуатации и технического обслуживания, и получили первоначальные практические навыки в выполнении работ по обслуживанию ВС.

В процессе эксплуатации самолеты и вертолеты дорабатываются, т.е. в их конструкции вводятся изменения, например:

1. Радиоизоточный сигнализатор обледенения РИО ЗМ заменен на электромеханический СО – 121Вм.

2. На вертолетах САРПП на СДК- 8, Установлен КБО. Также, дополняется и вносятся изменения в техническую документацию: Регламенты ТО, тех. указ. Поэтому ИТС непрерывно должен учиться, пополняя свои технические знания и совершенствовать практические навыки. С этой целью в ГА организуется и строго планируется учеба ИТС, осуществляемая различными формами и методами; Например:

1. Текущая техническая учеба в процессе разборов работы смен ИАС.

2. Курсы повышения квалификации КПК, которые проводятся при учебных заведениях ГА, в учебно-тренировочных центрах.

3. Периодические (весенние и осенние) конференции в период перехода эксплуатации ав. техники на осенне-зимние и весенне-летние.

4. Индивидуальные задания на изучение изменений в конструкции ВС, изменений в документаций.

5. Переподготовки л/с для работы на новых типах ВС. Переподготовка проводится на заводах – изготовителях, в УТЦ, в учебных заведениях ГА. Многие выпускники средних учебных заведений, учатся заочно в высших учебных заведениях ГА.

2. Допуск ИАС к работам на АТ.

Для того чтобы авиаспециалист мог самостоятельно и технически грамотно обслуживать самолеты, вертолеты он должен приобрести необходимые практические навыки в выполнении различных работ на данном типе ВС.

Поэтому, специалисты ИАС после теоретического изучения конструкции и правил эксплуатации конкретного типа ВС должны пройти на нем стажировку в эксплуатационном предприятии или заводе-изготовителе, если осваивается новый тип ВС. При этом база, на которой стажируется специалист, должна иметь все условия для приобретения практических навыков, поэтому в эксплуатационном предприятии должны быть свои самолеты, если нет, то специалист командируется в другое предприятие, где в составе бригады проходит стажировку. Различают следующие виды стажировок:

1. Стажировка молодого специалиста после окончания учебного заведения. Молодой специалист, получив диплом об окончании учебного заведения, стажируется несколько месяцев на конкретном типе ВС и сдает экзамен главным специалистам эксплуатационного предприятия, затем ему оформляется допуск.

2. Стажировка специалистов после переучивания на новый тип воздушного судна. Специалист изучает новый тип ВС в УТЦ или на заводе-изготовителе или в учебном заведении ГА. Проходит стажировку (2 – 6 недель) в подразделении, где есть опыт эксплуатации данного ВС, сдается зачет и оформляется «Справка о выполнении программы стажировки» и затем оформляется допуска на самостоятельное ТО этого типа ВС.

Стажировка специалистов проводится по утвержденной программе конкретного типа ВС. Руководство стажировкой поручается наиболее опытному инженеру АТБ, а в бригаде прикрепляют к наиболее опытному технику, под руководством которого он выполняет работы, предусмотренные программой стажировки. Стажировки проводятся в соответствии со «Справкой о выполнении стажировки», которая выдается на руки стажеру. В справке указываются задачи и краткое содержание этапов стажировки, а также время стажировки на каждом этапе и полученную оценку. Если стажировка проводится на другом авиапредприятии, то направляемый туда специалист должен иметь удостоверение об изучении данного типа ВС и программу стажировки.

Подготовленность специалиста к самостоятельной работе после окончания стажировки проверяет квалификационная комиссия, которая на основании выявленной степени подготовленности специалиста определяет возможность допуска его к ТО или необходимость дополнительной стажировки по отдельным этапам.

Решение комиссии с указанием работ, к выполнению которых допущен специалист, заносят в «Справку о выполнении программы стажировки». На основании этого решения и удостоверения об изучении конструкции приказом оформляют допуск специалиста к ТО.

Допуск к ТО бывает 2-ух видов:

1. Допуск к самостоятельному ТО, т.е. документально оформленное разрешение на выполнение определенного вида работ с правом подписи технической документации.

2. Допуск к ТО, но только под контролем и без права подписи. В этом случае контроль осуществляет лицо, допущенное к самост. ТО с правом подписи. Сведения о допуске с указанием даты и номера приказа заносят в свидетельство (сертификат) специалиста, там не указывают типы ВС и конкретные виды работ, к выполнению которых допущен специалист. Это:

1. Полный перечень работ по оперативному и периодическому ТО ВС (МИ-8, Ми-8 АМ, МИ-8МТВ, Ми-8 МТВ1…)

2. Работы по отдельным системам, комплексам, зонам видам АиРЭО (АБСУ, САУ-42)

3. Запуск и опробование авиационных двигателей (ВСУ)

4. Буксировка ВС по типам (Ми-8, АН-24, МС-42)

5. Работы по использованию средств технической диагностики

6. Техническое обслуживание ВС на временных аэродромах.

7. Работы по замене двигателей

8. Отдельные ремонтные работы на самолете

9. Строительные работы при использовании грузоподъемных механизмов.

10. Работы по управлению транспортными средствами

11. Другие постоянные и разовые работы по указанию руководства АТБ.

Допуск к работам на АТ оформляют авиатехники:

 1. К периодическому ТО не более 3-ех типов ВС, из них-не более 2-ух типов ВС 1 кл.

2. К оперативному ТО не более 5-ти типов ВС, из них не более 3-ех типов ВС 1 кл.

3. К выполнению оперативных ТО только транзитных ВС – не более 8-ми типов ВС.

Уполномоченный орган в области ГА вправе ограничить сертификационные полномочии или приостановить действие свидетельства специалиста по ТО АТ, если имеется документальное подтверждение, что данное лицо виновно в одном и более следующих действий:

1. Любое из действий при выполнении ТО АТ, привело к авиационному происшествию или инциденту.

2. Если приобретено свидетельство путем фальсификации

3. Не в состоянии выполнять требуемое ТО АТ по назначению в сочетании с отказом сообщить об этом руководству АТБ.

4. Выполнение ТО АТ с нарушением технологии, не влияющее на летную годность ВС (небрежное, не в полном объеме выполнено ТО) и этот факт зафиксировало подразделение контроля качества ТО АТ организации по ТО АТ.

5. Фальсификация документации по ТО АТ.

6. Выпуск свидетельства о выполнении ТО АТ или свидетельства (паспорта, формуляра) о допуске изделия к установке на ВС, зная о том, что ТО, указанное в свидетельстве не выполнено или не удостоверившись в том, что такое ТО было выполнено.

7. Выполнение ТО АТ под действием алкоголя или наркотиков.