

ПОСТАНОВЛЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
25 апреля 2016 г. N 22

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ "ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
НА АЭРОДРОМАХ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ"

(в ред. постановления Минтранса от 23.03.2018 N 9)

На основании статей 6 и 63 Воздушного кодекса Республики Беларусь и подпункта 5.9 пункта 5 Положения о Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 июля 2006 г. N 985 "Вопросы Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь", Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить прилагаемые авиационные правила "Организация работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Республики Беларусь".

2. Признать утратившими силу:

постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 7 мая 2007 г. N 25 "Об утверждении авиационных правил "Организация работы автотранспортных средств на гражданских аэродромах Республики Беларусь";

постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 2 ноября 2010 г. N 71 "О внесении изменений и дополнений в авиационные правила "Организация работы автотранспортных средств на гражданских аэродромах Республики Беларусь".

3. Настоящее постановление вступает в силу через два месяца после его подписания.

Министр

А.А.Сивак

УТВЕРЖДЕНО
Постановление
Министерства транспорта
и коммуникаций
Республики Беларусь
25.04.2016 N 22

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА
"ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА АЭРОДРОМАХ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ"

(в ред. постановления Минтранса от 23.03.2018 N 9)

ГЛАВА 1
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Авиационные правила "Организация работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Республики Беларусь" (АП ОРТСАГА-2016) разработаны в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Республики Беларусь, приложения 14 "Аэродромы" к Конвенции о международной гражданской авиации, принятой в г. Чикаго (Соединенные Штаты Америки) 7 декабря 1944 г., и определяют порядок организации движения и работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Республики Беларусь.

2. Действие авиационных правил "Организация работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Республики Беларусь" (далее - настоящие Авиационные правила) распространяется на юридические лица независимо от формы собственности, подчиненности, организационно-правовой формы, которые осуществляют производственную деятельность на аэродромах гражданской авиации, а также на все транспортные средства, находящиеся на территориях аэродромов гражданской авиации Республики Беларусь.

3. Для целей настоящих Авиационных правил применяются следующие основные термины и их определения:

аспекты человеческого фактора - принципы, применимые к процессам проектирования, сертификации, подготовки кадров, эксплуатационной деятельности и технического обслуживания в авиации и нацеленные на обеспечение безопасного взаимодействия между человеком и другими компонентами системы посредством надлежащего учета возможностей человека;

аэродром - земельный участок или водный объект (его часть), специально подготовленные и оборудованные для обеспечения взлета, посадки, руления, стоянки и обслуживания воздушных судов;

аэропорт - комплекс сооружений, предназначенный для приема, стоянки и отправки воздушных судов, их технического обслуживания, а также для обслуживания воздушных перевозок;

аэропортовая деятельность - деятельность по обеспечению приема, отправки и стоянки воздушных судов, их техническому обслуживанию, а также по обслуживанию воздушных перевозок;

весенне-летний период - период с 15 апреля по 14 октября;

взлетно-посадочная полоса - основная часть летной полосы аэродрома, подготовленная для обеспечения разбега при взлете и пробега после посадки воздушных судов;

водитель - лицо, управляющее транспортным средством (автомобилем, трактором, средством механизации);

(абзац введен постановлением Минтранса от 23.03.2018 N 9)

главное юридическое лицо аэропорта - организация, выполняющая основные виды обеспечения полетов в аэропорту (на аэродроме), осуществляющая организацию взаимодействия всех служб и организаций по обеспечению полетов на данном аэродроме и имеющая сертификат соответствия аэропорта;

контролируемая зона летного поля - часть летного поля аэродрома, предназначенная для обеспечения безопасности взлета и посадки воздушных судов и включающая в себя летную полосу, за исключением участков, находящихся на расстоянии более 120 метров от оси взлетно-посадочной полосы точного захода на посадку с кодовыми номерами 3 и 4, концевые зоны безопасности, свободные зоны и критические зоны ILS;

критическая зона ILS - пространство вокруг курсовых и глиссадных радиомаяков, в котором стоянка или движение транспортных средств, включая воздушные суда, вызывает недопустимое изменение параметров радиомаяков;

летное поле - часть аэродрома, на котором расположены летные полосы со свободными зонами и концевыми зонами безопасности, полосы рулежных дорожек и перроны, включая зоны противообледенительной защиты;

маркировочный знак - символ, нанесенный на поверхность аэродрома, предназначенный для передачи аэронавигационной информации;

маршрут движения - установленный в пределах рабочей площади аэродрома наземный маршрут, предназначенный для использования только транспортными средствами;

место ожидания на маршруте движения - определенное место, где транспортным средствам может быть предложено остановиться;

место ожидания у взлетно-посадочной полосы - определенное место, предназначенное для защиты взлетно-посадочной полосы, критических зон курсового и глиссадного радиомаяков, исключения пересечения поверхностей ограничения препятствий, в котором рулящие воздушные суда и транспортные средства останавливаются и ожидают, если нет иного указания от соответствующего диспетчерского пункта;

место стоянки - выделенный участок на перроне, предназначенный для стоянки воздушного судна;

оперативная стоянка - специально оборудованная площадка с искусственным покрытием на аэродроме, предназначенная для стоянки исправных и заправленных спецмашин, необходимых для обслуживания воздушных судов, аэродрома, объектов обеспечения полетов;

осенне-зимний период - период с 15 октября по 14 апреля;

периодическое техническое обслуживание - техническое обслуживание, выполняемое через установленные в эксплуатационной документации значения наработки или интервалы времени;

перрон - часть летного поля аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки багажа и грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания;

площадка специального назначения - часть летного поля аэродрома, предназначенная для выполнения специальных видов обслуживания воздушных судов;

поверка средств измерений - определение метрологическим органом погрешности средств измерений и установление их пригодности к применению;

промежуточное место ожидания - определенное место, предназначенное для управления движением, где рулящие воздушные суда и транспортные средства останавливаются и ожидают разрешения на продолжение движения, выдаваемого диспетчерским пунктом аэродрома;

рабочее время аэропорта (аэродрома) - установленный режим работы аэропорта (аэродрома) с учетом принимаемых решений по его продлению;

ремонт - комплекс операций по восстановлению исправности, работоспособности, ресурса автомобиля (трактора) или его составных частей;

руководитель аэропорта - руководитель авиационной организации или филиала авиационной организации, являющейся главным юридическим лицом аэропорта;

руководитель работ - ответственное должностное лицо за организацию работ в контролируемой зоне летного поля или на рулежной дорожке и обеспечение при этом безопасности полетов, имеющее допуск на ведение радиосвязи и руководство данными работами;

рулежная дорожка - часть летного поля аэродрома, соединяющая между собой элементы летного поля, специально подготовленная и предназначенная для руления и буксировки воздушных судов;

свободная зона (полоса, свободная от препятствий) - находящийся под контролем служб аэропорта прямоугольный участок земной поверхности, примыкающий к концу располагаемой дистанции разбега, выбранный или подготовленный в качестве участка, пригодного для первоначального набора высоты самолета до установленного значения;

сезонное техническое обслуживание - техническое обслуживание, выполняемое для подготовки автомобиля (трактора) к эксплуатации в осенне-зимних или весенне-летних условиях;

служба обеспечения спецтранспортом - подразделение авиационной организации, обеспечивающее спецмашинами техническое и коммерческое обслуживание воздушных судов, эксплуатационное

содержание аэродрома, другие виды обеспечения полетов или работы на аэродроме и имеющее для этих целей соответствующие специальные автомобили, тракторы и механизацию;

специально уполномоченный орган в области гражданской авиации - государственный орган, которому Президентом Республики Беларусь или Советом Министров Республики Беларусь предоставлены полномочия в области гражданской авиации;

спецмашина (спецтранспорт) - специальное транспортное средство, предназначенное для выполнения технического или коммерческого обслуживания воздушных судов, эксплуатационного содержания аэродромов, обслуживания радиосветотехнического оборудования, средств авиационной электросвязи, выполнения других специальных работ на аэродроме или обеспечения полетов;

средство механизации - вид транспортного средства, являющийся самоходным оборудованием, предназначенным для коммерческого, технического обслуживания воздушных судов, выполнения эксплуатационных работ на аэродроме или обеспечения полетов воздушных судов;

старший авиационный начальник аэродрома - руководитель авиационной организации (филиала авиационной организации), являющийся главным должностным лицом, определяющим порядок эксплуатации аэродрома и производства полетов на нем;

текущий ремонт - ремонт, выполняемый для обеспечения или восстановления работоспособности автомобиля (трактора);

территория аэродрома - территория, имеющая сплошное ограждение (с контрольно-пропускными пунктами), исключающее несанкционированное проникновение транспортных средств и в пределах которого расположено летное поле аэродрома, включающее взлетно-посадочную полосу, рулежные дорожки, перрон и другие элементы аэродрома, передвижение по которым транспортных средств производится строго в соответствии с настоящими Авиационными правилами;

техника безопасности - система организационных и технических мероприятий и средств, предотвращающих воздействие на работающих опасных производственных факторов;

техническое обслуживание - комплекс операций или операции по поддержанию работоспособности или исправности автомобиля (трактора);

транспортное средство (автомобиль, трактор, средство механизации) - самоходное моторное безрельсовое средство, приводимое в движение двигателем и предназначенное для перевозки людей, грузов, выполнения или обеспечения различных видов работ;

эксплуатант аэродрома - авиационная организация, эксплуатирующая аэродром, имеющая свидетельство о государственной регистрации аэродрома, сертификат годности аэродрома к эксплуатации и несущая ответственность за поддержание аэродрома, его объектов и средств на уровне установленных сертификационных требований.

4. Сокращения, принятые в настоящих Авиационных правилах:

ВЛП - весенне-летний период;

ВПП - взлетно-посадочная полоса;

ВС - воздушное судно;

ГСМ - горюче-смазочные материалы;

ДПА - диспетчерский пункт аэродрома;

ДТП - дорожно-транспортное происшествие;

ЕО - ежедневное техническое обслуживание;

КЗЛП - контролируемая зона летного поля;

КПП - контрольно-пропускной пункт;

МС - место стоянки воздушного судна;

НТЭРАТГА - наставление по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники;

ОВД - организация воздушного движения;

ОЗП - осенне-зимний период;

ПА - пожарный автомобиль;

ПДД - Правила дорожного движения;

ППС - противопожарная служба;

ПРД - перронная рулежная дорожка;

РД - рулежная дорожка;

РП - руководитель полетов;

СНО - средства наземного обслуживания;

СО - сезонное техническое обслуживание;

ССТ - служба обеспечения спецтранспортом;

ТОиР - техническое обслуживание и ремонт;

ТО - техническое обслуживание;

ТО-1 - первое техническое обслуживание;

ТО-2 - второе техническое обслуживание;

УКВ - ультракороткие волны.

5. На ССТ или другую службу авиационной организации, имеющую на балансе спецмашины для обеспечения на аэродроме одного из видов аэропортовой деятельности, возлагаются следующие основные задачи:

обеспечение спецмашинами работ по техническому и коммерческому обслуживанию воздушных судов, эксплуатационному содержанию аэродрома, других видов обеспечения полетов или работ на аэродроме;

организация безопасной технической эксплуатации, ТО и ремонта спецмашин в соответствии с требованиями инструкций заводов-изготовителей, настоящих Авиационных правил и других технических нормативных правовых актов Республики Беларусь;

осуществление эффективного и рационального использования спецмашин, оборудования, эксплуатационных и ремонтных материалов по прямому назначению и в соответствии с установленными нормами и правилами;

обеспечение поддержания спецмашин в технически исправном состоянии;

организация правильной технической эксплуатации и ремонта спецмашин;

профилактика повреждений воздушных судов спецмашинами и ДТП.

6. Донесения о всех ДТП с транспортными средствами авиационной организации, составленные по форме согласно приложению 1 к настоящим Авиационным правилам, в течение пяти рабочих дней должны представляться в Департамент по авиации Министерства транспорта и коммуникаций (далее - Департамент по авиации).

ГЛАВА 2

ЭКСПЛУАТАЦИЯ СПЕЦМАШИН

7. Эксплуатация спецмашин представляет собой систему инженерно-технических и организационных мероприятий, обеспечивающих:

эффективное использование спецмашин при минимальных затратах трудовых и материальных ресурсов;

сохранение заданных характеристик спецмашин на протяжении установленных ресурсов и сроков службы.

8. Руководитель ССТ обеспечивает:

техническую исправность спецмашин и укомплектованность их требуемыми средствами;

подготовку водительского состава к работе на территории аэродрома с оформлением соответствующего допуска;

подготовку водительского состава к работе на закрепленных типах спецмашин для технического и коммерческого обслуживания ВС, выполнения эксплуатационно-технологических и других работ на территории аэродрома с оформлением соответствующих допусков.

9. Особенности эксплуатации конкретных типов спецмашин определяются инструкциями заводов-изготовителей, а также действующими руководствами по эксплуатации.

10. Лица, осуществляющие эксплуатацию спецмашин, должны иметь соответствующую теоретическую и практическую подготовку, знать технические характеристики, принцип работы и конструкцию эксплуатируемой техники и отдельных агрегатов, инструкции по эксплуатации спецмашин, режимы работы, установленные ограничения и особенности эксплуатации в ВЛП и ОЗП.

11. Подготовка спецмашин к выпуску на линию осуществляется инженерно-техническим и водительским составом ССТ и включает в себя:

выполнение ежедневного технического обслуживания в соответствии с требованиями заводских инструкций и действующих руководств по техническому обслуживанию спецмашин;

устранение неисправностей, выявленных во время проведения контрольного осмотра по возвращении в гараж, при выпуске на линию или передаче смены;

заправку спецмашин ГСМ и спецжидкостями;

запуск и проверку двигателей и систем спецмашин;

оформление путевой документации.

Техническое состояние выпускаемых на линию спецмашин должно соответствовать требованиям ПДД, а специального оборудования спецмашин - требованиям главы 19 настоящих Авиационных правил или инструкциям заводов-изготовителей.

12. После выполнения работ по подготовке спецмашины к выпуску на линию согласно типовой карте проверки технической исправности спецмашин, приведенной в приложении 2 к настоящим Авиационным правилам, водитель предъявляет ее на контрольный осмотр.

13. Ответственность за организацию контроля технического состояния спецмашин несет руководитель ССТ, а за техническое состояние спецмашин - механик или другое должностное лицо в соответствии с положением по ССТ (далее - механик).

14. Выпуск спецмашин на линию осуществляется механиком, который производит их контрольный осмотр. При выпуске спецмашин на линию механик в присутствии водителя должен визуально, а при необходимости с использованием средств измерений проверить:

исправность тормозной системы;

исправность рулевого управления;

исправность светосигнального оборудования (фар, габаритных огней, сигналов поворота, стоп-сигнала, проблесковых маячков);

исправность тягово-сцепного или седельно-сцепного устройства, а также страховочных тросов (цепей), предусмотренных конструкцией;

исправность стеклоочистителей и стеклоомывателя, устройства обогрева и обдува ветрового стекла;

исправность звукового сигнала;

исправность элементов и соединений системы выпуска отработавших газов;

исправность привода управления дверями;

исправность механизма регулировки положения сиденья водителя;

состояние и крепление зеркал заднего вида, стекол, колес, шин, противосолнечных козырьков, регистрационных знаков;

укомплектованность и пригодность ремней безопасности (если они предусмотрены конструкцией для спецмашин, выезжающих за пределы аэродрома), а также исправность рабочего механизма ремня;

отсутствие подтекания топлива, масла и технических жидкостей;

укомплектованность медицинской аптечкой (для спецмашин, выезжающих за пределы аэродрома), противооткатными упорами (для спецмашин, направляемых для технического или коммерческого обслуживания ВС), огнетушителем, буксировочным устройством (при выпуске на линию для выполнения эксплуатационных работ в КЗЛП или на РД);

допустимое содержание вредных веществ в отработавших газах автомобилей, двигатели которых работают на бензине, сжатом или сжиженном газе, бензогазовых смесях, или предельно допустимый уровень дымности на автомобилях с дизельными двигателями;

состояние специального оборудования.

При контрольном осмотре спецмашин перед выездом на линию особое внимание уделяется исправности узлов и агрегатов, влияющих на безопасность движения и обслуживания ВС. Спецмашины, имеющие неисправности, угрожающие безопасности передвижения по территории аэродрома и обслуживания ВС, к эксплуатации не допускаются.

К эксплуатации не допускаются также спецмашины, предназначенные для работы в КЗЛП или на РД, но не укомплектованные проблесковыми маячками, радиостанциями внутривоздушной связи и буксировочными устройствами.

15. Допускается проведение контроля технического состояния спецмашин в межсменное время или при выполнении ежедневного технического обслуживания, а предельно допустимого содержания вредных веществ в отработавших газах автомобилей (дымности) - в соответствии с утвержденным графиком.

16. При выпуске на линию у водителя проверяется наличие следующих документов:

водительское удостоверение;

талон на право управления транспортными средствами на территории аэродрома (для водителей, направляемых для работы на территории аэродрома);
(в ред. постановления Минтранса от 23.03.2018 N 9)

путевой лист;

ежедневная отметка о допуске к управлению транспортным средством по состоянию здоровья;

пропуск для въезда на территорию аэродрома;

свидетельство о регистрации транспортного средства (для водителей, направляемых для работы за пределами территории аэродрома);

документ (сертификат) о прохождении государственного технического осмотра автотранспортного средства (для водителей, направляемых для работы за пределами территории аэродрома).

17. Если у водителя имеется необходимый комплект документов согласно пункту 16 настоящих Авиационных правил и при контроле технического состояния спецмашины не обнаружено неисправностей и неукomплектованности, механик после сверки показаний спидометра спецмашины с записями в путевом листе в соответствующей графе путевого листа удостоверяет исправность спецмашины своей подписью и отмечает фактическое время выпуска спецмашины на линию.

При обнаружении неисправности или неукomплектованности транспортного средства подпись на путевом листе не проставляется, что запрещает выезд спецмашины на линию до устранения несоответствий.

18. По возвращении спецмашин с линии механик:

проверяет исправность базового автомобиля и спецоборудования;

при необходимости организует постановку спецмашины в ремонт для устранения выявленных неисправностей.

Контроль технического состояния спецмашин при приемке с линии включает проверку отсутствия внешних наружных повреждений элементов и деталей кузова (кабины), а также проверку комплектности транспортного средства.

19. Если при контроле технического состояния не обнаружено неисправностей, то в соответствующей графе путевого листа подписью механика удостоверяется, что спецмашина технически исправна, а также отмечается фактическое время возврата спецмашины с линии, делаются отметки об остатках топлива в баках автомобиля и показаниях спидометра.

Водитель своей подписью в путевом листе удостоверяет, что транспортное средство сдано им в исправном состоянии, а фактические показания спидометра спецмашины, время возврата с линии и остаток топлива в баках при возврате соответствуют отметкам, сделанным в путевом листе.

В случае нарушения комплектности спецмашины, обнаружения повреждений, указывающих на его возможное участие в ДТП, в присутствии водителя составляется соответствующий акт.

20. Обеспечение спецмашинами служб и подразделений, связанных с техническим и коммерческим обслуживанием ВС и эксплуатацией аэродрома, производится согласно табелям выделения спецмашин.

Табели выделения спецмашин для обслуживания ВС и содержания аэродрома составляются руководителем ССТ с учетом планируемого объема работ, обслуживаемых типов ВС, а также фактического наличия спецмашин и водительского состава, согласовываются с заинтересованными службами и подразделениями авиационной организации и утверждаются руководителем (начальником филиала) авиационной организации. При подготовке к ВЛП и ОЗП табели выделения спецмашин для обслуживания ВС и содержания аэродрома при необходимости корректируются.

21. Спецмашины, выделяемые ССТ в другую службу авиационной организации, находятся в оперативном подчинении данной службы, которая отвечает за организацию их работы, своевременное и рациональное использование их по назначению.

22. Взаимодействие ССТ с другими службами и отделами авиационной организации осуществляется на основании разработанных в авиационной организации технологий, которые в обязательном порядке должны вноситься в Технологический паспорт аэропорта.

