

**《航空维修一线管理细则》
学 习 材 料**

空军装备部外场部

一九九九年八月

**《航空维修一线管理细则》
学 习 材 料**

空军装备部外场部

一九九九年八月

《航空维修一线管理细则》

学 习 材 料

*

空军装备部外场部出版

沈阳军区空军航空机务训练团印刷厂印刷

*

开本 787×1092 毫米 1/32 • 印张 3.375 • 字数 68 千字

1999 年 8 月第一次印刷

前 言

《航空维修一线管理细则》经空军装备部批准，已于一九九九年七月一日颁发，自二〇〇〇年一月一日起施行。为便于部队学习《细则》，加深理解，提高贯彻执行的自觉性，我们组织航空维修管理研究组的同志，编写了这本学习材料。供各单位组织《细则》学习和宣讲教育时参考。

目 录

《航空维修一线管理细则》编修说明	1
一、编修的背景和过程.....	1
二、编修的指导思想和原则.....	2
三、修改变动的主要情况.....	3
《航空维修一线管理细则》内容介绍.....	14
一、新编《细则》的主要特点	14
二、新编《细则》各章主要内容介绍	16
《航空维修一线管理细则》有关内容摘录.....	76
一、《航空维修一线管理细则》中明文规定师 （院）装备部应做的工作.....	76
二、《航空维修一线管理细则》中要求由机务大队、 修理厂（定检中队）作出具体规定的项目 ...	82
三、《航空维修一线管理细则》明文提到的有关 规定	86
四、《航空维修一线管理细则》规定的机务大队长 周期性例行工作	90
五、《航空维修一线管理细则》规定的各专业主任 周期性例行工作	94
六、《航空维修一线管理细则》规定的中队长	

（厂长）周期性例行工作.....	97
《航空维修一线管理细则》复习题.....	99

《航空维修一线管理细则》编修说明

新编《航空维修一线管理细则》(以下简称《细则》)经空军装备部批准,已于1999年7月1日颁布,自2000年1月1日起施行。这是空军航空机务系统法规建设的一件大事,对于进一步加强航空维修一线管理,促进航空机务工作现代化、正规化建设具有十分重要的意义。为了更好地学习、贯彻《细则》,现将有关情况说明如下:

一、编修的背景和过程

原《细则》自1991年颁发以来,对于加强维修一线管理,促进航空机务工作正规化建设,提高飞机维修质量,保证飞行安全起到了重要作用。部队普遍反映比较好。但原《细则》颁发以来,情况发生了很大变化:军委制定了新时期军事战略方针,空军要实现“三个根本性转变”;军队进行了两次大的调整精简,装备管理体制、部队体制编制发生较大变化;军队的法制建设有了新发展,军委、总部、空军相继颁发了一批新法规;空军陆续装备了各种新机,维修管理出现许多新情况、新特点;各军区空军和部队广大机务人员,在实践中总结了许多维修一线管理的新经验等。形势的发展和情况的变化,要求对原《细则》进行修改完善。

为搞好《细则》编修工作,1998年初,抽调机关、部

队和维修管理研究组的同志组成编修组，在学习上级有关指示、收集部队意见、查阅文件资料的基础上，进行了深入研究论证，确定了新的框架结构，集中进行了编修，形成了征求意见稿，发到师（院）以上单位广泛征求了意见。1999年上半年，根据空装首长指示和空军航空维修管理研讨会精神，再次进行了集中编修，先后三易其稿。经反复研究修改，并专门召开了有维修一线各层次、各方面人员共37人参加的审查会。会后，编修组又进行修改完善，最后正式上报审批。总之，新《细则》经过自上而下、又自下而上的多次反复修改，是广大机务人员集体智慧的结晶。

二、编修的指导思想和原则

编修的指导思想是：以军委新时期军事战略方针为指导，以《航空工程条例》（以下简称《条例》）为依据，以原《细则》为基础，立足现实，着眼发展，充分汲取近几年维修一线管理尤其是新机维修管理的新经验，按照军事立法规范，全面修改、充实、完善，使《细则》与新形势、新情况相适应，与相关法规相协调，以满足加强维修一线管理和新形势下航空机务工作发展的需要。

在编修中注意把握了以下原则：

（一）坚持层次性和完整性。《细则》是《条例》下一层次的法规，是《条例》的细化和延伸。其内容和规定要与《条例》相一致、相衔接，并与相关法规相协调；《细则》又是维修一线管理的基本依据，其内容要具有完整性，能覆盖维修一线管理的各项工作，使机务大队的各级干部能主要依据《细则》实施维修管理。