23. В ССТ могут применяться следующие методы организации работы водителей:

бригадный;

индивидуальный (закрепленный).

Организация работы водителей бригадным методом предусматривает закрепление определенного количества спецмашин за бригадой и работу членов бригады на всех спецмашинах. Вся бригада в целом и каждый водитель в отдельности несут ответственность за техническое состояние и сохранность всех закрепленных за бригадой спецмашин.

Организация работы методом индивидуального закрепления спецмашин предусматривает ответственность водителей за сохранность и техническое состояние только тех спецмашин, которые закреплены за ними.

Выбор метода организации работы водителей осуществляется в зависимости от условий и объема работы авиационной организации.

24. Выход на работу членов бригады устанавливается графиком, утверждаемым начальником ССТ.

25. Порядок приема спецмашин и передачи их по сменам определяется начальником ССТ. Результаты проверки технического состояния спецмашин водителями докладываются бригадиру и заносятся в журнал приема-передачи смены.

26. Спецмашины, принятые от бригад, закончивших смену, должны быть технически исправными и полностью укомплектованными. О сдаче и приеме смены бригадиры расписываются в журнале приема-передачи смены.

27. Передача спецмашины одной сменой другой смене производится на оперативной стоянке. Как исключение допускается передача спецмашины у ВС или на летном поле аэродрома, когда это вызвано необходимостью выполнения работ по обслуживанию ВС или подготовке аэродрома к полетам.

ГЛАВА 3

ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ТЕРРИТОРИИ АЭРОДРОМА

28. На каждом аэродроме на основе настоящих Авиационных правил и с учетом местных условий должна быть разработана Схема организации движения транспортных средств по перрону, которая утверждается руководителем аэропорта.

На схеме организации движения транспортных средств по перрону указывается:

расстановка, маршруты руления (буксировки) ВС;

места расположения оперативных стоянок и маршруты движения транспортных средств;

зоны, запрещенные для движения транспортных средств;

места остановки транспортных средств у ВС.

29. Пути движения транспортных средств, как правило, не должны совмещаться с путями руления ВС. Внешние границы путей движения транспортных средств должны проходить на расстоянии не менее 2 м от крайних точек стоящих и рулящих ВС. Магистральные (двусторонние) пути движения транспортных средств должны быть шириной 7 м, односторонние - 3,5 м.

30. Пути движения транспортных средств должны быть закольцованы. Для этого между группами ВС необходимы специальные проезды шириной 3,5 - 7,0 м. При ограниченных размерах перрона для организации движения транспортных средств следует устраивать специальные дорожные покрытия, примыкающие к перрону.

Пути движения транспортных средств маркируются двумя сплошными линиями белого цвета шириной 0,1 м, обозначающими ширину проезжей части. Двусторонние пути помимо этого маркируются разделительной пунктирной линией с шагом в 1 м.

Пути руления и буксировки ВС обозначаются осевыми рулежными маркировочными знаками, которые представляют собой сплошную линию желтого цвета шириной 15 см.
(часть третья п. 30 введена постановлением Минтранса от 23.03.2018 N 9)

31. В местах разрешенного въезда в промежутках между стоянками ВС сплошная линия путей

движения транспортных средств прерывается и заменяется пунктирной линией с нанесением маркировочного знака "Т" остановки спецмашин, который располагается на расстоянии не менее 10 м от крайних габаритных точек ВС.

Отмаркированный указанным образом въезд между МС используется:

спецтранспортом, прибывшим для обслуживания ВС, как место стоянки до получения команды на подъезд к ВС;

транспортными средствами для освобождения маршрутов движения, если по прилегающей перронной рулежной дорожке движется ВС и между крайними точками данного ВС и транспортным средством не обеспечивается безопасное расстояние.

(п. 31 в ред. постановления Минтранса от 23.03.2018 N 9)

32. Места стоянок ВС оконтуриваются сплошной маркировочной линией красного цвета, обозначающей зону обслуживания ВС. При наличии ВС на МС въезд спецмашинам в данную зону разрешается только для обслуживания ВС и только под руководством ответственного должностного лица. Зона обслуживания имеет, как правило, форму восьмиугольника, стороны которого должны находиться не ближе 2 м от крайних (габаритных) точек ВС.

(в ред. постановления Минтранса от 23.03.2018 N 9)

33. На участки перрона, где запрещена стоянка и движение транспортных средств, установка любого оборудования или механизации, наносится маркировка запретной зоны в виде общей контуровки участка и диагональных полос красного цвета.

34. Расстановка ВС на перроне должна производиться в соответствии с утвержденной руководителем аэропорта Схемой расстановки и движения ВС на перроне.

При расстановке ВС, не обеспечивающей безопасности подъезда к ним, подъезд спецмашин запрещается.

35. Схема организации движения транспортных средств по перрону должна быть вывешена в помещениях расположения дежурных смен водительского состава служб ССТ, а также перед въездом на перрон со стороны КПП и ССТ.

(в ред. постановления Минтранса от 23.03.2018 N 9)

Схема организации движения транспортных средств по перрону, расположенная перед въездом на перрон, должна быть сориентирована таким образом, чтобы данный въезд на перрон располагался внизу схемы.

36. Перед въездом на аэродром у КПП должна быть расположена Схема движения транспортных средств по аэродрому. На данную схему наносятся основные объекты служебно-технической территории, внутрипортовые дороги и контур перрона. Схема движения транспортных средств по аэродрому должна быть сориентирована таким образом, чтобы данный КПП располагался внизу схемы.

37. Схемы подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС, составленные согласно приложению 3 к настоящим Авиационным правилам, должны быть вывешены в местах расположения водительского состава и специалистов, выполняющих работы по обслуживанию ВС.

38. Движение транспортных средств по перрону должно осуществляться только по установленным маршрутам, отмаркированным согласно Схеме организации движения транспортных средств по перрону. Маркировка путей движения должна соответствовать требованиям настоящих Авиационных правил и авиационных правил "Сертификационные требования к аэродромам гражданской авиации Республики Беларусь" (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 21.08.2012, 8/26129).

39. В случае отсутствия маркировки или ее плохой видимости вследствие изношенности или наличия на покрытии слоя атмосферных осадков движение транспортных средств производится по установленным маршрутам согласно Схеме организации движения транспортных средств по перрону при повышенном внимании водительского состава на расстоянии не менее 3 метров от любой габаритной точки ВС.

40. Вне маркировки разрешается передвижение только спецмашинам, выполняющим эксплуатационно-технологические операции (буксировка ВС, очистка аэродромных покрытий и другие), а

также спецмашинам аварийно-спасательных расчетов и службы авиационной безопасности.

При движении спецмашин вне установленных маркировочными знаками маршрутов движения в обязательном порядке должны быть включены проблесковые маячки.

41. Водители транспортных средств во всех случаях обязаны уступать дорогу рулящим или буксируемым ВС. Спецмашины, буксирующие ВС, обязаны уступить дорогу рулящим ВС. Водители транспортных средств должны быть особо внимательны при подъезде к ВС, находящимся на МС с включенными проблесковыми огнями. Включение проблесковых огней на ВС означает начало его движения.

(в ред. постановления Минтранса от 23.03.2018 N 9)

Перед пересечением путей руления (буксировки) ВС водитель должен остановить транспортное средство для пропуска рулящего или буксируемого ВС, обеспечив расстояние между крайними точками ВС и транспортного средства не менее 10 м.

При рулении ВС по ПРД, по краю которой проходит маршрут движения, водитель транспортного средства, находящегося на данном маршруте движения, для обеспечения безопасного расстояния между транспортным средством и рулящим ВС обязан освободить маршрут движения путем съезда на участок перрона между двумя смежными МС в местах разрешенного въезда, отмаркированного пунктирной линией.

42. Скорость движения транспортных средств по перрону должна быть не более 20 км/ч, на остальных участках аэродрома - не более 40 км/ч. Указанные ограничения не распространяются на спецмашины, выполняющие эксплуатационные работы на покрытиях ВПП, РД, а также спецмашины аварийно-спасательных расчетов и службы авиационной безопасности, вызванные по тревоге и передвигающиеся с включенными проблесковыми маячками. Спецмашины аварийно-спасательных расчетов, следующие с включенными проблесковыми маячками, имеют преимущество перед всеми другими транспортными средствами на аэродроме.

(в ред. постановления Минтранса от 23.03.2018 N 9)

Скорость движения спецмашин при подъезде к обслуживаемому ВС, отъезде от него и маневрировании в зоне обслуживания не должна превышать 5 км/ч.

43. В условиях плохой видимости и плохого состояния покрытий аэродрома скорость передвижения спецмашин и других транспортных средств по территории аэродрома уменьшается до пределов, обеспечивающих безопасное передвижение спецмашин по территории аэродрома и исключающих повреждение ВС. Движение спецмашин в этом случае производится при повышенном внимании водительского состава.

В тех случаях, когда применяются процедуры ограниченной видимости, специально разработанной инструкцией о порядке применения данных процедур должно быть предусмотрено снижение количества транспортных средств, находящихся на рабочей площади аэродрома, до минимума, обеспечивающего технологический цикл обслуживания воздушных судов и выполнение эксплуатационных процедур на территории аэродрома, необходимых в том числе и в условиях применения процедур ограниченной видимости.

(часть вторая п. 43 введена постановлением Минтранса от 23.03.2018 N 9)

44. На всех въездах с внутрипортовых дорог в КЗЛП или на РД должны устанавливаться аэродромные знаки ожидания на маршруте движения, которые состоят из дорожного знака "Проезд без остановки запрещен" и надписи "Проезд без разрешения диспетчера ОВД запрещен".

Выезд спецмашин в КЗЛП и на РД без сопровождения ответственного должностного лица, без радиосвязи и разрешения РП категорически запрещен. Требования, предъявляемые к спецмашинам, которым разрешается в установленном порядке занимать КЗЛП и РД, указаны в главе 13 настоящих Авиационных правил.

45. Запрещается выезд и движение по искусственным покрытиям аэродрома транспортных средств с загрязненными колесами, а также тракторов и других механизмов на гусеничном ходу.

При въезде на искусственные покрытия аэродрома с грунтовых элементов аэродрома водитель должен остановить транспортное средство для проверки чистоты колес, при необходимости произвести их очистку и только после этого продолжить движение по искусственным аэродромным покрытиям.

46. При организации движения транспортных средств на территории аэродрома во всех случаях, не оговоренных настоящими Авиационными правилами, следует руководствоваться ПДД.

ГЛАВА 4

ДОПУСК ВОДИТЕЛЬСКОГО СОСТАВА К УПРАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ НА ТЕРРИТОРИИ АЭРОДРОМА

47. Водители транспортных средств допускаются к управлению транспортными средствами на территории аэродрома только после изучения ими настоящих Авиационных правил в части правил передвижения транспортных средств на территории аэродрома и Схемы организации движения транспортных средств по перрону данного аэродрома.

48. Каждый водитель перед началом самостоятельной работы на территории аэродрома должен пройти специальную подготовку. Подготовка водителей к самостоятельной работе на территории аэродрома включает обучение, стажировку, проверку знаний и практических навыков.

49. Стажировка водителя для допуска к управлению транспортными средствами на территории аэродрома имеет целью ознакомление водителя с территорией аэродрома и правилами передвижения на территории аэродрома.

В процессе стажировки водитель должен усвоить маршруты движения и правила передвижения транспортных средств на территории аэродрома.

50. Для допуска водителя к управлению транспортными средствами на территории аэродрома стажировка проводится в объеме не менее трех рабочих смен с обязательным движением во всех зонах территории аэродрома согласно Схеме организации движения транспортных средств по перрону.

51. Допуск водителей спецмашин для выполнения технологических операций на территории аэродрома, подъезда к ВС, лидирования или буксировки ВС, работы на ПА или топливозаправщиках производится после изучения ими соответствующих типов спецмашин, их специального оборудования, особенностей их эксплуатации, указанных в инструкциях заводов-изготовителей, требований настоящих Авиационных правил в части выполнения технологических операций на территории аэродрома, подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС, лидирования или буксировки ВС.

52. Стажировка водителей для работы на спецмашинах должна проводиться в общем объеме не менее восьми рабочих смен, при этом водителями спецмашин, лидирующих ВС, и спецмашин-буксировщиков ВС должно быть выполнено не менее восьми соответственно лидирований и буксировок ВС.

При стажировке на новый тип спецмашины для технического, коммерческого обслуживания ВС или для выполнения эксплуатационных работ на аэродроме водителя, имеющего допуски соответственно для подъезда к ВС на других спецмашинах или выполнения эксплуатационных работ на аэродроме на других спецмашинах, срок стажировки может быть сокращен до трех рабочих смен.

За установленный срок стажировки обучаемый водитель должен отстажироваться на каждом типе спецмашины, допуск к которой ему планируется оформить. В этих целях при необходимости срок стажировки в установленном порядке может быть увеличен.

При получении новых типов спецмашин водительский состав должен пройти соответствующее обучение по эксплуатации данных спецмашин. В процессе обучения должны быть изучены особенности эксплуатации спецмашин, их специального оборудования, а также имеющиеся особенности маневрирования, особенно при подъезде к ВС и отъезда от ВС.
(часть четвертая п. 52 введена постановлением Минтранса от 23.03.2018 N 9)

53. Стажировка водителей спецмашин по подъезду, отъезду и маневрированию при обслуживании ВС, а также по буксировке ВС должна проводиться с обязательным выполнением всего цикла технологических операций по обслуживанию (буксировке) ВС.

Предварительно отработку навыков подъезда к ВС и отъезда от них рекомендуется производить на специальных площадках, оборудованных макетами, изображающими зоны конструкции ВС, наиболее подверженные повреждениям.

54. Водители спецмашин по эксплуатационному содержанию аэродрома проходят стажировку с обязательным выполнением всего цикла технологических операций по эксплуатационному содержанию аэродрома.

55. Все виды стажировок водителей проводятся под руководством наиболее опытных водителей, назначенных приказом по авиационной организации. При стажировке обучаемый водитель и руководитель стажировки работают по единому графику. Управление транспортным средством на территории аэродрома с выполнением всех технологических операций на спецмашине осуществляет обучаемый водитель, при этом руководитель стажировки должен находиться в кабине спецмашины или рядом со спецмашиной. Ответственность за безопасность движения транспортного средства на территории аэродрома и исключение повреждений ВС при этом несет руководитель стажировки.

56. Допускается совмещать стажировку водителя для допуска к управлению транспортными средствами на территории аэродрома со стажировкой для работы на спецмашине. В этом случае срок стажировки устанавливается не менее десяти рабочих смен.

57. Данные о прохождении водителями курсов обучения и стажировки заносятся в специальный Лист стажировки водителя спецмашины, оформляемый в соответствии с приложением 4 к настоящим Авиационным правилам. Все записи в указанном листе стажировки удостоверяются подписью лиц, ответственных за обучение и стажировку водителей.

58. В процессе стажировки с вновь принимаемыми на работу водителями должны быть изучены под подпись документы согласно приложению 5 к настоящим Авиационным правилам.

59. Подготовка водителей для допуска к управлению транспортными средствами на территории аэродрома, включая стажировку, проводится в авиационной организации по месту их работы. При отсутствии в авиакомпаниях или других авиационных организациях, базирующихся в аэропорту, необходимых условий для подготовки водительского состава в соответствии с требованиями настоящих Авиационных правил подготовка водительского состава с принятием зачетов и оформлением листа стажировки может производиться по договору в авиационной организации, являющейся главным юридическим лицом аэропорта.

60. Допуск водителей всех авиационных организаций к управлению транспортными средствами на территории аэродрома и ведению радиосвязи оформляется приказом руководителя главного юридического лица аэропорта, в ведении которого находится аэродром.

Приказом руководителя главного юридического лица аэропорта должна быть создана постоянно действующая комиссия для допуска водителей к управлению транспортными средствами на территории аэродрома и ведению радиосвязи. Данная комиссия проверяет уровень подготовки и знаний всех водителей, которые допускаются к управлению транспортными средствами на территории данного аэродрома, и готовит заключение о возможности допуска их к управлению транспортными средствами на территории аэродрома и ведению связи по форме согласно приложению 6 к настоящим Авиационным правилам.

Заключение комиссии является основанием для издания приказа о допуске водителей к управлению транспортными средствами на территории данного аэродрома. На основании приказа авиационной организацией, являющейся главным юридическим лицом аэропорта, оформляется талон на право управления транспортными средствами на территории аэродрома по форме согласно приложению 7 к настоящим Авиационным правилам.

61. Допуск водителей для подъезда, отъезда и маневрирования в зоне расположения ВС при его обслуживании, допуск к лидированию и буксировке ВС, а также к работе на ПА и топливозаправщиках производится приказом по авиационной организации, работником которой является данный водитель, на основании положительных заключений в листе стажировки водителя.
(в ред. постановления Минтранса от 23.03.2018 N 9)

Допуск водителей к лидированию ВС оформляется по согласованию с руководителем соответствующей службы воздушного движения (в ведомости зачетов листа стажировки).

Допуск водителей к работе на новом типе спецмашин, ранее не эксплуатируемых в авиационной организации, производится приказом руководителя авиационной организации на основании справки об обучении или иного документа, подтверждающего обучение водителя на данной спецмашине.

(часть третья п. 61 введена постановлением Минтранса от 23.03.2018 N 9)

62. При нарушении водителем требований настоящих Авиационных правил в талоне водителя на право управления транспортными средствами на территории аэродрома делается отметка соответствующими должностными лицами. Водители, имеющие в указанных талонах две отметки о нарушениях в течение одного года, могут быть допущены к работе только после повторной проверки их знаний, принятия зачетов в соответствии с приложением 4 к настоящим Авиационным правилам и издания приказа руководителя соответствующей авиационной организации с выдачей нового талона на право управления транспортными средствами на территории аэродрома.

63. Отметки в талонах на право управления транспортными средствами на территории аэродрома о нарушениях разрешается делать должностным лицам инспекторских органов гражданской авиации, инженеру по безопасности движения на аэродроме, руководителям авиационных организаций, их заместителям, начальникам ССТ, начальникам служб, в распоряжение которых выделяются спецмашины, и начальникам служб, в ведении которых находятся спецмашины.

64. Перед началом работы в смене водители должны пройти медицинский осмотр и получить отметку о допуске к работе в путевом листе или контрольной медицинской книжке водителя. Водители, у которых установлено болезненное состояние или факт употребления алкогольных напитков, к работе не допускаются. По усмотрению руководителя авиационной организации может быть введено обязательное прохождение водителями дополнительного медосмотра по окончании смены. Явку водителей на медосмотр обеспечивают начальники служб, в штате которых состоят водители.

65. При подготовке к ВЛП и ОЗП с водительским составом проводится техническая учеба по особенностям эксплуатации спецмашин в предстоящий период, материальной части спецмашин, их оборудования и правилам работы на территории аэродрома с обязательным повторным изучением документов согласно приложению 5 к настоящим Авиационным правилам.

66. После окончания технической учебы специально созданной комиссией проводится проверка знаний водителями материальной части спецмашин, технологии работы и правил передвижения на территории аэродрома по темам, указанным в приложении 4 к настоящим Авиационным правилам. Проверка знаний водительского состава проводится по специально разработанным в авиационной организации опросным листам. Примерный перечень вопросов для опросных листов указан в приложении 8 к настоящим Авиационным правилам. Результаты проверки оформляются протоколом, который является основанием для издания приказа о допуске водителей к работе в предстоящий период.

ГЛАВА 5

ДОПУСК РАБОТНИКОВ АВИАЦИОННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ К РУКОВОДСТВУ ПОДЪЕЗДОМ, ОТЪЕЗДОМ И МАНЕВРИРОВАНИЕМ СПЕЦМАШИН В ЗОНЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВС

67. Работники авиационных организаций перед началом самостоятельной работы по руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин в зоне обслуживания ВС должны пройти занятия по изучению требований настоящих Авиационных правил и схем подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании различных типов ВС, а также стажировку для приобретения практических навыков. Срок стажировки определяется руководителем авиационной организации. Знание работником авиационной организации обязанностей руководителя подъездом спецмашин к ВС и уровень приобретенных навыков проверяются специально созданной приказом по соответствующей авиационной организации комиссией и оформляются протоколом.

68. Допуск работников авиационных организаций к руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин в зоне обслуживания ВС оформляется приказом по авиационной организации с одновременной выдачей им удостоверений, оформленных по форме согласно приложению 9 к настоящим Авиационным правилам. Для специалистов служб инженерно-авиационного обеспечения полетов, имеющих Свидетельство авиационного специалиста, делается запись в разделе XIII данного свидетельства о допуске к руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин в зоне обслуживания ВС без выдачи вышеуказанных удостоверений.

69. При нарушении работниками авиационных организаций, руководящими подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин при обслуживании ВС, требований настоящих Авиационных правил в их удостоверениях делается соответствующая отметка. Должностные лица, имеющие в Удостоверении на право руководства подъездом, отъездом и маневрированием в зоне обслуживания ВС две отметки о

нарушениях в течение одного года, допускаются к работе по руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин только после повторной проверки их знаний и практических навыков по руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин в зоне обслуживания ВС и издания приказа руководителя соответствующей авиационной организации с выдачей нового удостоверения.

70. Отметки о нарушениях в Удостоверениях на право руководством подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин в зоне обслуживания ВС разрешается делать должностным лицам инспекторских органов гражданской авиации, руководителям авиационных организаций, их заместителям, начальникам ССТ.

71. При подготовке к ВЛП и ОЗП с работниками, руководящими подъездом спецмашин к ВС, проводится техническая учеба с принятием зачетов по знанию ими обязанностей руководителей подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин в зоне обслуживания ВС.

ГЛАВА 6 ДОПУСК ВОДИТЕЛЕЙ К РАБОТЕ НА ПА

72. К управлению ПА допускаются водители с непрерывным трехлетним стажем работы в качестве водителя соответствующих категорий автотранспортных средств, прошедшие специальную подготовку и получившие допуск к управлению ПА на территории аэродрома по форме, установленной приложением 7 к настоящим Авиационным правилам.

73. Первоначальная и последующая подготовка водителей проводится в учебных подразделениях военизированной пожарной службы Министерства по чрезвычайным ситуациям или в подразделениях ППС авиационных организаций по специальной программе подготовки личного состава ППС.

74. Свои профессиональные знания водители ПА повышают самостоятельно и на общих занятиях в системе подготовки личного состава ППС авиационных организаций. Самостоятельные и общие занятия планируются месячными расписаниями и контролируются руководителями ППС.

75. Для водителей, не получающих во время работы достаточной практики вождения ПА, может организовываться практическая езда в неслужебное время, совмещаемая с патрулированием территории.

76. Допуск водителей для работы на ПА производится приказом по авиационной организации на основании протокола, оформленного по форме согласно приложению 10 к настоящим Авиационным правилам, специальной квалификационной комиссии, созданной приказом руководителя авиационной организации.

Комиссией проверяются теоретические знания и практические навыки водителя по управлению ПА и его специальными агрегатами. Проверка знаний производится применительно к ПА, эксплуатируемым в данном подразделении ППС.

ГЛАВА 7 ДОПУСК ВОДИТЕЛЕЙ К РАБОТЕ НА ТОПЛИВОЗАПРАВЩИКАХ

77. К управлению топливозаправщиками допускаются водители не моложе 21 года, имеющие стаж управления автотранспортными средствами категории "С", а при использовании полуприцепа - категории "Е" не менее 3 лет, прошедшие специальную подготовку и получившие соответствующий допуск к управлению топливозаправщиками на территории аэродрома.

78. Водители дополнительно должны пройти обучение по вопросам охраны труда, безопасности движения и безопасной перевозке опасных грузов по специальной программе, разработанной и утвержденной в авиационной организации, эксплуатирующей топливозаправщики, с последующей проверкой знаний.

79. Для проверки знаний водителей топливозаправщиков приказом по авиационной организации должна быть создана специальная комиссия из числа специалистов, прошедших соответствующую подготовку в специальной обучающей организации и имеющих соответствующее свидетельство специалиста, ответственного за перевозку опасных грузов и выполнение погрузочно-разгрузочных работ опасных грузов.

Комиссией проверяются теоретические знания и практические навыки водителя. Проверка знаний производится применительно к топливозаправщикам, эксплуатируемым в данной авиационной организации.

Результаты проверки знаний оформляются протоколом.

Допуск водителей для работы на топливозаправщиках производится приказом по авиационной организации.

80. Водители, допущенные к управлению топливозаправщиками, должны ежегодно проходить повторное обучение по программе, указанной в пункте 78 настоящих Авиационных правил, с последующей проверкой знаний.

81. При работе на топливозаправщике водителю запрещается:

резко строгивать топливозаправщик с места;

резко тормозить;

двигаться с выключенным сцеплением и двигателем;

курить в кабине топливозаправщика;

буксировать другие транспортные средства.

82. Водитель топливозаправщика несет ответственность за соответствие технического состояния топливозаправщика требованиям, изложенным в главах 18 и 19 настоящих Авиационных правил.

ГЛАВА 8

ДОПУСК ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ТЕРРИТОРИЮ АЭРОДРОМА

83. Автомобили авиационных организаций, допускаемые к эксплуатации за пределами аэродрома, должны состоять на учете в органах государственной автомобильной инспекции и иметь государственные номерные знаки. Тракторы и самоходные механизмы, допускаемые к эксплуатации за пределами аэродрома, должны состоять на учете в Государственной инспекции по надзору за техническим состоянием машин и оборудования и иметь регистрационные номера установленного образца.

Автомобильные и пневмоколесные краны, автовышки, автоподъемники и топливозаправщики, работающие на дорогах общего пользования, должны быть зарегистрированы в органах Департамента по надзору за безопасным ведением работ в промышленности Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь.

Транспортные средства, допускаемые к эксплуатации только на территории аэродрома, должны иметь гаражные номера, которые наносятся на передние левые и правые дверки транспортных средств, при этом высота цифр должна быть не менее 20 см. Гаражные номера представляют собой арабские цифры. Транспортные средства, имеющие государственные номера, могут иметь и гаражные номера, высота цифр при этом может быть меньше 20 см. Для средств механизации, на которых отсутствуют двери, гаражные номера наносятся с двух сторон на любые участки боковых частей конструкции данных средств, при этом высота цифр, если это возможно, также должна быть не менее 20 см.
(часть третья п. 83 в ред. постановления Минтранса от 23.03.2018 N 9)

Присвоение транспортным средствам гаражных номеров должно регистрироваться в специальном реестре гаражных номеров. Присвоение гаражных номеров транспортным средствам производится последовательно, начиная с цифры "1".
(часть четвертая п. 83 введена постановлением Минтранса от 23.03.2018 N 9)

84. Допуск на территорию аэродрома транспортных средств должен производиться только по пропускам, которые подразделяются на постоянные, временные и разовые и выдаются авиационной организацией, являющейся главным юридическим лицом аэропорта.

Пропуска на транспортные средства при нахождении данных транспортных средств на территории аэродрома должны быть постоянно закреплены на лобовом стекле кабины транспортного средства и не

затеняться посторонними предметами или оборудованием транспортных средств.

Постоянные пропуска выдаются на транспортные средства авиационных организаций Республики Беларусь, базирующихся или осуществляющих аэропортовую деятельность по обеспечению полетов на данном аэродроме. Постоянные пропуска выдаются на срок до одного года.

Временные пропуска выдаются на транспортные средства организаций, которые выполняют работы на территории аэродрома или деятельность которых связана с необходимостью въезда на территорию аэродрома, при условии наличия в данной организации водительского состава, прошедшего специальную подготовку и имеющего допуск для самостоятельного управления транспортными средствами на территории данного аэродрома, оформленный в соответствии с приложением 7 к настоящим Авиационным правилам. Временные пропуска выдаются на срок до 6 месяцев.

Разовые пропуска выдаются на транспортные средства для разового въезда на территорию аэродрома. Разовые пропуска действуют только в течение одного указанного в них дня и изымаются при выезде транспортного средства с территории аэродрома.

85. Постоянные, временные и разовые пропуска для въезда на территорию аэродрома должны оформляться по формам согласно приложению 11 к настоящим Авиационным правилам и иметь диагональную полосу с левого верхнего угла в правый нижний угол синего цвета шириной не менее 10 мм.

В пропусках должна содержаться следующая информация:

название аэропорта;

вид (для временных и разовых пропусков) и номер пропуска;

срок действия пропуска (для постоянных и временных пропусков) или дата действия (для разовых пропусков);

тип (марка) транспортного средства;

государственный регистрационный номер (для транспортных средств авиационных организаций допускается гаражный номер);

организация-владелец транспортного средства;

фамилия, инициалы водителя транспортного средства (для разовых пропусков);

должность, фамилия, инициалы должностного лица, сопровождающего транспортное средство (для разовых пропусков);

дата выдачи пропуска.

86. Водитель транспортного средства, въезжающего на территорию аэродрома, должен иметь при себе талон на право управления транспортными средствами на территории данного аэродрома. При отсутствии указанного талона у водителя въезд на территорию аэродрома и все передвижения по территории аэродрома транспортного средства под управлением данного водителя производятся только в сопровождении должностного лица авиационной организации, допущенного к выполнению данных функций в соответствии с требованиями пункта 91 настоящих Авиационных правил.

87. Въезд на территорию аэродрома транспортных средств, технически неисправных, с неудовлетворительным внешним видом, загрязненными колесами, не допускается.

ГЛАВА 9

ДОПУСК НА ТЕРРИТОРИЮ АЭРОДРОМА И ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ НА ТЕРРИТОРИИ АЭРОДРОМА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ СТОРОННИХ ОРГАНИЗАЦИЙ

88. В общем случае допуск на территорию аэродрома транспортных средств сторонних организаций производится по разовым пропускам, которые выдаются службой авиационной безопасности главного юридического лица аэропорта по заявкам служб авиационных организаций, в ведение которых прибыли транспортные средства.

Въезд на территорию аэродрома личных транспортных средств не допускается.

89. Въезд на территорию аэродрома и выезд с территории аэродрома транспортных средств сторонних организаций по разовым пропускам фиксируется контролером КПП в Журнале учета въезда транспортных средств сторонних организаций на территорию аэродрома, который ведется по форме согласно приложению 12 к настоящим Авиационным правилам.

90. Въезд на территорию аэродрома и дальнейшее передвижение по территории аэродрома транспортных средств сторонних организаций производятся только в сопровождении должностных лиц авиационных организаций, как правило, тех подразделений, в ведение которых они прибыли.

Фамилии, инициалы и должности должностных лиц, ответственных за сопровождение транспортных средств сторонних организаций, должны быть зафиксированы на КПП в Журнале учета въезда автотранспортных средств сторонних организаций на территорию аэродрома. Указанные должностные лица обязаны обеспечить встречу транспортного средства сторонней организации на КПП, сопровождение его до места работы, обратно и при других передвижениях по территории аэродрома, а также контроль за данным транспортным средством в процессе нахождения его на территории аэродрома. На указанные должностные лица возлагается вся ответственность за соблюдение правил передвижения по территории аэродрома данных транспортных средств сторонних организаций и обеспечение безопасности полетов при нахождении данных транспортных средств на территории аэродрома.

91. Должностные лица, допущенные к сопровождению транспортных средств сторонних организаций по территории аэродрома, определяются приказами по каждой авиационной организации, базирующейся в аэропорту (на аэродроме). Списки должностных лиц, допущенных к сопровождению транспортных средств сторонних организаций по территории аэродрома, должны находиться на КПП.

92. Все виды работ на территории аэродрома, выполняемые сторонними организациями, проводятся под контролем ответственных лиц соответствующих служб авиационных организаций.

93. Перед въездом на территорию аэродрома водители сторонних организаций проходят инструктаж по правилам движения транспортных средств по территории аэродрома. Инструктаж проводится должностными лицами службы, авиационной организации, в ведение которой они прибыли. Инструктаж проводится по специально разработанной инструкции для водителей сторонних организаций по правилам передвижения по аэродрому, которая разрабатывается главным юридическим лицом аэропорта в соответствии с типовой инструкцией, приведенной в приложении 13 к настоящим Авиационным правилам, и местными условиями.

Результаты инструктажа фиксируются путем подписи водителей сторонних организаций на последнем листе экземпляра инструкции для водителей сторонних организаций.

94. Лица, ответственные за сопровождение по территории аэродрома транспортных средств сторонних организаций, также должны быть ознакомлены под подпись с инструкцией для водителей сторонних организаций по правилам передвижения по аэродрому.

95. Движение транспортных средств сторонних организаций по перрону производится строго в соответствии со Схемой организации движения транспортных средств по перрону и согласно выполненной маркировке аэродромных покрытий. Въезд транспортных средств сторонних организаций в зону обслуживания ВС, отмаркированную красным цветом, запрещен.

96. Для водителей транспортных средств сторонних организаций, выполняющих работы на территории аэродрома в течение длительного периода, главным юридическим лицом аэропорта может быть организовано обучение по программе подготовки водителей транспортных средств, допускаемых для работы на территории аэродрома, без права подъезда к ВС и выполнения эксплуатационно-технологических работ на территории аэродрома. После обучения и проверки знаний специальной комиссией главного юридического лица аэропорта данным водителям выдается талон на право управления транспортными средствами на территории аэродрома согласно приложению 7, а на транспортное средство сторонней организации - временный пропуск.

Вышеуказанные талоны и временные пропуска выдаются на срок не более чем 6 месяцев. По истечении указанного срока водители должны пройти проверку знаний правил передвижения на территории аэродрома с продлением срока действия талонов на право управления транспортными средствами по территории аэродрома или получением новых талонов и новых временных пропусков на автомобиль.

Просроченные талоны и пропуска считаются недействительными.

97. Сопровождение транспортных средств сторонних организаций, водители которых в установленном порядке прошли обучение и имеют соответствующий талон на право управления транспортными средствами на территории аэродрома, не требуется.

98. Организация обучения водителей транспортных средств сторонних организаций возлагается, как правило, на ССТ.

99. Контролеры КПП несут персональную ответственность за выполнение требований настоящих Авиационных правил в части допуска на территорию аэродрома транспортных средств с действующими пропусками для въезда на данный аэродром и под управлением водителей, имеющих талон на право управления транспортными средствами по территории данного аэродрома, а в случае отсутствия данного талона - в сопровождении ответственных должностных лиц авиационных организаций.

ГЛАВА 10

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ СПЕЦМАШИН ПРИ ТЕХНИЧЕСКОМ И КОММЕРЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ ВС

100. Для выполнения работ по обслуживанию ВС ССТ в соответствии с утвержденным руководителем (начальником филиала) авиационной организации табелем выделяет спецмашины в распоряжение подразделений, которые обеспечивают обслуживание ВС и несут ответственность за организацию работы выделенных в их распоряжение спецмашин.

101. Организация работ по обслуживанию ВС должна соответствовать требованиям авиационных правил, действующих в гражданской авиации Республики Беларусь, и Руководства по эксплуатации данного типа ВС. При работе спецмашин в зоне обслуживания ВС должны строго соблюдаться требования настоящих Авиационных правил, определяющие порядок работ и меры безопасности при обслуживании ВС.

102. Порядок и очередность подачи спецмашин для обслуживания ВС определяются действующими технологическими графиками и табелями выделения спецмашин.

103. Спецмашины, предназначенные для работы в зоне обслуживания ВС, должны быть укомплектованы упорными колодками. Погрузочно-разгрузочные машины, трапы помимо этого должны быть оборудованы амортизирующими устройствами, обеспечивающими мягкий контакт с фюзеляжем ВС.

Телескопические трапы должны быть оборудованы маячками красного цвета постоянного свечения интенсивностью не менее 10 кд.

104. Подъезд, маневрирование, отъезд и установка спецмашин в рабочее положение при обслуживании ВС должны выполняться в соответствии со схемами подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС, указанными в приложении 3 к настоящим Авиационным правилам, под руководством ответственных должностных лиц согласно приложению 14 к настоящим Авиационным правилам.

105. Для улучшения качества обслуживания ВС, обеспечения необходимых мер по предотвращению повреждений ВС схемы подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС, указанные в приложении 3 к настоящим Авиационным правилам, могут быть переработаны с учетом местных условий и особенностей применяемых спецмашин.

Если на какой-либо тип ВС схема подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании данного типа ВС в приложении 3 к настоящим Авиационным правилам отсутствует, то указанная схема должна быть разработана в соответствии с особенностями конструкций соответствующих ВС и особенностями применяемых спецмашин.

106. Каждая разработанная или переработанная в соответствии с пунктом 105 настоящих Авиационных правил схема подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС утверждается руководителем авиационной организации, являющейся главным юридическим лицом аэропорта, и согласовывается руководителями других авиационных организаций, допущенных к выполнению в данном аэропорту аэропортовой деятельности по инженерно-авиационному обеспечению, сервисному обеспечению, обеспечению спецтранспортом и обеспечению ГСМ.

107. На каждом аэродроме должен быть комплект схем подъезда и отъезда и маневрирования спецмашин для обслуживания ВС, выполняющих полеты на данный аэродром на регулярной основе.

108. Принятые в аэропорту (на аэродроме) Схемы подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС должны быть вывешены в помещениях расположения дежурных смен водительского состава служб ССТ.

109. Спецмашины, прибывшие для обслуживания ВС, должны остановиться при подъезде к зоне обслуживания не ближе 10 м от крайних точек ВС у знака "Т" остановки спецмашин, маркированного белым цветом и расположенного у границы зоны обслуживания, которая маркирована линией красного цвета в виде восьмиугольника.

110. Въезд спецмашин в зону обслуживания ВС, маркированную красной линией, производится только с разрешения и под руководством соответствующего ответственного должностного лица. Въезд в зону технического обслуживания ВС лица, руководящие подъездом спецмашин, согласовывают с инженерно-техническим персоналом, в ответственности которого находится ВС.

111. Остановка спецмашин при подъезде к ВС для технического обслуживания должна производиться не ближе следующих расстояний от крайних точек ВС:

5,0 м - топливозаправщики, передвижные заправочные агрегаты и маслозаправщики;

3,0 м - моторные подогреватели;

2,0 м - спецмашины АС-157 для заправки ВС водой;

0,3 м - спецмашины, подъезжающие к ВС для погрузочно-разгрузочных операций, при наличии на спецмашинах амортизирующих устройств по крайнему габариту кузова допускается производить подъезд на меньшее расстояние, исключающее возможность повреждения ВС;

0,5 м - остальные спецмашины.

Подъезд пассажирских трапов к ВС должен производиться на малой скорости до мягкого соприкосновения амортизирующих устройств трапа с ВС.

112. При работе в зоне обслуживания ВС водители спецмашин обязаны:

въезжать в зону обслуживания или выезжать из данной зоны только с разрешения и под руководством должностного лица, ответственного за подъезд, отъезд и маневрирование спецмашины в зоне обслуживания ВС;

осуществлять движение спецмашин в зоне обслуживания в соответствии со схемами подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС и только с разрешения и под руководством должностного лица, ответственного за подъезд, отъезд и маневрирование спецмашины в зоне обслуживания ВС;

перед началом выполнения маневров по подъезду или отъезду к ВС убедиться в полномочиях (наличие удостоверения на право руководства подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин при обслуживании ВС) должностного лица, руководящего подъездом (отъездом) к ВС;

внимательно следить и четко выполнять сигналы ответственного должностного лица, руководящего подъездом, отъездом, маневрированием;

обеспечить остановку спецмашины при подъезде к ВС на безопасном расстоянии, исключающем его повреждение;

остановить спецмашину и выехать из зоны обслуживания по первому требованию ответственного должностного лица за руководство подъездом, члена экипажа ВС или лица, под ответственностью которого находится ВС;

получив от ответственного должностного лица, руководящего подъездом, команду на подъем или опускание рабочего оборудования, действовать в соответствии с инструкцией по эксплуатации соответствующей спецмашины или средства механизации;

принять меры для немедленного удаления спецмашины из зоны обслуживания и перрона в случае выхода ее из строя, после чего доложить о случившемся руководителю работ, бригадиру или диспетчеру службы;

находиться постоянно в спецмашине или у спецмашины и контролировать работу механизмов и агрегатов спецмашины и ее спецоборудования, при обслуживании ВС с использованием телескопических, самоходных и прицепных пассажирских трапов находиться в спецмашине или у спецмашины во время посадки и высадки пассажиров, допускается участие водителя спецмашины, доставившей бортопитание к ВС, в загрузке его на борт ВС при условии отключения двигателя данной спецмашины;
(в ред. постановления Минтранса от 23.03.2018 N 9)

иметь при себе и предъявлять по требованию должностных лиц, указанных в пункте 63 настоящих Авиационных правил, талон на право управления транспортными средствами на территории аэродрома.