(二) 突出适应性和可操作性。《细则》一定要适应部队体制编制的调整改革，适应航空装备的更新换代，符合维修一线管理的实际。结构和内容设置，要符合维修管理的行为过程，明确、具体地规定各项维修管理工作由谁来做、怎么做、什么时机做。

(三) 强调继承性和创新性。原《细则》的基本内容反映了维修一线管理的客观规律，部队执行近9年，已比较熟悉。因此，其结构和内容的主体不宜作大的改动。但由于形势的发展、情况的变化，必须在继承的基础上有所创新、有所发展。

(四) 力求科学性和规范性。对维修管理实践中积累的新经验，凡具有普遍性、导向性的，认真提炼汲取，对尚不成熟的，持审慎的态度。在体例、结构、文字表述及用语等方面，以军事立法规定为依据，力求准确、精炼、规范。

三、修改变动的主要情况

新编《细则》共设13章51节325条，并5个附录，约11万字。与原《细则》相比增加了1章14节74条约2万字，基本上保持了原《细则》的总体框架、结构模式、内容和写法。主要修改、变动情况：

(一) 章节结构方面的修改变动情况

1. 增加了“干部专业职责”和“维修作业规定”两章。将《条例》中机务大队各级机务干部的专业职责和维修作业的各种规定，写入了《细则》。理由是为了增强《细则》的完整性和便于部队使用。

2. 将“质量检验”和“质量控制”两章合并成“质量控制”一章。理由是：这两章规范的都是质量管理方面的工作，合并后可以减少章目，使质量管理方面的内容更加集中。

3. 将“紧急战斗准备和轮战机务保障”这一章章名改成“战备与战斗保障”。保留原来的“紧急战斗准备”和“轮战机务保障”两节，增加“战备工作”一节。目的是贯彻新时期军事战略方针，适应做好军事斗争准备的需要。

4. 共设了5个附录。取消了原《细则》3个附录中的2个附录（“飞机梯形使用计划图的绘制方法”，“飞机、发动机送修申请计划的计算方法”）和16种表格式样，准备纳入其他文件；新增了4个附录，其中有3个（“飞机滑行的信号”，“起动发动机的口令、信号”，“常用地面气瓶的标志”）是从《条例》中搬来的，有1个（“飞机抢救车配备的工具设备”）是根据部队的意见新编写的。

5. 节的设置由原来的37节调整充实到51节，其中增设17节、减少3节，合计增加了14节。

（二）各章内容的主要修改变动情况

第一章 总 则

这一章与原《细则》的总则基本一致，只是各条内容稍有变动，文字表述有所修改。

第二章 干部专业职责

这一章是新增加的，章名“干部专业职责”，是依据新的《内务条令》中关于“相当于团的单位的各类主管人员的有关专业职责……，由有关条令、条例规定”的要求而制定的。

这一章主要是按照《条例》二分册第十章第二至五节而编写的，规定了飞行团地面副团长和机务大队长以下共14种干部的专业职责。与《条例》相比，因编制变动增加了地面副团长、修理主任、导弹助理员、训练助理员、质量控制室助理员、飞行参数处理室主任及飞行参数师等7种干部职责。

第三章 计划管理

这一章基本是原《细则》第二章的内容。主要修改变动是：

1. 将原章名下的节前2条编为第一节，节名为“计划的种类”。

2. 将“飞机、发动机使用计划”改为“航空装备使用计划”，将“飞机、发动机送修计划”改为“飞机、发动机大修申请计划”。增加了送修飞机“机上每台发动机剩余使用时间均不低于20小时”的规定。

3. 在原《细则》4类12种计划的基础上增加了3种计划。一是根据部队意见增加了年度专业工作计划；二是根据保障装备归口航空机务部门统管的新情况，增加了保障装备检定、修理、补充、更新计划；三是根据实际需要增加了重点工作组织实施方案。