113. Ответственные должностные лица, руководящие подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин, обязаны:

руководить движением спецмашин в зоне обслуживания ВС в соответствии со схемами подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС при помощи сигналов, установленных приложением 15 к настоящим Авиационным правилам;

руководить подъездом спецмашин, контролируя движение их относительно ВС и поддерживая визуальную связь с водителем;

перед подачей сигнала водителю на въезд (выезд) в зону обслуживания, а также на подъем (опускание) рабочего органа спецмашины убедиться в том, что нет препятствий для маневра спецмашины у ВС, а также для подъема (опускания) кузова или рабочего органа;

обеспечить остановку спецмашины при подъезде к ВС на расстоянии, исключающем его повреждение;

в случае возникновения ситуации при подъеме или опускании рабочего органа, при которой возникает угроза повреждения ВС, немедленно подать водителю спецмашины голосом команду "стоп", продублировав ее соответствующим сигналом согласно приложению 15 к настоящим Авиационным правилам;

после остановки спецмашины у ВС установить упорную колодку под одно из колес со стороны движения к ВС, затем установить вторую колодку с противоположной стороны колеса (упорные колодки должны находиться на спецмашине);

находиться у ВС до окончания работы спецмашины;

при отъезде спецмашины от ВС перед подачей сигнала "отъезжайте" проверить отключение от борта ВС кабелей, разъемов, шлангов и тросов заземления;

убрать колодку со стороны отъезда спецмашины и подать сигнал "отъезжайте", а после его отъезда на расстояние 5 м от ВС убрать вторую колодку, упорные колодки разместить на спецмашине;

иметь при себе и предъявлять по требованию должностных лиц, указанных в пункте 70 настоящих Авиационных правил, удостоверение на право руководства подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин при обслуживании ВС.

114. При неправильном маневре спецмашины, в результате которого возникает опасность повреждения ВС, руководитель подъездом должен подать сигнал "остановитесь", затем сигнал на выполнение маневра, исключающего повреждение ВС, после этого подать команду на выезд спецмашины из зоны обслуживания. После выезда спецмашины из зоны обслуживания, маркированной красной линией, остановить спецмашину и выяснить у водителя причины неправильного выполнения маневра, затем обеспечить руководство повторным подъездом спецмашины к ВС.

115. Ответственность за нарушение правил подъезда, отъезда и маневрирования в зоне обслуживания ВС возлагается:

на водителя спецмашины за неправильное или несвоевременное выполнение сигналов руководителя подъездом, а также за самовольные маневры без разрешения руководителя подъездом;

на ответственное должностное лицо, руководящее подъездом, за подачу водителю неправильных или несвоевременных сигналов на выполнение маневра, прекращение выполнения маневра, подъем или опускание рабочих органов спецмашины, а также за несвоевременную или неправильную установку упорных колодок.

116. О всех нарушениях требований настоящих Авиационных правил, допущенных водителями спецмашины и лицами, руководящими подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин при работе в зоне обслуживания ВС, в талонах водителей на право управления транспортными средствами на территории аэродрома и в удостоверениях ответственных должностных лиц, руководящих подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин при обслуживании ВС, должностными лицами, указанными в пунктах 63 и 70 настоящих Авиационных правил, делается отметка о нарушениях.

ГЛАВА 11 ОРГАНИЗАЦИЯ БУКСИРОВКИ ВС

117. Буксировка ВС должна выполняться под руководством ответственных лиц подразделения инженерно-авиационного обеспечения полетов в соответствии с требованиями НТЭРАТГА, настоящих Авиационных правил и Руководства по летной эксплуатации соответствующего типа ВС согласно установленной схеме движения ВС на аэродроме.

118. Буксировка ВС по ПРД, РД и ВПП осуществляется только с разрешения диспетчера службы воздушного движения. При движении ВС ответственный за буксировку должен руководствоваться требованиями по буксировке данного типа ВС и схемой расстановки и движения ВС на перроне данного аэродрома.

119. Решение о буксировке ВС принимает начальник или инженер смены подразделения инженерно-авиационного обеспечения полетов, он же назначает должностное лицо, ответственное за буксировку, и подчиненный ему состав бригады. Должностное лицо, ответственное за буксировку, авиатехники (авиамеханики) бригады и водитель тягача должны быть подготовлены и допущены к выполнению этих работ приказом руководителя авиационной организации.

120. К буксировке ВС приказом руководителя авиационной организации допускаются водители тягачей, обученные правилам буксировки соответствующих типов ВС. Во время буксировки ВС водитель тягача подчиняется должностному лицу, ответственному за буксировку, и выполняет все его указания.

121. Скорость буксировки должна обеспечивать безопасность движения и соответствовать инструкции по буксировке ВС данного типа. ВС должно буксироваться без рывков и резких поворотов. Страгивание тягача с места и остановка должны производиться плавно.

122. Буксировка ВС производится с включенными аэронавигационными огнями. В темное время суток и при видимости менее 2 км буксировка выполняется на пониженной скорости и с соблюдением повышенных мер предосторожности.

123. Для буксировки ВС следует использовать тягачи, оборудованные средствами радиосвязи и проблесковыми маячками желтого цвета с огнями низкой интенсивности с частотой проблесков 60 - 90 в минуту интенсивностью 40 - 400 кд, включаемыми при буксировке независимо от времени суток, а также специальными буксировочными устройствами, водилами, тросами, адаптерами, определенными технической документацией для данного типа ВС.

124. Перед началом буксировки начальник или инженер подразделения инженерно-авиационного обеспечения полетов проводит устный инструктаж инженерно-технического состава бригады, назначенной для буксировки ВС. Он указывает на особенности выполнения работ при данных условиях погоды (особенно при гололеде, сильном ветре), информирует о размещении ВС и СНО на стоянке, состоянии путей перемещения ВС и буксировочных средств, проверяет готовность членов бригады к работе.

125. Должностное лицо, ответственное за буксировку ВС, руководит действиями всех должностных лиц, участвующих в буксировке. Перед выполнением работ оно обязано проверить:

готовность ВС к буксировке (исправность тормозов колес, закрытие дверей, крышек люков и отсеков,

отключение от ВС средств наземного обслуживания и отвод их от ВС на безопасное расстояние);

готовность средств связи, применяемого водила, троса, захватывающего устройства на тягаче;

возможность свободного вывода ВС с места стоянки.

126. При буксировке ВС безводильным способом водитель буксира должен обеспечить подбор и установку необходимого адаптера.

127. Самолеты 1 - 3-го классов и вертолеты 1-го класса разрешается буксировать только при наличии радиосвязи, а самолеты 4-го класса и вертолеты 2 - 4-го классов - при визуальной связи между должностным лицом, ответственным за буксировку, командиром ВС (находящимся на его рабочем месте бортинженером, бортмехаником, авиатехником) и водителем тягача. Команды подаются голосом с помощью радиосредств и сигналов.

128. Должностное лицо, ответственное за буксировку, должно размещаться в поле зрения должностного лица, находящегося в пилотской кабине ВС, и водителя тягача.

129. Должностное лицо, находящееся во время буксировки на месте командира ВС, несет ответственность за своевременные действия по остановке ВС в аварийных ситуациях торможением колес основных опор. Торможение колес применяют в случаях крайней необходимости: при угрозе столкновения с препятствием, расцеплении ВС с тягачом, поломке водила, опасности наезда ВС на тягач (при мягкой сцепке), в других случаях, которые могут создать аварийную ситуацию.

130. Во время буксировки запрещается:

страгивать ВС с места раскачиванием;

находиться людям на поверхностях ВС (крыле, фюзеляже), подножках кабины тягача и на буксировочном устройстве;

устранять неисправности в сочленениях водила с ВС и тягачом во время движения;

толкать ВС с помощью водила при заднем ходе тягача;

вытаскивать ВС, застрявшее в грунте, за переднюю опору.

131. В ОЗП тягачи должны быть дооборудованы (дооснащены) необходимыми приспособлениями для обеспечения буксировки ВС при низких коэффициентах сцепления на аэродромных покрытиях.

132. Водитель, выполняющий буксировку ВС, должен иметь при себе и предъявлять по требованию должностных лиц, указанных в пункте 63 настоящих Авиационных правил, талон на право управления транспортными средствами на территории аэродрома.

ГЛАВА 12 ОРГАНИЗАЦИЯ ЛИДИРОВАНИЯ ВС

133. Лидирование ВС осуществляется с целью предотвращения столкновения ВС при их рулении с наземными препятствиями и другими ВС.

134. Лидирование ВС должно осуществляться на специально оборудованной спецмашине водителем, прошедшим необходимое обучение и имеющим в талоне на право управления транспортными средствами на территории аэродрома допуск на лидирование ВС и допуск к ведению радиосвязи.

135. Спецмашина для лидирования ВС должна быть оборудована:

приемником УКВ-диапазона для прослушивания радиообмена на частоте "ДПА - ВС";

радиостанцией внутримаршрутной связи;

проблесковым маячком желтого цвета с частотой проблесков 60 - 90 в минуту интенсивностью 200 - 400 кд;

световым табло "следуйте за мной";
светофорами красного и зеленого цветов;
буксировочным тросом.

136. Необходимость лидирования ВС на каждом аэродроме определяется инструкцией по производству полетов на основании требований Авиационных правил организации и выполнения полетов в гражданской авиации Республики Беларусь и с учетом местных особенностей расположения МС и схем руления ВС.

137. При лидировании ВС водитель спецмашины сопровождения обязан:

постоянно поддерживать связь по радиостанции внутрипортовой радиосвязи с диспетчером ДПА;
непрерывно прослушивать эфир на частоте "ДПА - ВС";
поддерживать безопасную дистанцию между лидирующей спецмашиной и лидируемым ВС;

знать схемы расположения РД, ПРД, МС и схемы руления ВС различных типов для взлета и после посадки в соответствии с инструкцией по производству полетов на аэродроме;

в процессе лидирования не допускать самовольных маневров, выполняемых без указания диспетчера ДПА, неправильного или несвоевременного выполнения указаний диспетчера ДПА.

138. Непосредственно перед лидированием ВС водитель спецмашины по радиостанции внутрипортовой связи должен получить от диспетчера ДПА следующую информацию:

номер МС;
тип и позывной лидируемого ВС;
маршрут движения.

С целью определения диспетчером ДПА правильности принятия выданной информации водителем спецмашины полученные указания должны повторяться.

139. Лидирование ВС осуществляется с включенными световым табло "следуйте за мной" и зеленым сигналом светофора. Лидирование ВС осуществляется по осевым рулежным маркировочным знакам.

140. В случае возникновения угрозы безопасности руления лидируемого ВС, появления неисправности в лидирующей спецмашине водитель данной машины сопровождения для срочной остановки ВС выключает световое табло "следуйте за мной" и зеленый светофор, включает красный светофор и по радиостанции внутрипортовой связи передает диспетчеру ДПА сообщение о необходимости срочного прекращения руления по причине наличия препятствий на пути движения машины (ВС) или появления неисправности в машине.

Водитель лидирующей спецмашины несет ответственность за движение спецмашины строго по осевым рулежным маркировочным знакам и по маршрутам движения, указанным диспетчером ДПА.

141. По завершении лидирования ВС водитель машины сопровождения по радиостанции внутрипортовой связи докладывает диспетчеру ДПА об окончании лидирования.

142. На каждом аэродроме в соответствии с требованиями данной главы настоящих Авиационных правил должна быть разработана инструкция о порядке лидирования ВС на аэродроме. Данной инструкцией также должно быть определено:

место начала и окончания лидирования ВС при рулении ВС на вылет и рулении ВС после посадки;
место окончания лидирования после посадки ВС и после лидирования на вылет ВС;

порядок использования (включения и выключения) светового табло "следуйте за мной", проблескового маячка, светофоров зеленого и красного цветов;

маршруты движения спецмашины после окончания лидирования ВС;

порядок ориентирования водителя спецмашины и особенности лидирования ВС в условиях отсутствия видимости маркировочных линий на аэродромных покрытиях при наличии на них слоя осадков.

143. Инструкция о порядке лидирования ВС на аэродроме водителями, допущенными к лидированию ВС, должна быть изучена под подпись. Допуск водителей к работе по лидированию ВС производится после принятия зачета по знанию данной инструкции. При подготовке к ОЗП и ВЛП инструкция о порядке лидирования ВС на аэродроме в обязательном порядке повторно изучается с водителями, допущенными к лидированию ВС.

144. Водитель, выполняющий лидирование ВС, должен иметь при себе и предъявлять по требованию должностных лиц, указанных в пункте 63 настоящих Авиационных правил, талон на право управления транспортными средствами на территории аэродрома.

ГЛАВА 13

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ РАБОТ НА ТЕРРИТОРИИ АЭРОДРОМА

145. Состояние спецмашин, используемых для выполнения работ в КЗЛП и на РД, должно соответствовать требованиям ПДД.

Данные спецмашины должны быть дополнительно оснащены буксировочными устройствами и оборудованы проблесковыми маячками желтого цвета с огнями низкой интенсивности с частотой проблесков 60 - 90 в минуту интенсивностью 40 - 400 кд. До замены на новое оборудование допускается использовать проблесковые маячки оранжевого цвета.

На аварийно-спасательных спецмашинах и спецмашинах службы авиационной безопасности устанавливаются проблесковые маячки синего цвета с огнями низкой интенсивности с частотой проблесков 60 - 90 в минуту интенсивностью 40 - 400 кд.

Проблесковые маячки должны устанавливаться на крыше кабины или на верхней части конструкции кузова так, чтобы был обеспечен круговой обзор огня и его не затеняли надстройки на машине. Опорная площадка огня должна быть расположена горизонтально.

146. Спецмашины авиационных организаций, используемые для выполнения работ в КЗЛП и на РД, должны быть оборудованы радиостанциями внутрипортовой связи.

Допускается отсутствие радиостанций внутрипортовой связи на транспортных средствах сторонних организаций, привлекаемых для выполнения работ в КЗЛП и на РД. Допуск данных транспортных средств на территорию аэродрома, их работа и передвижение по территории аэродрома, в том числе в пределах КЗЛП и РД, производятся в соответствии с требованиями глав 9, 13 настоящих Авиационных правил.

147. Машина руководителя работ в КЗЛП должна быть дополнительно оборудована радиостанцией УКВ-диапазона для прослушивания радиообмена на частоте "ДПА - ВС".

148. Радиотелефонный обмен должен записываться на аппаратуре звукозаписи.

149. Водители спецмашин должны знать установленный порядок движения по аэродрому, порядок ведения радиосвязи, действующие позывные абонентов связи, иметь оформленные в установленном порядке допуски для передвижения по территории данного аэродрома и для ведения радиосвязи.

150. Для выполнения эксплуатационно-технологических работ на территории аэродрома ССТ выделяет спецмашины в распоряжение соответствующих служб, которые осуществляют организацию работы спецмашин, взаимодействие со службой воздушного движения и несут ответственность за обеспечение безопасности полетов при производстве работ на летном поле.

151. При выполнении эксплуатационно-технологических работ на территории аэродрома должны соблюдаться требования авиационных правил "Аэродромное обеспечение полетов на аэродромах гражданской авиации Республики Беларусь" и технологии взаимодействия службы воздушного движения со службами, обеспечивающими полеты в аэропорту, которая с учетом местных условий должна быть разработана в каждом аэропорту (аэродроме).

152. Работы, связанные с нарушением целостности аэродромных покрытий и грунтовой поверхности элементов аэродрома, все службы авиационных организаций могут выполнять только после согласования исполнительной схемы их производства с руководителем службы аэродромного обеспечения полетов с оформлением разрешения на производство работ на территории аэродрома по установленной форме.

153. Все текущие работы на летном поле выполняются по согласованию с РП, оформленному в установленном порядке в контрольных листах осмотра летного поля.

154. Все работы на перроне (при передвижении и остановке спецмашин с отступлением от действующих схем и нанесенной маркировки) производятся только с включенными проблесковыми маячками.

155. Проблесковые маячки должны включаться во время работы независимо от времени суток, габаритные огни - в темное время суток и в условиях ограниченной видимости (менее 2000 м).

156. В рабочее время аэропорта запрещается занимать КЗЛП и РД (находиться в КЗЛП и на РД) спецмашинам без работающих проблесковых маячков, а в темное время суток и в условиях ограниченной видимости (менее 2000 м) и габаритных огней, без оснащения буксировочными устройствами и средствами пожаротушения, а также без сопровождения руководителя работ.

В рабочее время аэропорта в процессе производства работ в КЗЛП радиостанции, проблесковые маячки, а в темное время суток и в условиях ограниченной видимости габаритные огни выключать запрещается.

157. Занятие ВПП, других участков КЗЛП и РД спецмашинами для производства работ производится по команде, поступившей по радиосвязи от руководителя работ, или по понятным, заранее оговоренным визуальным сигналам руководителя работ, при этом руководитель работ обязан визуально обеспечить контроль за выполнением данных сигналов. Освобождение ВПП и других участков КЗЛП также обязательно должно контролироваться визуально.

158. При выполнении работ на летном поле организацию движения спецмашин, а также контроль за их работой обеспечивает руководитель работ, который обязан по указанию диспетчера службы воздушного движения в случае необходимости принимать меры по немедленному освобождению КЗЛП или РД. Ответственный руководитель работ должен постоянно находиться на месте производства работ до их полного завершения.

159. В рабочее время (по режиму работы аэропорта или аэродрома) все работы в КЗЛП и РД должны производиться только при наличии устойчивой двусторонней связи руководителя работ с диспетчером службы воздушного движения, через каждые 15 минут должна производиться контрольная проверка радиосвязи. При отказе радиосвязи или ее неустойчивости руководитель работ должен принять экстренные меры для эвакуации с КЗЛП и РД спецмашин.

Сигналы, применяемые для экстренного освобождения ВПП и КЗЛП при потере радиосвязи, устанавливаются на каждом аэродроме технологией взаимодействия службы воздушного движения с наземными службами, обеспечивающими полеты в аэропорту (на аэродроме).

160. При выполнении работ на летном поле организацию движения спецмашин, а также контроль за их работой обеспечивает руководитель работ, который обязан не позднее чем за 5 минут до расчетного (уточненного) времени посадки ВС или в других случаях по указанию диспетчера ДПА обеспечить освобождение КЗЛП.

161. Во время работы в КЗЛП и на РД водители спецмашин обязаны постоянно следить за световыми и звуковыми сигналами и командами по радиосвязи. При получении команды по каналам связи или по установленному сигналу на освобождение КЗЛП или РД водители, работающие в КЗЛП или на РД, обязаны прекратить работу и незамедлительно вывести технику в установленное место за пределы КЗЛП или РД.

162. В случае выхода работающей в КЗЛП или на РД спецмашины из строя водитель обязан немедленно проинформировать об этом руководителя работ и принять все меры по немедленному освобождению КЗЛП или РД. Руководитель работ обязан немедленно доложить об этом диспетчеру службы воздушного движения и принять срочные меры для удаления неисправной спецмашины за пределы КЗЛП или РД.

163. Спецмашины, включенные в перечень спецмашин, допущенных к самостоятельному пересечению ВПП, и оборудованные проблесковыми маячками, буксировочными устройствами и радиостанциями внутрипортовой связи, под управлением водителей, имеющих допуск на ведение связи, при получении соответствующего разрешения диспетчера ДПА по внутрипортовой связи могут самостоятельно производить пересечение ВПП с кратковременным занятием КЗЛП.

164. При удовлетворительной видимости (более 2000 м) по согласованию с диспетчером ДПА допускается въезд в КЗЛП одного транспортного средства, не оснащенного буксировочным устройством и не оборудованного проблесковым маячком и радиостанцией внутрипортовой связи, в сопровождении спецмашины, оборудованной в соответствии с пунктом 147 настоящих Авиационных правил, при этом на необорудованной необходимыми средствами транспортном средстве должен быть включен ближний свет фар.

165. Старшим авиационным начальником аэродрома должен быть утвержден перечень спецмашин, допущенных к работе в КЗЛП, и перечень спецмашин, допущенных к самостоятельному пересечению ВПП. Данные перечни спецмашин с указанием их государственных или гаражных номеров и позывных должны прилагаться к технологии взаимодействия службы воздушного движения с наземными службами, обеспечивающими полеты на аэродроме.

ГЛАВА 14

ПОРЯДОК ВЕДЕНИЯ РАДИОСВЯЗИ ПО РАДИОСТАНЦИЯМ ВНУТРИПОРТОВОЙ СВЯЗИ, УСТАНОВЛЕННЫМ НА СПЕЦМАШИНАХ

166. Водители радиофицированных спецмашин могут вести радиообмен с руководителем работ, диспетчером ССТ и другими абонентами внутрипортовой связи.

Радиообмен документируется звукозаписывающей аппаратурой.

167. Для ведения радиосвязи абонентам назначаются позывные. Позывные спецмашин должны быть нанесены на радиостанциях или панелях спецмашин с учетом обеспечения их видимости с сиденья водителя спецмашины.

168. Радиосвязь начинается с вызова абонента и ответа на вызов. Речь при радиообмене должна быть внятной и членораздельной. Переговоры по радиосвязи должны быть краткими, соответствовать фразеологии, установленной приложением 16 к настоящим Авиационным правилам, и содержать только необходимые сведения.

169. Перед вызовом абонента водитель должен убедиться в том, что он не будет создавать помех радиообмену других абонентов.

170. Полученные команды и сообщения обязательно повторяются тем абонентом, которому они предназначены. В случае если абонент не повторил переданного сообщения, то лицо, передавшее сообщение, обязано потребовать его повторения для подтверждения правильности понятия принятой информации.

171. При выходе из строя радиостанции спецмашины, работающей в КЗЛП или на РД, водитель спецмашины обязан принять меры по информированию об этом руководителя работ и незамедлительному освобождению КЗЛП и РД.

172. При работе в КЗЛП через каждые 15 минут должна производиться контрольная проверка радиосвязи между диспетчером ДПА и руководителем работ.

173. Водители спецмашин, осуществляющие радиообмен по радиостанциям внутрипортовой связи, должны знать фразеологию радиообмена и иметь оформленный в установленном порядке допуск к ведению радиосвязи.

174. В технологию взаимодействия службы воздушного движения с наземными службами, обеспечивающими полеты на аэродроме, разрабатываемую на каждом аэродроме, в обязательном порядке включается раздел о порядке ведения радиосвязи и фразеологии радиообмена между диспетчером ДПА, должностными лицами наземных служб и водителями спецмашин.

ГЛАВА 15

ПРОГРАММА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ НЕСАНКЦИОНИРОВАННЫХ ВЫЕЗДОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В КЗЛП АЭРОДРОМА И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ПОВРЕЖДЕНИЯ ВС НА АЭРОДРОМЕ

175. На каждом аэродроме должна быть разработана Программа предотвращения несанкционированных выездов транспортных средств в КЗЛП аэродрома и предупреждения повреждения ВС на аэродроме, предназначенная для исключения несанкционированного выезда транспортных средств на ВПП, РД или другие части контролируемой зоны аэродрома, а также случаев повреждения ВС транспортными средствами при обслуживании ВС и передвижении транспортных средств по территории аэродрома.

Программа должна включать в себя:

Схему организации движения транспортных средств по перрону;

Схемы подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС;

сведения об имеющихся на аэродроме предупреждающих и информирующих маркировочных, аэродромных знаках, светосигнальном оборудовании;

информацию о порядке допуска на территорию аэродрома транспортных средств сторонних организаций и организации работ на территории аэродрома сторонних организаций в условиях действующего аэропорта;

другую информацию о принимаемых главным юридическим лицом аэропорта мерах по исключению случаев несанкционированного выезда транспортных средств в КЗЛП и повреждения ВС на аэродроме, а также требования данной главы настоящих Авиационных правил.

176. Для предупреждения повреждений ВС транспортными средствами необходимо строгое соблюдение правил организации безопасной работы транспортных средств на аэродроме и особенно спецмашин в зоне обслуживания ВС, а также осуществление мероприятий, обеспечивающих безаварийную работу транспортных средств.

177. Скорость движения транспортных средств по территории аэродрома должна соответствовать требованиям, установленным настоящими Авиационными правилами.

Водители транспортных средств и средств механизации во всех случаях обязаны уступить дорогу рулящим или буксируемым ВС.

178. Движение спецмашин в зоне обслуживания ВС должно производиться при максимальной внимательности водителя, только под руководством ответственного должностного лица и в строгом соответствии со схемами подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС.

179. Движение всех транспортных средств по территории аэродрома должно осуществляться только по установленным маршрутам, маркированным согласно схеме организации движения транспортных средств по территории аэродрома. Маркировка маршрутов движения транспортных средств должна соответствовать требованиям авиационных правил "Аэродромное обеспечение полетов на аэродромах гражданской авиации Республики Беларусь".

180. Запрещается подъезд к ВС спецмашин, не оборудованных средствами пожаротушения, без упорных тормозных колодок и с неисправным спецоборудованием, а погрузочно-разгрузочных машин и трапов - не оборудованных амортизационными упорами, средствами пожаротушения и не оснащенных упорными тормозными колодками.

181. При выполнении полетов на аэродроме в условиях ограниченной видимости (2000 м и менее) движение транспортных средств по территории аэродрома должно быть ограничено минимально необходимым для обеспечения полетов, а работы в пределах КЗЛП и РД должны быть ограничены минимально необходимыми для обеспечения регулярности полетов.

В условиях плохой видимости и плохого состояния покрытий аэродрома скорость передвижения спецмашин по аэродрому уменьшается до пределов, обеспечивающих безопасное передвижение спецмашин по аэродрому и исключаящих повреждение ВС. Движение спецмашин в этом случае производится при повышенном внимании водительского состава.

В условиях плохой видимости разрешается пользоваться звуковыми сигналами, на спецмашинах должны быть включены габаритные и проблесковые (импульсные) огни. Полуприцепы должны иметь красные рефлекторы на задней части кузова и по бокам.

182. Расстановка ВС на перроне, а также маркировка перрона должны соответствовать требованиям авиационных правил "Аэродромное обеспечение полетов на аэродромах гражданской авиации Республики Беларусь".

В тех случаях, когда расстановка ВС не обеспечивает безопасного подъезда к ним, подъезд спецмашин к этим ВС запрещен.

183. На территории аэродрома должна действовать система управления наземным движением и контроля за ним.

При разработке системы управления наземным движением и контроля за ним следует учитывать:

интенсивность движения ВС;

метеоминимум аэродрома (видимость, при которой предполагается выполнять полеты);

сложность схемы летного поля аэродрома;

интенсивность движения транспортных средств на территории аэродрома.

184. Для обеспечения управления наземным движением и контроля за ним аэродромы с ВПП точного захода на посадку III категории должны быть оборудованы радиолокатором обзора летного поля.

ГЛАВА 16

ОРГАНИЗАЦИЯ СТОЯНОК ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

185. Места стоянки транспортных средств оборудуются на территории ССТ. На аэродроме в непосредственной близости от перрона может быть предусмотрена оперативная стоянка спецмашин.

186. Места стоянки транспортных средств на территории ССТ подразделяются на:

стоянки транспортных средств повседневной эксплуатации;

стоянки транспортных средств, находящихся на консервации;

стоянки транспортных средств, ожидающих ремонта или технического обслуживания.

187. Способы хранения транспортных средств должны обеспечивать их сохранность и безотказность работы в любое время года. Для этой цели при хранении транспортных средств на открытых площадках, под навесами или в неотапливаемых помещениях рекомендуется предусматривать оборудование для подогрева двигателей транспортных средств перед запуском.

188. Порядок размещения транспортных средств на стоянках определяется начальником ССТ. При расстановке на местах стоянки и постах обслуживания между транспортными средствами и элементами зданий и сооружений должны соблюдаться интервалы, установленные строительными и противопожарными нормами и правилами.

189. На стоянках транспортных средств запрещается хранить топливо, смазочные, обтирочные и другие материалы.

190. На стоянках транспортные средства устанавливаются в ряды. Расстояние между рядами транспортных средств должно быть не менее 10 м, а между транспортными средствами в ряду - не менее 1 м.

191. Оперативные стоянки спецмашин на аэродроме должны располагаться в непосредственной близости от перрона на площадках с искусственным покрытием и иметь подъездные пути. Места для стоянок спецмашин должны отводиться с учетом безопасных расстояний до зданий и сооружений. Запрещается устраивать стоянки спецмашин на площадках с уклоном, допускающим возможность самопроизвольного скатывания спецмашин и запуск их двигателей.

192. Расположение оперативной стоянки на аэродроме и размещение на ней спецмашин должно обеспечивать быстрый выезд машин к месту работы, безопасность руления ВС и выполнение требований пожарной безопасности.

193. Схемы расстановки спецмашин на оперативных стоянках разрабатываются с учетом территориальных особенностей, расположения и размеров ВПП, РД, перронов, аэродромных сооружений, наличия специальных площадок с искусственным покрытием.

194. На оперативные стоянки устанавливаются только исправные, заправленные и готовые к эксплуатации спецмашины.

195. На стоянках и в зонах, опасных для движения спецмашин, должны наноситься маркировочные знаки и устанавливаться дорожные знаки в соответствии с ПДД, отчетливо видимые в любое время суток. Дорожные знаки устанавливаются с учетом соблюдения полной безопасности движения ВС.

196. В зоне стоянки должно быть закреплено место для каждой спецмашины. Площадка для стоянки должна иметь разметку расстановки спецмашин.

197. Стоянки спецмашин должны быть оборудованы громкоговорящей связью, освещением, средствами пожаротушения и обеспечены буксировочными тросами (жесткими буксирами) из расчета один трос (штанга) на 10 спецмашин.

198. Для оперативного руководства работой спецмашин в районе стоянок рекомендуется размещение диспетчерских пунктов, имеющих связь с водителями спецмашин и соответствующими службами аэропорта. Расположение диспетчерского пункта должно обеспечивать необходимый обзор стоянки.

ГЛАВА 17

ПОРЯДОК ДОПУСКА СПЕЦМАШИН К РАБОТЕ В ОЗП И ВЛП

199. Перед началом ОЗП и ВЛП в каждой авиационной организации должны быть разработаны новые или пересмотрены имеющиеся таблицы выделения спецмашин для технического, коммерческого обслуживания ВС и эксплуатационного содержания аэродрома. Таблицы выделения спецмашин утверждаются руководителем (начальником филиала) авиационной организации.

На основании утвержденных таблиц выделения спецмашин в ССТ готовятся списки спецмашин для ТО и допуски к работе в соответствующий период.

200. В периоды подготовки к работе в ОЗП и ВЛП проводится подготовка спецмашин к работе в соответствующий период согласно утвержденным спискам.

Подготовка спецмашин к работе в ОЗП (ВЛП) включает:

чистку и мойку спецмашины и ее оборудования;

СО;

ремонт и покраску корпуса спецмашины или подкраску отдельных элементов;

укомплектование необходимым оборудованием и оснасткой;

проверку и заполнение учетной и технической документации по спецмашине.

201. Подготовленные к работе в ОЗП (ВЛП) спецмашины должны быть в установленном данной главой настоящих Авиационных правил порядке допущены к работе в соответствующий период.

Прошедшие необходимое ТО, укомплектованные в соответствии с требованиями настоящих Авиационных правил спецмашины, подготовленные к работе в ОЗП или ВЛП, представляются для осмотра специально созданной приказом руководителя авиационной организации комиссии.

202. Техническое состояние спецмашин определяется:

наружным осмотром всех агрегатов, систем, приборов и механизмов спецоборудования;

прослушиванием и проверкой отдельных агрегатов и механизмов во время работы спецмашин;
при необходимости коротким пробегом спецмашины.

203. В процессе осмотра проверяется:

внешний вид, укомплектованность, пригодность для выполнения соответствующих работ;

техническое состояние и работоспособность агрегатов и узлов базового автомобиля, а также специального оборудования;

качество и объем работ, проведенных при подготовке спецмашины к предстоящему периоду эксплуатации;

наличие, укладка, крепление и пригодность к применению положенного к данной спецмашине дополнительного оборудования, средств и приспособлений (радиостанции, проблесковые огни, огнетушители и срок их годности, буксировочные устройства, колодки и др.).

204. По окончании осмотра комиссией составляется протокол допуска к предстоящему периоду работы спецмашин по форме, установленной приложением 17 к настоящим Авиационным правилам.

По аналогичной форме производится допуск к работе в ОЗП и ВЛП средств механизации и оборудования.

ГЛАВА 18

ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К СОСТОЯНИЮ И ОБОРУДОВАНИЮ СПЕЦМАШИН

205. Для обеспечения надежной работы спецмашин, безопасности их передвижения по аэродрому и предотвращения повреждений ВС на аэродроме техническое состояние спецмашин должно соответствовать требованиям, установленным ПДД.

206. При эксплуатации спецмашин должны соблюдаться требования, устанавливаемые заводами-изготовителями к агрегатам автомобиля, специальному оборудованию, а также требования по применяемым ГСМ и спецжидкостям.

207. Спецмашины должны быть укомплектованы заряженными, своевременно проверенными и опломбированными огнетушителями.

При работе спецмашины только на территории аэродрома без выезда на дороги общего пользования наличие медицинской аптечки не обязательно.

208. Окраска спецмашин должна соответствовать следующей цветографической схеме:

пожарные автомобили и другие спецмашины для обеспечения аварийно-спасательных работ - красный цвет;

спецмашины, выезжающие в пределы КЗЛП и РД, - желтый или оранжевый цвет, кабина спецмашины допускается синего цвета.

(в ред. постановления Минтранса от 23.03.2018 N 9)

Транспортные средства, выезжающие в пределы КЗЛП и РД, имеющие окраску, отличную от указанной в данном пункте настоящих Авиационных правил, должны маркироваться флажками, которые крепятся к верхней части конструкции транспортного средства. Количество маркирующих флажков на транспортном средстве определяется исходя из условия обеспечения хорошей видимости с любого направления хотя бы одного маркирующего флажка. Допускается не маркировать транспортные средства флажками при наличии на транспортном средстве радиомаяка системы автоматического зависимого наблюдения с выводом сигнала на ДПА.

(в ред. постановления Минтранса от 23.03.2018 N 9)

Маркирующие флажки должны иметь размер 0,9 x 0,9 м и рисунок в виде шахматной доски с размером квадратов 0,3 x 0,3 м. Цвета квадратов должны контрастировать друг с другом и иметь оранжевый (красный) и белый цвета, за исключением тех случаев, когда эти цвета сливаются с

окружающим фоном.

209. На дверки кабины спецмашины на белом фоне синим цветом наносятся наименование аэропорта или авиакомпании (допускается совместно с логотипом авиационной организации) и гаражные номера спецмашин.

ГЛАВА 19

ТРЕБОВАНИЯ К СОСТОЯНИЮ СПЕЦИАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ СПЕЦМАШИН

210. Техническое состояние специального оборудования спецмашин определяет надежность наземного обеспечения полетов, в связи с чем особое внимание должно уделяться соответствию технического состояния спецоборудования установленным требованиям.

211. Специальные требования к состоянию оборудования спецмашин, изложенные в данной главе настоящих Авиационных правил, указаны применительно к основным типам спецмашин, эксплуатируемым в аэропортах гражданской авиации Республики Беларусь.

212. Специальное оборудование спецмашин должно быть чистым и не иметь механических повреждений и следов коррозии.

213. Люки кузова, двери отсеков управления, крышки ящиков, створки жалюзи должны легко открываться и закрываться. Двери и крышки должны иметь исправные защелки. Замки, шарнирные соединения и подпорки люков должны быть смазаны и обеспечивать легкое открытие и надежную фиксацию люков.

214. Специальное оборудование спецмашин должно быть надежно закреплено.

215. Специальное оборудование спецмашин, если иное не оговорено руководством по эксплуатации конкретного типа спецмашин, должно соответствовать требованиям данной главы настоящих Авиационных правил.

19.1. Топливозаправщики

216. Цистерна топливозаправщика должна быть надежно закреплена на раме базового шасси. Внутренняя поверхность цистерны не должна иметь повреждений металлизированного слоя. Горловина цистерны должна быть опломбирована и укрыта чистыми чехлами.

217. Дыхательный клапан цистерны должен быть закрыт чистым и исправным чехлом и обеспечивать перепад давлений между цистерной и атмосферой не более значений, указанных в приложении 18 к настоящим Авиационным правилам.

218. Значения технических параметров работы насосных установок топливозаправщиков должны быть не менее значений, приведенных в приложении 19 к настоящим Авиационным правилам.

219. Во время работы насоса не должно быть повышенного шума и увеличенной вибрации. Ротор насоса не должен иметь осевого люфта. Подтекание топлива из-под крышек и разъемов насоса не допускается.

220. Трубопроводы, задвижки и вентили насосной установки должны быть герметичны и не допускать подтеканий керосина. Все фланцевые соединения должны иметь устройства для выравнивания потенциалов.

221. Манометры и мановакуумметры должны быть исправны, своевременно переосвидетельствованы (не реже одного раза в год) и опломбированы.

222. Использование топливозаправщиков с неисправными указателями, ограничителями уровня топлива и счетчиками-литромерами не допускается. Погрешность показаний счетчика-литромера не должна превышать:

для СЖШ-1000 - $\pm 0,5\%$;

для СД-70 - $\pm 1\%$;

для Л/К-100-8 - $\pm 0,5\%$.

223. Перепускной клапан должен быть отрегулирован на заданную величину давления срабатывания и опломбирован. Пределы срабатывания предохранительных клапанов составляют для:

ТЗ-22 - 5,0 - 5,5 кгс/см²;

ТЗ-7.5-500А - 4 кгс/см²;

ТЗ-5 - 4 кгс/см².

224. Работа топливозаправщиков с засоренным фильтром не допускается. Степень засорения оценивается по величине перепада давления до и после фильтра. Предельно допустимый перепад давления на фильтре топливозаправщика составляет для:

ТЗ-22, ТЗ-7.5-500А - 1,5 кгс/см²;

ТЗ-5 - 1,0 кгс/см².

Фильтры должны быть опломбированы.

225. Рукава топливозаправщика должны быть чистыми и не иметь сильных потертостей.

226. Движение спецмашин с неубранными рукавами не допускается. В транспортном положении на концы рукавов должны быть установлены заглушки с резиновыми прокладками, рукава должны быть уложены в ящики.

227. Раздаточные пистолеты и наконечники для закрытой заправки должны быть чистыми, закрыты колпачками и оборудованы тросом со штырем для выравнивания потенциала между самолетом и заправщиком.

228. Топливозаправщики должны быть оборудованы цепью и тросом со штырем для заземления корпуса топливозаправщика во время движения, при заправке и раздаче топлива. Электрическое сопротивление троса заземления не должно превышать 10 Ом.

229. Пожарное оборудование топливозаправщика должно быть исправным. Стационарные и переносные огнетушители должны быть своевременно освидетельствованы и опломбированы.

19.2. Маслозаправщики

230. Уплотнения дверей кабины управления должны обеспечивать герметичность кабины.

231. Котел заправщика должен быть надежно закреплен на раме базового шасси. Внутренняя поверхность котла должна иметь сплошной слой металлизации без следов коррозии.

232. Горловина котла должна герметично закрываться крышкой, быть опломбирована и закрыта чистым чехлом. Жаровая труба котла не должна иметь прогаров.

233. Змеевик котла должен быть герметичен при давлении масла в змеевике не менее 15 кгс/см². Внутри змеевика не должно быть отложений масляного кокса.