4. 在“特定检查计划”条中，明确了间断飞行一个月以上的飞机用于飞行之前必须制定特定检查计划。

5. 将“发动机和航材请领计划”改为“航材请领计划”，原因是发动机包干管理后，一般情况不需再制定发动机请领计划。

6. 删掉了有关需要质量控制室做的一些具体工作内

容，准备纳入航空机务质量控制工作细则。

第四章 飞行机务保障

这一章基本是原《细则》第三章的内容。该章与原《细则》相比，增加了2节，共11节。主要修改变动是：

1. 将原章名下节前3条和原第九节“机务指挥中心”的内容，合写为“组织指挥”作为第一节。该节确定了机务指挥中心的性质、作用、任务和管理制度。

2. 增加“机械日”一节，明确了机械日工作分为预先准备、直接准备、实施和讲评四个阶段，并规范了各个阶段的组织工作程序。

3. 增加了“转场飞行机务保障”一节，主要是依据《条例》二分册第五章第二节的内容。

4. 为更好地发挥专业主任的作用，在直接机务准备阶段和飞行实施阶段，均增加专业主任工作条款。

5. 在“直接机务准备阶段”一节中，增加了抢救车值班员应“准备抢救工具，并检查抢救车上配备的抢救工具设备”；将检查抢救车由着陆线值班员负责，改为由塔台航空机务值班员负责。

6. 在“飞行实施阶段”一节中，增加了要“提醒飞行员地面滑行时，注意保持与前机的距离”，着陆线值班员在冬季飞机停车后要及时督促机组“盖上前后堵盖”等预防损伤发动机的内容。并增加了“未担任值班员的分队、中队干部的工作”。

7. 在“值班人员设置”一节中，增加了塔台航空机务值班员“应携带飞行员驾驶守则、空中特殊情况处置手册、PDA 航空维修信息工具和对讲机等有关技术资料 and 设

备”；起飞线和着陆线值班员要“督促人员、车辆保持道面清洁”。

8. 考虑到大型轰炸机和运输机的特点，对原“不允许在停机坪（掩体）试车”的规定进行了补充，增加“大型轰炸机、运输机能否在停机坪试车，由师（院）装备部根据实际情况认真研究确定。”

第五章 定期检修

这一章基本是原《细则》第四章的内容。主要修改变动是：

1. 根据 1994 年空军定检正规化管理工作会议精神和歼击、强击航空兵师修理厂撤销，定检中队改为团修理厂，部附件修理任务增多的新情况，增加“机件、设备检修”一节，规范了组织外场送修机件、设备检修四个阶段的工作程序。

2. 在“值班人员设置”一节中，增加了“定期检修工作现场必须建立调度室”，并增加了要设信息员和信息员职责。

3. 将原《细则》中有关厂房、工作间、用电的安全规则调整到第六章第八、九节，将工具清点制度调整到第九章第一节。

第六章 维修作业规定

这一章是新增设的，目的是为了更方便机务人员学习、查找和贯彻落实维修作业的各种规定。共设 9 节 37 条，其内容主要是依据《条例》二分册和原《细则》第三章第六节、第四章第六节、第七章第二节的有关规定，还根据维修管理的新情况和空军有关文件，补充了一些新内容。

1. 新增加了 3 条内容。一是根据空军航空维修管理研讨会精神, 增加“使用维修作业操作卡片的规定”; 二是针对新型飞机雷达设备地面通电要通风散热的情况, 增加“使用空调车的规定”; 三是为规范油料房的管理, 增加了“油料房管理规定”。

2. 在原有规定中新补充的主要内容是: 在“机组专责制度”条中, 针对当前飞机机械师变更频繁的问题, 增加了“飞机机械师报团首长任命”和“飞机机械师的变动由团首长下令”的规定; 在“维修作业中应遵守的规定”条中, 强调了“凡需进行通电、加压、收放、试车等试验的必须作试验, 并特别注意系统联动协调性与一致性的检查”; 在“给飞机充氧必须遵守的规定”条中, 增加给飞机“灌充氧气时, 不允许给飞机加添燃料和通电”; 在“起动发动机和试车的规定”条中, 增加了“一般情况下不允许两架以上飞机并列同时试车。特殊情况下或飞行前在起飞线、战斗值班线数架飞机并列同时试车, 需经机务大队长批准”, 同时还明确了并列同时试车应遵守的规定。对原“试车通常应在专用试车场进行”的规定, 修改、补充为“必须在专门的试车场进行。特殊情况下可以在经机务大队长批准的符合试车要求、能保证飞机和人员安全的地点进行”。

第七章 质量控制

这一章是原《细则》“质量检验”、“质量控制”两章合并改写的。主要修改变动是:

1. 针对飞机串件频繁、漏洞较多、容易失控的问题, 增加“严格控制串、借件”的规定, 其内容基本上是按照

《条例》二分册第26条写的，但集中了批准权限，将原规定“要经过机务大队大队长或专业主任批准”改为要“经过大队长批准”，并具体规定了控制办法。

2. 为强化质量控制，增加了“照相管理”规定。明确了“实行照相管理的单位，进行重要部件拆装和重要部位维修工作后，应对工作部位进行照相。具体项目和管理办法，由师（院）装备部作出规定。”

3. 为防止油封飞机停飞时间过长，难以恢复完好的问题，将原规定“每隔6个月通常要启封，必要时进行试飞”，改为“每隔6个月应当启封试车，……进行试飞”。

4. 为加强对油封发动机管理，增加了“库存备份、待返厂及待注销等发动机的油封期控制由质量控制室负责”。

5. 为适应技术通报管理改进，增加了“机组应将技术通报按顺序装订成册，作为飞机的随机技术文件长期保存。”还增加了“凡更换的机件在装上飞机之前，专业主任、分队长应判明有关的技术通报是否已经落实”。

6. 在“航空装备故障的控制”一节中，增加了“专业主任应及时收集、登记、整理故障资料，每月制作故障报告表”和“对本月发生的故障进行分析研究，对下月故障进行预测，提出预防措施”；还增加了“对装有飞参记录系统的飞机，应及时做好飞参数据的转录和处理，充分运用飞参数据分析飞机、发动机及有关设备故障征兆”，质量控制室要对“危及安全的故障，实施有效地跟踪监控”等内容。

7. 根据空军文件的规定，增加了“对制造（大修）出厂的飞机到部队完成特定检查后，质量控制室应督促有关

中队将发现的质量问题及时填写《飞机制造（大修）出厂质量检查卡片》，进行质量信息反馈。

8. 将干部每级每月合计检查飞机架数调整为“应不少于5架（大中型运输机、轰炸机应不少于3架）”。

第八章 安全管理

这一章是以原《细则》第七章为基础编写的。主要修改变动是：

1. 将原《细则》该章第二节“对常见维修差错的预防”的内容分别调整到新《细则》第六章和有关章节的条款之中。将其节名改为“安全作业与问题查处”，明确了安全作业的基本条件和问题查处的规定。

2. “安全作业的基本条件”中，明确了对维修人员、维修设施和工具、仪器、设备的基本要求。

第九章 保障装备与维修设施

这一章分两节，第一节“保障装备”是在原《细则》“工具设备管理”一章的基础上改写的；第二节“维修设施”是新增设的。

1. 依据新颁发的《空军航空维修保障装备管理规定（试行）》，明确了保障装备的概念和机务大队管理保障装备的任务。增加了保障装备的配备、补充、更新、保管和实行计算机管理等规定。

2. “维修设施”一节，主要是根据《条例》的有关规定，明确了维修设施应当具备的基本条件和使用中对维修设施管理的责任制等。

第十章 业务技术训练

这一章是在原《细则》第八章的基础上编写的。主要

修改变动是：

1. 借鉴外军和民航的先进管理经验，增加了持证上岗的规定，明确了“对空中机械师、无损检测人员、塔台航空机务值班员、专项质量检验人员以及进行重要机件拆装、检修和精密、复杂设备使用的人员，实行持证上岗制度”。

2. 增加了本专科毕业学员的实习带教，要按在机务训练中心集中学习和在修理厂（定检中队）、维护保障中队、质量控制室带教等四个阶段进行的规定，以及“毕业学员即将维护的机种（型）或从事的专业与在院校所学不一致时，到部队后必须先进行所维护机种（型）的专业理论改装，经考核合格后，才能进入实习带教”的规定。

3. 增加了机务训练中心建设、使用、管理等方面的内容，明确了机务训练中心的任务，规定了机务训练中心主任由大队训练助理员担任，并要设 2 名兼职保管员。

4. 为贯彻军委关于开展科技大练兵的指示精神，增加了“坚持开展科技练兵活动，大力推广先进的练兵手段”，“要不断增大训练手段的科技含量，采用科学的训练方法”等内容。

5. 因实行双休日制度，将飞行人员疗养期间集中组织机务人员业务训练的时间，由不少于 15 天改为不少于 10 天。

6. 为加强飞行人员装备使用知识教育，增加了“每年的教育时间不少于 24 小时”的规定。

7. 因各类师恢复了军官职务，院校毕业生的第一任职由分队长改为各类师，所以“在上岗工作条件的控制”一节删去了“各类分队长”条。