234. Эжекторное устройство котла должно обеспечивать достаточную тягу в жаровой трубе. Должны быть исправны заглушка выхлопной трубы и вентиль подачи выхлопных газов двигателя в эжекторное устройство.

235. Насос для перекачки масла должен обеспечивать подачу из раздаточной системы маслозаправщика через один рукав не менее 140 дм³/мин (л/мин) при частоте вращения вала насоса 800 об/мин и температуре перекачиваемого масла 80 - 90 °С.

236. Корпус насоса должен быть герметичным. Подтекание масла из-под крышек в фланцевых соединениях и из-под сальника оси привода насоса не допускается.

237. Предохранительно-перепускной клапан насоса должен быть отрегулирован на давление

срабатывания 9 - 12 кгс/см² (при 12 кгс/см² клапан полностью открыт) и опломбирован.

238. Предохранительный клапан магистрали раздачи масла должен быть отрегулирован на давление срабатывания 5 - 5,5 кгс/см² (для МЗ-66) и опломбирован.

239. Привод насоса маслозаправщика, коробка отбора мощности и карданная передача должны быть надежно закреплены. Биение карданного вала более 1,2 мм (по всей длине) и наличие углового и осевого зазоров в карданных шарнирах не допускаются. Защитные резиновые чехлы карданной передачи должны быть надежно закреплены. Подтекание масла из-под манжет коробки отбора мощности и датчика тахометра не допускается.

240. Трубопроводы масляной коммуникации, пробковые краны и вентили должны быть герметичны. Все соединения трубопроводов должны быть сухими, без следов подтекания масла и топлива. Приемный переходник магистрали всасывания масла должен быть герметично закрыт крышкой и опломбирован. Пробковые краны и вентили должны легко вращаться.

241. Фильтрующие элементы должны быть чистыми и не иметь повреждений фильтрующей сетки. Корпус фильтра должен быть опломбирован.

242. Рукава заправщика должны быть чистыми, сухими, без расслоений, проколов и внешних потертостей. В транспортном положении на рукава должны быть установлены заглушки.

243. Раздаточные пистолеты не должны иметь подтеканий масла из-под клапана, сальника штока и в соединении корпуса со сливным патрубком. В сливном патрубке должен быть установлен неповрежденный сетчатый фильтр, патрубок должен быть закрыт колпачком.

244. Форсунка маслозаправщика должна быть отрегулирована так, чтобы топливо горело ровно, без срывов. Пламя должно быть желто-соломенного цвета, длиной не менее 500 мм, шум горения керосина - ровным. Выбрасывание несгоревшего топлива через форсунки и копоть из дымовой трубы котла не допускаются. Для равномерного нагрева всего змеевика необходимо, чтобы ось диффузора форсунки совпадала с осью камеры сгорания.

245. Свеча накаливания форсунки должна быть исправной. Время нагрева спирали свечи до температуры 800 - 850 °С (желто-соломенный цвет) не должно превышать 30 секунд.

246. Автомат выключения форсунки должен быть отрегулирован на давление срабатывания 0,4 - 0,5 кгс/см² (при 0,4 кгс/см² - полностью открыт) и опломбирован.

247. Нарушение герметичности в соединениях топливной системы и системы наддува топливного бака не допускается. Регулятор давления воздуха в баке должен обеспечивать давление 1,2 - 1,4 кгс/см².

248. Приборное оборудование маслозаправщика должно быть исправным. Манометры давления масла и воздуха должны быть своевременно поверены и опломбированы. Датчик аварийного давления в маслосистеме должен срабатывать при давлении не менее 0,55 - 0,57 кгс/см².

249. Пожарное оборудование маслозаправщика должно быть исправным. Стационарные и переносные огнетушители должны быть своевременно освидетельствованы и опломбированы.

19.3. Воздухозаправщики

250. Баллоны воздухозаправщика должны быть испытаны. Установка на заправщик баллонов с просроченной датой испытаний не допускается.

251. Манометры, измеряющие величину давления в коммуникациях воздухозаправщика, должны быть своевременно (не реже одного раза в шесть месяцев) поверены и опломбированы. Погрешность измерений в промежутке между очередными поверками манометров не должна превышать значений, приведенных в приложении 20 к настоящим Авиационным правилам.

252. Редукторы воздухозаправщика должны быть исправными и обеспечивать плавное изменение величины давления на выходе. Обязательно своевременное срабатывание предохранительных клапанов редукторов при давлениях, оговоренных в инструкции по эксплуатации воздухозаправщика.

253. Предохранительный клапан линии зарядки и редукционный клапан линии раздачи должны быть своевременно (не реже одного раза в год) поверены и отрегулированы на заданную величину давления срабатывания и опломбированы.

254. Эксплуатация воздухозаправщиков с переувлажненным цеолитом в осушителях не допускается. Допустимое время использования цеолита без регенерации приведено в приложении 21 к настоящим Авиационным правилам.

255. Соединения трубопроводов, вентили и обратный клапан линии зарядки должны быть герметичны при максимально возможном для них эксплуатационном давлении. На штуцера зарядки и раздачи должны быть установлены заглушки.

256. Зарядные и раздаточные шланги должны быть герметичны и не иметь повреждений металлических деталей, внутреннего и наружного резиновых слоев, забоин резьбы, размочаливания хлопчатобумажной оплетки.

257. На заправщике должен быть полный комплект переходников для зарядки предусмотренных потребителей.

19.4. Кислородозарядные и азотозарядные станции

258. Агрегаты спецоборудования (баллоны, компрессор, маховик компрессора, холодильник, привод компрессора, оборудование щита управления, блок осушки) должны быть надежно закреплены. Ослабление стремянок крепления кузова к раме базового автомобиля не допускается.

259. Баллоны должны быть своевременно испытаны.

260. Минимальное (остаточное) давление газа в баллонах должно быть 10 - 15 кгс/см².

261. Компрессор станции должен работать равномерно, без стуков и посторонних шумов. Нажимная гайка сальника штока компрессора должна быть надежно законтрена. Количество глицерина в картере и водоглицериновой смеси в рубашках цилиндров должно быть не менее установленного (по верхний обрез цилиндра в рубашках и между метками на боковом стекле картера). Нарушение герметичности вентиля слива водоглицериновой смеси не допускается.

262. Концентрация водоглицериновой смеси должна быть не менее 50 процентов (по глицерину). Скорость увлажнения глицерина в картере не должна превышать 30 процентов за 100 часов работы компрессора. Максимальная температура глицерина в картере не должна превышать 70 °С после 1 часа непрерывной работы.

263. Подача компрессора, оцениваемая скоростью повышения величины давления в заправляемом баллоне, при номинальной частоте вращения приводного вала (280 - 300 об/мин) должна быть не менее 50 кгс/см² за две минуты.

264. Привод компрессора и карданные валы должны работать плавно, без стуков, заеданий и повышенной вибрации. Подтекание смазки через плоскости разъемов, сальники, из-под пробок не допускается.

265. Механизм регулирования частоты вращения должен обеспечивать минимальную устойчивую частоту вращения вала компрессора 280 - 300 об/мин. Маховичок механизма должен двигаться плавно, без заеданий, а рычаг дроссельной заслонки должен открывать и закрывать заслонку.

266. Соединения трубопроводов кислородной коммуникации, вентили, обратные клапаны должны быть герметичными.

267. Манометры станции должны быть своевременно поверены.

268. Показания манометров линии всасывания (нагнетания) не должны отличаться от показаний групповых манометров более чем на 10 процентов. Стрелки манометров при изменении давления в коммуникации должны двигаться плавно, без заеданий и скачков.

269. Показания дистанционного термометра измерения температуры глицерина не должны

отличаться более чем на 10 °С от показаний контрольного ртутного термометра.

270. Предохранительный клапан должен быть отрегулирован на давление срабатывания 165 - 175 кгс/см² и опломбирован.

271. Редуктор линии раздачи должен обеспечивать давление на выходе из линии не более 32 кгс/см². Предохранительный клапан редуктора должен срабатывать при давлении 34 - 42 кгс/см².

272. Кислородозарядная станция должна быть укомплектована исправным и обезжиренным инструментом для работы в компрессорном отсеке. Обязательно наличие на станции полного комплекта исправных переходников и приспособлений.

273. На станции должны быть исправны лампа освещения отсеков, фара освещения рабочей площадки, световая и звуковая сигнализация останова (пуска) компрессора. Кнопка "останов двигателя" должна быть исправна.

274. Система пожаротушения станции должна быть укомплектована заряженными и своевременно проверенными огнетушителями. Обязательно наличие исправных сигнальных ламп и реле пожарной системы. Пневмопривод пожарной системы должен обеспечивать надежное закрытие отсечных клапанов и клапана сброса давления кислорода.

19.5. Моторные подогреватели

275. При эксплуатации моторного подогревателя не должно наблюдаться ослабления креплений кузова к раме базового шасси, коробки отбора мощности, фланцев карданных валов, опор промежуточного вала, вентилятора задней площадки и рукавов, агрегатов топливной и электрической систем.

276. Двери и люки кузова должны надежно фиксироваться в открытом положении и иметь исправные замки.

277. Трансмиссия привода должна проворачиваться от усилия руки, без заеданий и ощутимых радиальных люфтов. Во время работы трансмиссии не должно быть вибрации, повышенного шума, толчков при пуске и изменении частоты вращения, а также повышенного нагрева (более 60 °С) подшипников вентилятора насоса и промежуточной опоры.

278. Рычаг включения коробки отбора мощности должен надежно фиксироваться во включенном и выключенном положениях.

279. Подтекание масла из-под сальников валов, разъемов коробки отбора мощности и промежуточной опоры не допускается.

280. Система воздухопроводов подогревателя должна быть герметичной.

281. Напор воздуха на выходе из рукавов при частоте вращения ротора вентилятора 2400 об/мин должен быть не менее установленного заводом-изготовителем (20 - 30 мм вод. ст. для УМП-350 и до 35 мм вод. ст. для МП-300).

282. Прогар или нарушение герметичности калорифера и попадание выхлопных газов в рукава не допускаются. Предельно допустимая концентрация окиси углерода в рукавах не должна превышать 20 мг/м³. При работе камеры сгорания и калорифера не должно наблюдаться сильного дымления выхлопных газов. На стенках камеры сгорания не допускается накопление нагара. Дренажная труба (штуцер) камеры сгорания должна быть чистой и обеспечивать полное удаление несгоревшего топлива из камеры. Максимальная температура воздуха перед рукавами не должна превышать 120 °С, а на выходе из рукавов - 115 °С.

283. Рукава подогревателя должны быть чистыми, без заломов, вмятин, сильных потертостей и разрывов.

284. Топливная система подогревателя должна обеспечивать требуемую подачу пускового и рабочего топлива в камеру сгорания и его нормальное сгорание.

285. Топливный насос должен обеспечивать давление топлива перед форсункой пускового режима

2,8 - 3,0 кгс/см².

286. Редукционный клапан должен позволять регулирование давления топлива перед форсункой рабочего режима в пределах 0,4 - 1,4 кгс/см².

287. Подача топлива пусковой форсункой при давлении топлива перед ней 2,8 - 3,0 кгс/см² должна составлять 12 +/- 3 кг/час.

288. Подача топлива рабочей форсункой при давлении топлива 1,2 кгс/см² должна быть:

для форсунки с диаметром сопла 2,8 мм - 50 +/- 4 кг/час;

для форсунки с диаметром сопла 2,2 мм - 30 +/- 4 кг/час.

Форсунки не должны иметь сильного нагарообразования.

289. Топливный насос должен быть опломбирован. Трубопроводы и топливные баки не должны иметь механических повреждений и подтеканий топлива в соединениях. Электромагнитные клапаны должны быть герметичны.

290. Электрическая система подогревателя должна обеспечивать надежное функционирование приборного оборудования и элементов автоматики.

291. Электропроводка должна быть хорошо закреплена, иметь исправную изоляцию, плотно затянутые соединения и чистые контакты.

292. Генератор и регулятор напряжения должны поддерживать напряжение в сети 27,6 +/- 2,7 В. Потребляемый ток не должен превышать:

при закрытии электромагнитной заслонки - 2,2 А;

на пусковом режиме - 5 А;

на рабочем режиме - 1 А.

293. Тяговое усилие на электромагнитной заслонке должно быть не менее 13,5 кгс. Электромагнитные клапаны должны быть опломбированы.

294. Пусковая катушка должна подавать на электроды свечи напряжение не менее 18 кВ, а сами электроды должны быть чистыми от нагара.

295. Электроподогреватель должен быть исправным.

296. Работа подогревателя с неисправными термовыключателями не допускается. Термовыключатель электроподогревателя должен срабатывать при температуре подогреваемого топлива не более 120 °С. Термовыключатель пускового режима должен размыкать свои контакты при температуре воздуха перед рукавами не более 40 °С. Аварийный термовыключатель должен срабатывать при температуре 180 +/- 20 °С.

297. Приборы контроля за работой систем подогревателя должны быть исправными и своевременно поверенными. Допустимая погрешность дистанционного термометра ТЦТ-9 для измерения температуры воздуха перед рукавами приведена в приложении 22 к настоящим Авиационным правилам.

298. Погрешность показаний других приборов не должна превышать:

для счетчика моточасов - +/-1%;

для вольтамперметра ВА-1400 - +/-0,8 А и +/-0,6 В.

299. Моторный подогреватель должен быть оборудован исправной фарой-прожектором для освещения рабочей площадки, штырем и тросом заземления.

19.6. Аэродромные кондиционеры

300. Крепление автономного двигателя, фреоновых компрессоров, осевых и центробежных вентиляторов, агрегатов трансмиссии привода не должно иметь ослаблений.

301. Фреоновая система должна быть герметична. Подтекание фреона из-под разъемов и фланцев компрессора, из фильтров, соединений трубопроводов, регулирующих вентилей, испарителей, конденсаторов, ресиверов не допускается.

302. Количество фреона в ресиверах должно быть не менее 25 процентов от их объема. Все трубопроводы и агрегаты, установленные между испарителями и компрессорами (магистраль всасывания), должны иметь исправную теплоизоляцию.

303. Засорение штуцеров или трубок слива конденсата из испарителей не допускается.

304. Фреоновые компрессоры должны быть заправлены маслом в соответствии с требованиями инструкции по эксплуатации. Сливные масляные вентили должны быть опломбированы. Редукционный клапан масляного насоса компрессора должен обеспечивать давление в масляной магистрали 2,5 - 4,5 кгс/см² (на 0,5 - 1,0 кгс/см² больше, чем давление в испарителе). Маслосистема компрессора должна быть герметична.

305. При работе фреоновой системы давление нагнетания после компрессора должно быть равным 10 - 14 кгс/см², а давление испарения - 2,0 - 2,5 кгс/см².

306. Использование кондиционера с просроченными датами проверки манометров не допускается. Все манометры должны быть опломбированы.

307. Трансмиссия привода спецоборудования должна работать без заеданий, повышенного шума и посторонних стуков. Температура опоры корпуса подшипников во время работы не должна превышать 60 °С. Карданные валы и шкивы осевых вентиляторов должны быть надежно закреплены. Подтекание смазки в редукторах и опорах привода не допускается.

308. Система воздухопроводов кондиционера должна быть герметична. Воздушные тракты испарителя, кондиционера, водо-воздушных радиаторов, а также воздушные фильтры должны быть чистыми.

309. При работе воздушной системы давление на выходе из рукавов должно быть не менее 0,08 - 0,1 кгс/см². Температура воздуха на выходе из рукавов должна быть:

в режиме охлаждения - 10 +/- 5 °С;

в режиме подогрева - 80 +/- 10 °С.

310. Система водогазообогрева должна быть заправлена антифризом. Водопроводы системы должны быть герметичны, а из дренажного отверстия водяного насоса не должно наблюдаться подтекания жидкости. Водяной насос должен быть исправным.

311. Электрическая система кондиционера должна иметь напряжение в сети генератора не менее 208 В. Потребляемый ток при включении всех секций электроподогревателя не должен превышать 150 А.

312. Электромеханизмы привода сцепления, фреоновых вентилей, управления двигателем должны работать плавно, без заеданий. Все электромеханизмы, а также источники электроэнергии, указатели и датчики, коммутационная аппаратура должны быть надежно закреплены.

313. Электрическая проводка должна иметь исправную изоляцию с сопротивлением не менее 20 МОм, плотно затянутые соединения и чистые контакты.

314. Работа кондиционера с неисправными приборами освещения, в особенности с неисправной фарой освещения рабочей площадки, не допускается.

19.7. Универсальные подвижные гидроагрегаты

315. Кузов гидроагрегата должен быть надежно закреплен на раме базового шасси. Крышки отсеков и люков для подхода к агрегатам спецоборудования и панелям управления должны быть снабжены

исправными телескопическими подпорками с фиксаторами для предотвращения их самозакрытия. Вентиляционные пазы для обдува силовой установки и агрегатов спецоборудования должны быть свободными.

316. Все узлы и агрегаты спецоборудования, расположенные внутри кузова, должны быть сухими и чистыми, не иметь повреждений лакокрасочного покрытия.

317. Топливная система двигателя должна быть герметична.

318. Прогиб клиновых ремней привода водяного насоса и генератора двигателя под действием усилия в 4 кгс должен быть 10 - 15 мм.

319. В системе выхлопа газов должен быть установлен искрогаситель.

320. Гидравлическая система должна быть полностью заправлена рабочей жидкостью. Заливная горловина бака должна быть опломбирована.

321. Параметры работы насосов гидросистемы должны соответствовать значениям, приведенным в приложении 23 к настоящим Авиационным правилам.

322. Регулирование производительности насосов НП-52М должно быть обеспечено в пределах 15 - 100 дм³/мин (л/мин) при значении рабочего давления 210 кгс/см².

323. Давление подпора, создаваемое подкачивающими насосами ЭЦН-11, должно быть 0,65 - 1,75 кгс/см².

324. При вращении рукояток предохранительных клапанов давление в линиях нагнетания должно плавно изменяться от 50 до 250 кгс/см², а давление открытия клапана - от 20 до 300 кгс/см². Давление закрытия клапана должно быть не менее 15 кгс/см².

325. Предохранительный клапан гидравлического бака должен срабатывать при давлении в гидробаке 3,6 +/- 0,1 кгс/см². Предохранительный клапан линий всасывания должен срабатывать при давлении 50 +/- 0,1 кгс/см².

326. Шланги всасывания гидроустановок не должны иметь повреждений и перегибов. Наконечники шлангов должны быть чистыми и закрываться специальными чехлами.

327. Работа гидравлических систем с загрязненными фильтрами не допускается. Степень загрязнения фильтра должна оцениваться по показанию вольтметра (стрелка вольтметра не должна доходить до красной метки).

328. В отстойе рабочей жидкости, слитом из фильтра на линии нагнетания, механические частицы должны составлять не более 0,005 процента от массы слитой жидкости. Слитая из каждого нагнетательного шланга жидкость в количестве 0,5 дм³ (л) не должна содержать не улавливаемых фильтрами механических частиц общей массой более 0,002 процента от массы слитой жидкости. Все фильтры гидросистемы должны быть опломбированы.

329. Гидравлическая и пневматическая системы должны быть герметичны. Подтекание жидкости не допускается. Наличие механических примесей в азоте не допускается. Точка росы азота должна быть не менее минус 45 °С. Бортовые разъемы блока выводов пневмосистемы должны быть чистыми и сухими.

330. Окисление и загрязнение контактов штепсельных разъемов не допускаются.

331. Контрольно-измерительные приборы должны быть исправными и иметь штамп поверки.

19.8. Аэродромные передвижные электроагрегаты

332. Узлы, трубопроводы, кабели и другие элементы электроагрегатов должны быть надежно закреплены. Устройства подачи кабелей должны обеспечивать их надежную фиксацию в рабочем и транспортном положениях.

333. Стрелы устройства подачи кабелей потребителю не должны нагружаться посторонними грузами

(упорными колодками, инструментом и др.).

334. Изоляция приборов не должна иметь повреждений. В целях избежания короткого замыкания электроарматуры не допускаются хождение и езда по кабелям питания, а также установка некондиционных предохранителей.

335. Штепсельные разъемы кабелей питания потребителя должны быть чистыми, исправными и не допускать неплотности контактов соединения агрегатов с потребителями.

336. Дренажные отверстия аккумуляторных батарей должны быть прочищены, а резиновые трубки вытяжной системы аккумуляторных батарей быть целыми и обязательно подсоединенными к металлическим трубкам, расположенным на аккумуляторных батареях (электроагрегаты АПА-4Г, АПА-5).

337. Во время работы все боковые дверки, а также дверки капота генераторов должны быть закрытыми.

338. Контрольные приборы агрегатов должны быть исправными, а сигнальные лампы и предохранители соответствовать установленным значениям.

339. Во всех режимах работы на агрегате должны быть установлены и подключены аккумуляторные батареи, а также включен выключатель "нагрузка". В случае необходимости проверки электрической схемы агрегатов плюсовые провода от аккумуляторных батарей необходимо отсоединить.

340. Разность токов коллекторов генератора ПР-600Х2 у всех электроагрегатов не должна превышать 50 А. Электрощитки коллекторов и контактные соединения генератора должны быть чистыми, не иметь загрязнения маслом, подгораний и механических повреждений.

341. Напряжение аккумуляторных батарей, проверяемое непосредственно перед пуском агрегата, должно быть не менее 28,5 В. Использование режима "ручное регулирование напряжения" для зарядки аккумуляторной батареи возможно только при наличии у агрегата внешнего дополнительного устройства, предотвращающего протекание обратного тока в цепи зарядки.

342. Сопротивление изоляции всего агрегата относительно корпуса должно быть:

в холодном состоянии - не менее 0,1 МОм;

в горячем состоянии - не менее 0,5 МОм.

343. Электрические провода агрегатов не должны иметь механических повреждений, оголенных устройств, а в месте их контактов и разъемов - следов нагара от искрообразования. Клеммные винты, гайки контакторов, измерительных приборов, клеммных панелей, коммутационной аппаратуры должны быть надежно затянуты.

344. При работе агрегатов не должны прослушиваться отдельные нехарактерные стуки и шумы, обнаруживаться зоны повышенного нагрева.

345. Ток каждого из коллекторов генератора ПР-600Х2 не должен при длительной нагрузке быть более 600 А. При групповом пуске и обслуживании к агрегатам типа АПА-4Г и АПА-5 можно подключать не более двух потребителей одновременно.

346. Электроагрегаты должны обеспечивать поддержание стабильного напряжения постоянного тока 28 +/- 2 В и переменного тока 115 +/- 4 В при частоте 400 Гц +/- 2 процента.

19.9. Подъемные площадки обслуживания

347. Тросовые системы и тросодержатели спецмашины не должны иметь сдвигов в заделках, отрыва проволок тросов. Все ветви троса должны иметь одинаковое натяжение. Эксплуатация тросов при отрыве 10 проволок по длине шага свивки не допускается. Места выхода тросов из заделок (ролики, траверсы и др.) должны быть покрашены красной краской на длине 10 мм.

348. Эксплуатация спецмашин с самопроизвольным опусканием стрел не допускается. Стрелы должны двигаться плавно, без рывков. Движение стрел должно прекращаться одновременно с установкой

переключателя на пульте управления в нейтральное положение.

349. Предохранительное устройство на случай столкновения рабочих площадок с препятствием должно обеспечивать остановку движения стрел после изгиба щупа в течение не более 0,5 секунды.

350. Регулировка концевого выключателя должна обеспечивать угол отклонения щупа до срабатывания выключателя не более 20°.

351. Переговорное устройство для связи операторов, находящихся на рабочей площадке и в кабине, должно быть в рабочем состоянии.

352. При работе на мягком грунте прочностью менее 15 кгс/см² перед установкой на аутригеры на башмаки должны быть установлены специальные опоры.

353. Уклон поверхности рабочей площадки должен быть не более 2°30' при любом положении стрелы. Раскачка площадки должна быть не более 80 мм (по поверхности площадки). Указанные требования должны быть обеспечены за счет регулировки тросов, тяг и цепей механизма стабилизации рабочих площадок.

354. Рабочее давление гидрожидкости должно быть не более 16 кгс/см². Частота вращения, развиваемая ротором гидронасоса, должна быть 1750 - 2000 об/мин.

355. При работе спецмашины частота вращения вала коробки отбора мощности должна быть 70 - 80 процентов от номинальной. Давление в магистрали нагнетания должно быть 1,45 - 1,60 кгс/см².

356. Спецмашина с подъемной площадкой обслуживания должна своевременно подвергаться освидетельствованию, во время которого обязательно проведение осмотра, проверки, статического и динамического испытаний.

ГЛАВА 20

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ СПЕЦМАШИН

357. Система ТОиР спецмашин представляет собой совокупность взаимосвязанных средств, документации технического обслуживания и ремонта и исполнителей, необходимых для поддержания и восстановления качества спецмашин.

358. В рамках системы ТОиР осуществляется ТО спецмашин, представляющее собой комплекс операций по поддержанию их работоспособности или исправности при использовании по назначению, хранении и транспортировании.

359. В основу ТО спецмашин положена планово-предупредительная система, в которой планирование ТО осуществляется в зависимости от пробега или наработки спецмашин и проводится в обязательном порядке после отработки спецмашиной определенного ресурса независимо от состояния узлов и агрегатов.

360. ТО является составной частью эксплуатации спецмашин и направлено:

на поддержание постоянной технической готовности спецмашин, непосредственно связанной с обеспечением безопасности и регулярности полетов ВС;

на обеспечение безопасности использования спецмашин по назначению и передвижения в процессе эксплуатации;

на повышение надежности спецмашин в условиях реальной эксплуатации.

361. ТО спецмашин включает следующие работы:

уборочно-моечные;

заправочные;

смазочные;

контрольно-диагностические;

крепежные;

регулирующие;

выявление отказов и неисправностей.

Уборочно-моечные, смазочные, контрольно-диагностические работы выполняются в обязательном порядке, а заправочные, регулировочные и работы по устранению неисправностей - по необходимости.

362. Требования к техническому состоянию спецмашин устанавливаются настоящими Авиационными правилами, ПДД и инструкциями заводов-изготовителей.

363. В соответствии с условиями эксплуатации, периодичностью и объемами работ ТО спецмашин подразделяется на следующие виды:

ежедневное техническое обслуживание (ЕО);

первое техническое обслуживание (ТО-1);

второе техническое обслуживание (ТО-2);

сезонное техническое обслуживание (СО).

364. Основным назначением ЕО является общий контроль, направленный на обеспечение надежности спецмашин, поддержание в надлежащем состоянии ее внешнего вида, заправка топливом, маслом и спецжидкостями. ЕО предусматривает также проверку состояния агрегатов и систем, определяющих безопасность движения и использования спецмашин (рулевого управления, тормозов, подвесок, шин, приборов наружного освещения, световой и звуковой сигнализации, стеклоочистителей, светосигнальных огней, радиостанций).

365. Основным назначением ТО-1 и ТО-2 является снижение интенсивности износа деталей, выявление и предупреждение отказов и неисправностей путем своевременного выполнения контрольно-диагностических, смазочных, крепежных, регулировочных и других работ. При ТО-1 работы производятся, как правило, без снятия со спецмашины или частичной разборки (вскрытия) обслуживаемых приборов, узлов, механизмов. При ТО-2 эти же операции производятся в большем объеме, а в случае необходимости обслуживаемые приборы (узлы, механизмы) вскрывают или снимают с машины.

366. Основным назначением СО спецмашин является подготовка их к эксплуатации в ОЗП и ВЛП. СО проводится два раза в год и, как правило, совмещается с очередным ТО-1 или ТО-2, дополнительно к которому выполняется ряд работ, связанных с подготовкой спецмашин к соответствующему периоду эксплуатации (смена масел, спецжидкостей, электролита, укомплектование средствами обогрева, утепления и другие).

367. Интервал наработки (пробега) между данным видом ТО и последующим таким же видом или другим большей сложности называется периодичностью технического обслуживания спецмашин.

Периодичность ТО спецмашин устанавливается в зависимости от пробега базового автомобиля или наработки спецоборудования в соответствии с инструкциями заводов-изготовителей.

368. ТО спецоборудования проводится, как правило, одновременно с ТО базового автомобиля. Отдельные агрегаты спецоборудования, периодичность ТО которых не совпадает с периодичностью ТО базового автомобиля, обслуживаются в строгом соответствии с инструкциями заводов-изготовителей, с последующей записью о проведенных операциях в формуляре и подписью ответственного лица.

369. Перечень работ по ТО базовых автомобилей спецмашин, а также технологии ТО спецоборудования определяются инструкциями заводов-изготовителей.

370. Отсутствие оборудованных и укомплектованных постов ТО не может служить основанием для изменения объема работ и периодичности обслуживания спецмашин. Объемы работ по ТО спецмашин сокращать запрещается.

371. Ремонт спецмашин в соответствии с назначением и характером выполняемых работ подразделяется на капитальный и текущий. Указанные виды ремонта осуществляются либо по наработке, либо по фактическому состоянию спецмашин.

372. Ответственность за организацию и качество выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту возлагается на руководителя ССТ.

373. На все спецмашины в ССТ должны вестись формуляры.

Выполнение технического обслуживания (кроме ЕО) фиксируется в формулярах спецмашин.

ГЛАВА 21

ХРАНЕНИЕ СПЕЦМАШИН

374. Под хранением спецмашин понимается их содержание в местах хранения в исправном, полностью укомплектованном состоянии, обеспечивающем их сохранность. Хранение спецмашин включает:

подготовку к хранению (техническое обслуживание и консервация);

техническое обслуживание в процессе хранения;

проверку состояния и опробование;

переконсервацию;

снятие машин с хранения и подготовку их к использованию по назначению.

375. Под сроком хранения понимается период, в течение которого спецмашина не используется по назначению. Хранение спецмашин может быть кратковременным (продолжительностью до одного года) и длительным (на срок более одного года).

Кратковременное хранение производится:

в случае плановой постановки спецмашины на непродолжительный срок хранения;

при перерыве в работе спецмашины 3 месяца и более;

при отправке спецмашины в ремонт.

Длительное хранение производится при плановой постановке спецмашины на хранение сроком в один год и более.

376. Специфика работы ССТ авиационных организаций предопределяет постановку на кратковременное хранение спецмашин сезонной эксплуатации. Спецмашины, эксплуатация которых не предусматривается на планируемый год, ставятся на длительное хранение.

377. Постановка спецмашин на хранение, их учет, проверка состояния, консервация должны производиться в полном соответствии с требованиями настоящих Авиационных правил и инструкций заводов-изготовителей.

378. Постановка спецмашин на хранение и снятие с хранения осуществляются по распоряжению начальника ССТ с производством соответствующей записи в формуляре спецмашины.

379. К основным предупредительным мероприятиям, обеспечивающим сохранность спецмашин при хранении, относятся:

защита от коррозии металлов, изделий из металлов и изделий, в конструкцию которых входят металлические детали, узлы и агрегаты;

защита от дефектов деталей, изготовленных из различных неметаллических материалов.

380. Подготовка спецмашин к хранению включает два вида работ по защите от коррозионных поражений:

защиту рабочих поверхностей деталей ходовых и силовых двигателей, агрегатов силовой передачи (внутренняя консервация);

защиту наружных поверхностей деталей, узлов и агрегатов (наружная консервация).

381. Перед постановкой спецмашин на хранение особое внимание должно быть обращено на проверку контрольных приборов и сосудов, работающих под давлением.

382. Порядок подготовки спецмашин к кратковременному хранению:

картеры агрегатов и механизмов, топливные баки, фреоновые и масляные емкости заполняются соответствующими рабочими составами (фреоном, горючими и смазочными материалами соответствующих сортов), а цилиндры обрабатываются консервационными маслами, содержащими защитную присадку;

бензиновые баки карбюраторных машин заполняются бензином;

системы охлаждения двигателей в зависимости от температуры воздуха заполняются водой или охлаждающей низкотемпературной жидкостью, в холодное время года вода из системы охлаждения двигателей сливается;

аккумуляторные батареи летом и зимой при температуре воздуха не ниже минус 15 °С хранятся на спецмашинах, зимой при температуре воздуха ниже минус 15 °С аккумуляторные батареи снимаются и хранятся в аккумуляторной;

индивидуальные комплекты запасных частей, инструмента и принадлежностей хранятся на машинах.

383. Порядок подготовки спецмашин к длительному хранению:

картеры агрегатов и механизмов заполняются консервационными маслами всесезонных или зимних сортов;

топливные баки дизельных двигателей заполняются зимним дизельным топливом;

бензиновые баки карбюраторных двигателей хранятся незаполненными и обработанными согласно требованиям инструкций заводов-изготовителей;

системы охлаждения двигателей, обработанные раствором трехкомпонентной присадки, содержатся незаполненными;

аккумуляторные батареи снимаются и хранятся в аккумуляторной (отапливаемом помещении), уход и контроль за аккумуляторными батареями, а также содержание и освежение их осуществляется в соответствии с действующими инструкциями;

рессоры и колеса разгружаются;

индивидуальный комплект запасных частей, инструмента и принадлежностей хранится на складе.

384. Автомобильные шины со спецмашин, находящихся на кратковременном и длительном хранении, не снимаются. При хранении спецмашин на открытой площадке шины защищаются от воздействия солнечных лучей защитным покрытием; на стекле внутри кабины устанавливаются щиты из картона или из другого светонепроницаемого материала.

385. Содержание спецмашин на хранении должно обеспечивать их постоянную техническую исправность и готовность к эксплуатации. Хранение спецмашин производится на специально огражденной территории.

386. В целях обеспечения постоянной технической готовности спецмашин, находящихся на хранении, а также сохранения их оптимального ресурса в процессе хранения проводятся техническое обслуживание и опробование спецмашин и их оборудования.

387. Техническое обслуживание спецмашин, находящихся на хранении, проводится в соответствии с инструкциями заводов-изготовителей. Техническое обслуживание специального оборудования должно производиться одновременно с техническим обслуживанием базового шасси.

388. Снятие спецмашин с хранения производится по распоряжению начальника ССТ. О снятии спецмашины с хранения делается отметка в формуляре.

389. Спецмашина, снятая с хранения, подвергается осмотру в объеме контрольного осмотра перед выездом на линию. В случае необходимости кроме контрольного осмотра производится промывка топливных баков, доливка или заправка масла в агрегаты.

ГЛАВА 22

ПОРЯДОК СПИСАНИЯ СПЕЦМАШИН

390. Морально устаревшие, изношенные и непригодные для дальнейшего использования спецмашины в установленном порядке подлежат списанию с балансов авиационных организаций, когда их восстановление невозможно или экономически нецелесообразно и они не могут быть реализованы.

391. Для определения непригодности к дальнейшей эксплуатации спецмашин, а также для оформления необходимой документации на их списание с баланса авиационной организации приказом руководителя организации назначается постоянно действующая комиссия.

392. Комиссия проводит непосредственный осмотр спецмашин в целях установления их непригодности к восстановлению и дальнейшему использованию, устанавливает причины, обусловившие необходимость списания, а также детали, узлы и агрегаты, пригодные для использования в качестве запасных частей.

393. На основании осмотра и изучения необходимой технической документации составляется Акт о списании транспортного средства, в котором указываются причины списания (износ, преждевременное выбытие вследствие нарушения нормальных условий эксплуатации или аварии и другие), состояние основных узлов, конструктивных элементов и обосновывается невозможность или нецелесообразность их восстановления.

394. В случае выхода спецмашины из строя в результате аварии к акту на списание прикладывается копия акта об аварии, а также указываются причины аварии и меры, принятые в отношении виновных лиц.

395. В актах на списание указываются данные, характеризующие спецмашину: год выпуска, дата ввода в эксплуатацию, дата принятия к бухгалтерскому учету в данной организации, пробег с начала эксплуатации, первоначальная (восстановительная) стоимость, сумма начисленной амортизации, остаточная стоимость, номера технического паспорта, двигателя и шасси, содержание драгметаллов с указанием источника информации и др.

396. Акт о списании спецмашины после подписания всеми членами комиссии представляется на утверждение руководителю авиационной организации.

397. Разборка спецмашины до утверждения акта о списании не допускается.

398. На основании утвержденного акта в течение месяца производится полная разборка спецмашины и ее оборудования. Детали, узлы и агрегаты списанной спецмашины, пригодные для использования в качестве запасных частей, подлежат принятию к бухгалтерскому учету. Непригодные для использования детали и агрегаты сдаются в металлолом. Списываемые детали, имеющие в своем составе драгметаллы, сдаются в подразделения, отвечающие в организации за сбор и сдачу драгметаллов для переработки.

ГЛАВА 23

ОПЕРАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ УЧЕТ

399. Транспортные средства авиационной организации независимо от их технического состояния составляют списочный (инвентарный) состав автотракторного парка. Весь списочный состав автотракторного парка отражается в Журнале учета движения подвижного состава, форма которого приведена в приложении 24 к настоящим Авиационным правилам. В Журнале учета движения подвижного состава отражается вся информация по транспортным средствам, включая их поступление на баланс и выбытие с баланса.

400. На основании данных Журнала учета движения подвижного состава по состоянию на 1 января каждого года должен составляться Реестр транспортных средств, находящихся на балансе авиационной

организации по форме согласно приложению 25 к настоящим Авиационным правилам.

Реестр транспортных средств или копия реестра должны находиться в ССТ каждого аэропорта (аэродрома).

Копии реестров до 15 января каждого года должны представляться в Департамент по авиации Министерства транспорта и коммуникаций.

401. Закрепление специальных легковых автомобилей за подразделениями авиационной организации для выполнения ими функций по обеспечению полетов должно быть произведено приказом по авиационной организации. Приказом в обязательном порядке должно быть предусмотрено закрепление специальных автомобилей (основной и резервный автомобиль) для:

- аэродромного обеспечения полетов;
- обеспечения авиационной безопасности;
- электросветотехнического обеспечения полетов;
- лидирования ВС.

402. Оперативно-технический учет работы транспортных средств ведется техником по учету и диспетчером ССТ или другими уполномоченными на то должностными лицами.

403. Выход транспортных средств с двигателями внутреннего сгорания в наряд оформляется выпиской путевого листа и фиксируется в Журнале выхода транспортных средств на линию, который ведется по форме согласно приложению 26 к настоящим Авиационным правилам. Графу "Подпись водителя в получении путевого листа" и "Подпись диспетчера" допускается из указанного журнала исключать в случае, если такая графа дополнительно включена в карточки учета работы транспортных средств, которые ведутся по форме согласно приложению 27 к настоящим Авиационным правилам. В карточках учета работы транспортных средств отражается работа транспортных средств в течение месяца и движение (расход, приход, остаток) ГСМ.

(в ред. постановления Минтранса от 23.03.2018 N 9)

Если в ССТ используется автоматизированная система учета работы транспортных средств, допускается карточки учета работы транспортных средств вести в электронном или частично в электронном виде.

404. Путевой лист является основным документом по учету работы транспортных средств с двигателями внутреннего сгорания.

(в ред. постановления Минтранса от 23.03.2018 N 9)

В путевом листе спецмашины кроме задания водителю отражаются данные о пооперационном учете работы спецмашины.

Выпуск транспортных средств с двигателями внутреннего сгорания в наряд без путевого листа категорически запрещается. Ответственность за правильное применение и заполнение путевых листов несет начальник ССТ.

(в ред. постановления Минтранса от 23.03.2018 N 9)

405. Путевые листы выдаются водителю под подпись только на один рабочий день, при посменной работе - на сутки. На более длительный срок путевые листы выдаются только в случае командирования водителя в другой населенный пункт на срок более суток.

406. Формы путевых листов и порядок их оформления устанавливаются нормативно-правовыми актами Республики Беларусь.

407. Заполнение путевого листа до выдачи его водителю производится диспетчером или другим уполномоченным на то должностным лицом, при этом дата выдачи путевого листа должна совпадать с датой регистрации этого путевого листа в Журнале выхода транспортных средств на линию.

408. Специальному учету подлежат аккумуляторные батареи и автошины. На каждую аккумуляторную

батарей и автошину, установленные на автомобиль, заводится карточка учета их работы. Оперативный учет отражает поступление их в предприятие, движение (установка на машину, снятие с машины), пробег.

409. В ССТ должны вестись служебно-учетная документация согласно приложению 28 к настоящим Авиационным правилам.

ГЛАВА 24

УЧЕТ ГОРЮЧЕ-СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ

410. Оперативный учет ГСМ ведется техником по учету или другим уполномоченным на то должностным лицом и отражает общий расход ГСМ и расход топлива отдельно по каждому транспортному средству с двигателем внутреннего сгорания. Ежедневный фактический расход топлива при эксплуатации транспортного средства с двигателем внутреннего сгорания определяется как разность между количеством топлива, находящегося в баке до начала работы с учетом заправленного количества топлива в процессе работы, и количеством топлива в баке по окончании работы.

(в ред. постановления Минтранса от 23.03.2018 N 9)

411. Учет расхода топлива, связанного с эксплуатацией транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания, осуществляется на основании путевых листов, в которых записываются фактический расход топлива и расход по норме. Расход топлива по норме определяется техником по учету или другим уполномоченным на то должностным лицом на основании действующих норм расхода и объемов выполненных работ транспортными средствами с двигателем внутреннего сгорания.

(в ред. постановления Минтранса от 23.03.2018 N 9)

412. Ежемесячно техник по учету или другое уполномоченное на то должностное лицо в карточках учета работы транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания подсчитывает месячный фактический расход топлива и расход по норме, а также выводит результат в столбцах "экономия" или "перерасход". Факты перерасхода топлива по каждому транспортному средству с двигателем внутреннего сгорания рассматриваются комиссионно с выявлением причин перерасхода, принятием мер, исключающих данный перерасход, и наказанием виновных.

(в ред. постановления Минтранса от 23.03.2018 N 9)

413. Ежемесячно по состоянию на последний день месяца по каждому транспортному средству с двигателем внутреннего сгорания, которое находилось в эксплуатации в течение месяца хотя бы один день (выдавался путевой лист), должен производиться замер остатков топлива в топливных баках и сверка остатка с данными путевых листов.

(в ред. постановления Минтранса от 23.03.2018 N 9)

ГЛАВА 25

СЕРТИФИКАЦИЯ АЭРОПОРТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

414. При сертификации аэропортовой деятельности авиационных организаций сертификации подлежит аэропортовая деятельность по обеспечению полетов спецтранспортом.

415. Сертификация авиационных организаций на годность к осуществлению аэропортовой деятельности по обеспечению полетов спецтранспортом заключается в проверке:

выполнения требований технических нормативных правовых актов;

наличия необходимых процедур, технологий, соответствия их действующим требованиям и фактического выполнения их водителем составом ССТ;

соответствия организации допуска на территорию аэродрома транспортных средств и принятой схемы движения транспортных средств по территории аэродрома, в том числе маневрирования в зоне расположения ВС, требованиям авиационных правил;

наличия, соответствия местным условиям и требованиям авиационных правил программы предотвращения несанкционированного выезда транспортных средств в КЗЛП и предупреждения повреждения ВС;

наличия, ведения и соответствия техническим нормативным правовым актам эксплуатационной и

учетной документации;

наличия необходимого персонала и соответствия уровня его подготовки техническим нормативным правовым актам;

порядка допуска водительского состава к работе на территории аэродрома;

выполнения требований по охране труда;

наличия необходимого комплекта спецмашин, а также их состояния, исправности и укомплектованности;

возможности обеспечить необходимый уровень безопасности полетов и авиационной безопасности.

416. Авиационные организации должны осуществлять аэропортовую деятельность по обеспечению полетов в соответствии с процедурами, изложенными в руководстве по аэродрому, которое состоит из трех самостоятельных частей:

часть 1 - технологический паспорт аэропорта (разрабатывается только для аэропортов);

часть 2 - технический паспорт аэродрома (разрабатывается только для постоянных аэродромов);

часть 3 - инструкция по производству полетов на аэродроме.

417. Руководителем авиационной организации - главного юридического лица аэропорта должен быть издан приказ о создании постоянно действующих комиссий по разработке технологического паспорта аэропорта, технического паспорта аэродрома, инструкции по производству полетов на аэродроме и внесения последующих изменений и дополнений к ним.

В состав комиссий по разработке технологического паспорта аэропорта и технического паспорта аэродрома должен входить представитель службы ССТ (как правило - руководитель), который обеспечивает разработку разделов и внесение достоверной информации по спецмашинам и организации транспортной деятельности на территории аэродрома.

418. Представитель службы ССТ в комиссии по разработке и внесению изменений в руководство по аэродрому должен обеспечить контроль за соответствием информации, содержащейся в руководстве по аэродрому, фактическим данным и при появлении каких-либо изменений он должен инициировать в установленном порядке внесение в соответствующую часть руководства по аэродрому дополнений и изменений.

419. Владелец сертификата годности к аэропортовой деятельности по обеспечению полетов спецтранспортом обязан:

обеспечить соблюдение требований авиационных правил, других технических нормативных правовых актов и законодательства Республики Беларусь;

уведомлять Департамент по авиации обо всех происходящих в авиационной организации изменениях, оказывающих существенное влияние на процесс обеспечения полетов;

при выявлении в процессе деятельности несоответствий действующим требованиям принимать эквивалентные меры по сохранению требуемого уровня обеспечения полетов, при необходимости вводить ограничения, обеспечивающие безопасность полетов, авиационную безопасность, и информировать Департамент по авиации;

обеспечивать доступ должностных лиц, уполномоченных Департаментом по авиации, на все участки деятельности службы ССТ и к личному составу службы ССТ для осуществления инспекционных межсертификационных проверок и оказывать полное содействие для проведения данных проверок.

ГЛАВА 26

ОБЯЗАННОСТИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ АВИАЦИОННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ТЕРРИТОРИИ АЭРОДРОМА

420. Руководитель аэропорта (главного юридического лица аэропорта) несет ответственность за организацию:

выполнения требований настоящих Aviационных правил на территории аэродрома;

разработки схемы расстановки и движения ВС на перроне и схемы организации движения транспортных средств по перрону в соответствии с требованиями настоящих Aviационных правил и других технических нормативных правовых актов, действующих в гражданской авиации Республики Беларусь;

допуска на территорию аэродрома и движения по территории аэродрома транспортных средств в соответствии с требованиями настоящих Aviационных правил.

421. Руководитель (начальник филиала) авиационной организации несет ответственность за выполнение на территории аэродрома всеми службами организации требований настоящих Aviационных правил.

422. Начальник службы сервисного обеспечения (службы перевозок):

осуществляет мероприятия по предупреждению повреждений ВС транспортными средствами;

организовывает изучение личным составом службы требований настоящих Aviационных правил, в части его касающихся, и обеспечивает контроль их выполнения;

обеспечивает подготовку и допуск должностных лиц службы к руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин при обслуживании ВС;

обеспечивает инструктаж водителей транспортных средств сторонних организаций, прибывших на территорию аэродрома для получения или отправки груза, и сопровождение данных транспортных средств по территории аэродрома;

обеспечивает подготовку должностных лиц, ответственных за сопровождение транспортных средств по территории аэродрома;

несет ответственность за выполнение личным составом службы требований настоящих Aviационных правил.

423. Начальник службы инженерно-авиационного обеспечения полетов (авиационно-технической базы, участка технического обслуживания ВС):

осуществляет мероприятия по предупреждению повреждений ВС при их техническом обслуживании и буксировке;

организовывает изучение личным составом требований настоящих Aviационных правил в части, его касающихся, и обеспечивает контроль их выполнения;

обеспечивает подготовку и допуск технического состава к руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин при обслуживании ВС;

обеспечивает подготовку должностных лиц, ответственных за сопровождение транспортных средств по территории аэродрома;

обеспечивает инструктаж водителей транспортных средств сторонних организаций, прибывших в ведение службы, и сопровождение данных транспортных средств по территории аэродрома;

несет ответственность за выполнение личным составом службы требований настоящих Aviационных правил.

424. Начальник службы обеспечения ГСМ:

осуществляет мероприятия по предупреждению повреждений ВС при их обслуживании заправочными средствами;

организовывает изучение личным составом требований настоящих Aviационных правил, в части его касающихся, и обеспечивает контроль их выполнения;

обеспечивает подготовку и допуск специалистов службы к руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин при заправке ВС ГСМ;

обеспечивает подготовку должностных лиц, ответственных за сопровождение транспортных средств по территории аэродрома;

обеспечивает инструктаж водителей транспортных средств сторонних организаций, прибывших в ведение службы, и сопровождение данных транспортных средств по территории аэродрома;

несет ответственность за выполнение личным составом службы требований настоящих Aviационных правил.

425. Начальник службы авиационной безопасности главного юридического лица аэропорта несет ответственность за допуск на территорию аэродрома транспортных средств строго по пропускам установленного образца и при наличии у водителей талонов на право управления транспортными средствами на территории данного аэродрома или же в присутствии сопровождающего должностного лица, допущенного к сопровождению транспортных средств по территории аэродрома.

426. Должностные лица, руководящие подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин при обслуживании ВС, несут ответственность за выполнение требований настоящих Aviационных правил в части руководства подъездом спецмашин при обслуживании ВС, установку под колеса спецмашин и последующую уборку упорных колодок и за безаварийность движения спецмашин в зоне расположения ВС, подъездом, отъездом и маневрированием которых они руководят.

427. Инженер-инспектор по безопасности полетов, инженер по безопасности движения:

осуществляют контроль за выполнением требований настоящих Aviационных правил;

требуют соблюдения водителями транспортных средств установленных маршрутов и скоростей движения на территории аэродрома, а также соблюдения водителями спецмашин правил буксировки, подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС;

проверяют наличие на транспортных средствах пропусков для въезда на территорию аэродрома, наличие и исправность на спецмашинах светосигнального оборудования, средств радиосвязи, пожарного оборудования, тормозных упорных колодок, буксировочных и амортизирующих устройств, а также наличие у водителей удостоверений на право управления транспортными средствами, талона на право управления транспортными средствами на территории аэродрома, соответствующих допусков и путевых листов;

контролируют выполнение на территории аэродрома установленного порядка движения транспортных средств;

организуют рейды по проверке исполнения требований настоящих Aviационных правил.

428. Начальник ССТ осуществляет мероприятия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и повреждения ВС спецмашинами, несет ответственность за обеспечение безопасности передвижения спецмашин на территории аэродрома, обязан организовать и обеспечить:

выполнение требований настоящих Aviационных правил в ССТ;

изучение водительским составом ССТ требований настоящих Aviационных правил;

подготовку, допуск и инструктаж водителей для работы на территории аэродрома в соответствии с требованиями настоящих Aviационных правил;

действительный контроль за техническим состоянием каждого транспортного средства, наличием в них действующих пропусков для въезда на территорию аэродрома и средств пожаротушения, проблесковых и габаритных огней, радиостанций, упорных колодок, буксировочных и амортизирующих устройств;

ежедневную проверку водительских удостоверений и талонов на право управления транспортными средствами на территории аэродрома;

учет и отчетность по использованию транспортных средств и ГСМ;

выпуск на линию оборудованных в соответствии с установленными требованиями и технически исправных спецмашин для технического, коммерческого обслуживания ВС и эксплуатационного содержания аэродрома согласно утвержденным табелям выделения спецмашин;

техническую эксплуатацию автотранспортных средств в соответствии с требованиями настоящих Aviационных правил, руководствами и инструкциями заводов-изготовителей;

прохождение водителями в установленном порядке инструктажа и медицинского осмотра;

контроль за выполнением мероприятий по предупреждению повреждений ВС транспортными средствами.

Начальник ССТ несет ответственность за допуск к управлению транспортными средствами, имеющими пропуск для въезда на территорию аэродрома, только того водительского состава, который имеет оформленный в соответствии с настоящими Aviационными правилами допуск к передвижению по территории данного аэродрома.

429. Механик ССТ (должностное лицо, на которое возложены функции механика) отвечает за своевременный выпуск на линию исправных автотранспортных средств в соответствии с требованиями настоящих Aviационных правил и других нормативных правовых актов.

Механик ССТ обязан:

следить за техническим состоянием и внешним видом транспортных средств;

организовывать ежедневное техническое обслуживание транспортных средств, инструктировать водительский состав перед выездом на линию, лично проверять перед выездом на линию и после возвращения остатки топлива в баках, показания спидометров и счетчиков моточасов;

перед выпуском транспортных средств на линию проверять их техническое состояние и делать соответствующие отметки в путевых листах;

вести формуляры спецмашин.

430. Водитель транспортного средства обязан:

иметь при себе удостоверение на право управления транспортными средствами (для водителей автомобилей), выданное Государственной автомобильной инспекцией, талон на право управления транспортными средствами по территории аэродрома и путевой лист на транспортное средство (за исключением водителей средств механизации);

знать и строго соблюдать требования настоящих Aviационных правил, ПДД, а при выполнении эксплуатационно-технологических работ на территории аэродрома - требования технологии взаимодействия службы воздушного движения с наземными службами, обеспечивающими полеты на данном аэродроме;

при наличии допуска к ведению радиосвязи по радиостанциям внутрипортовой связи знать фразеологию радиообмена;

знать устройство, правила, особенности эксплуатации и обслуживания закрепленных транспортных средств (базового автомобиля или трактора и специального оборудования);

знать и строго соблюдать правила передвижения и работы транспортных средств по территории аэродрома, уметь правильно производить подъезд к ВС и отъезд от него, а также соблюдать установленный порядок расстановки спецмашин при обслуживании ВС на МС;

производить тщательную проверку технического состояния транспортных средств при приемке смены и обо всех выявленных при осмотре дефектах своевременно докладывать бригадиру, механику или лицам, их замещающим;

перед выездом на линию проверить техническое состояние транспортного средства и его

спецоборудования;

во время работы следить за техническим состоянием транспортного средства и оборудования, исправностью проблескового огня, радиостанции, агрегатов спецоборудования, за остатком топлива;

правильно, своевременно и аккуратно оформлять путевые листы;

въезжать в зону обслуживания ВС и подъезжать к ВС только после получения четкой и понятной команды от должностного лица, руководящего подъездом;

принимать меры по немедленному удалению (буксировке) спецмашины с КЗЛП и РД в случае выхода спецмашины из строя, после чего докладывать о случившемся руководителю работ, бригадиру, диспетчеру или лицам, их замещающим;

оставлять спецмашину на стоянке только после принятия мер, исключающих возможность ее самопроизвольного движения в отсутствие водителя;

быть внимательным при вождении спецмашин по территории аэродрома, немедленно останавливать транспортное средство по требованию лиц, ответственных за организацию и безопасность движения на территории аэродрома;

соблюдать повышенную осторожность при движении ночью, в тумане, при гололеде, снегопаде, а также при недостаточном освещении перрона;

не оставлять спецмашину или средство механизации без присмотра у ВС.

Водитель несет персональную ответственность за исправность и укомплектованность в соответствии с требованиями настоящих Авиационных правил эксплуатируемого им на территории аэродрома транспортного средства, а также за обеспечение безопасности движения и безопасности полетов при работе на территории аэродрома.

Приложение 1
к авиационным правилам
"Организация работы
транспортных средств
на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

Форма донесения о дорожно-транспортном происшествии

(наименование организации)

ДОНЕСЕНИЕ N _____ о дорожно-транспортном происшествии

1. Дата, время и место происшествия _____
2. Тип (марка) и номерной знак транспортного средства _____
3. Водитель _____
(Ф.И.О., стаж работы)
4. На каком часу работы водителя произошло происшествие, состояние водителя _____
5. Вид дорожно-транспортного происшествия _____
6. Краткое описание происшествия _____
7. Погода, условия видимости _____

8. Причины происшествия _____

9. <*> Виновник происшествия _____
(Ф.И.О., организация)

10. Последствия происшествия _____

а) погибло и умерло от ранений (человек) _____
в том числе:
водитель, пассажиры _____
пешеходы _____

б) получили телесные повреждения (человек) _____
в том числе:
водитель, пассажиры _____
пешеходы _____

в) техническое состояние транспортного средства после происшествия и материальный ущерб в рублях _____

г) прочий ущерб (утрата груза и т.п.) _____

11. <*> Меры, принятые к виновному в происшествии _____

12. Мероприятия по предупреждению подобных происшествий _____

Руководитель организации _____
(подпись)

_____ 20__ г.

<*> По данным пунктам может представляться предварительная информация. В этом случае по результатам расследования ДТП органами ГАИ информация уточняется путем внесения нового донесения о ДТП с пометкой в правом верхнем углу "уточнение донесения о ДТП N__".

Приложение 2
к авиационным правилам
"Организация работы
транспортных средств
на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

ТИПОВАЯ КАРТА ПРОВЕРКИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ИСПРАВНОСТИ СПЕЦМАШИН И ИХ СПЕЦИАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

1. Проверить заправку машины топливом, маслом, спецжидкостями и водой (тосолом).
2. Осмотреть машину снаружи и проверить ее внешний вид, убедиться в отсутствии повреждений.
3. Проверить состояние рабочего оборудования, двигателя базового шасси и двигателя привода рабочего оборудования, деталей трансмиссии, ходовой части и кабины водителя, убедиться в отсутствии подтекания топлива, масла, спецжидкостей и воды.
4. Проверить укомплектованность спецмашины пожарным оборудованием, медицинской аптечкой (при выезде за пределы аэродрома), буксировочным устройством (при выпуске на линию для выполнения эксплуатационных работ в КЗЛП или на РД).
5. Проверить состояние буксировочных устройств спецмашины: крюков или буксирной вилки со шкворнем на переднем бампере машины и тягового крюка на фаркопе. Крюки на переднем бампере и тяговый крюк на фаркопе должны быть заводского изготовления.
6. Проверить работу светосигнального оборудования: фар, габаритных огней, сигналов поворота, стоп-сигнала, проблесковых маячков.

7. Проверить работу средств радиосвязи (при их наличии). При этом необходимо:

установить органы управления в положения, соответствующие заданному режиму работы;

перед включением органы управления на пульте должны быть поставлены в положения, указанные в инструкциях по эксплуатации (раздел "Подготовка к работе") на каждый конкретный тип радиостанции;

включить радиостанцию нажатием соответствующих кнопок или установкой переключателей в положение "включено" (в зависимости от типа используемой радиостанции);

проверить работу передатчика нажатием соответствующей кнопки или тангенты, расположенной на корпусе манипулятора (в зависимости от типа используемой радиостанции) с вызовом абонента;

проверить работу приемника радиостанции в режимах "дежурный прием" и "прием".

8. Проверить давление воздуха в пневматических шинах колес спецмашины.

9. Проверить уровень масла в картерах двигателя базового шасси и двигателя привода рабочего оборудования.

10. В кабине спецмашины осмотреть контрольные приборы и указатели на приборном щитке, органы управления машиной и рабочим оборудованием, проверить:

отсутствие повреждений органов управления;

свободный ход рулевого колеса;

свободный ход педалей сцепления и тормоза;

исправность стояночного тормоза;

работу контрольных приборов и указателей на приборном щитке.

11. Запустить двигатель и проверить его работу на слух на различных оборотах.

12. Проверить исправность действия рабочего оборудования (подъем, опускание, повороты, вращение).

13. На ходу машины проверить действие рулевого управления, сцепления, тормозов.

Приложение 3
к авиационным правилам
"Организация работы
транспортных средств
на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

**СХЕМЫ ПОДЪЕЗДА, ОТЪЕЗДА И МАНЕВРИРОВАНИЯ СПЕЦМАШИН ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ПЕРЕЧЕНЬ ПРИНЯТЫХ В ДАННОМ ПРИЛОЖЕНИИ ОБОЗНАЧЕНИЙ СПЕЦМАШИН**

Авт. - автобус пассажирский перронный

АК - аэродромный кондиционер воздуха

АКЗС - аэродромная кислородно-зарядная станция

АЛ - автолифт

АО - машина для удаления обледенения с поверхности самолета

АПА - аэродромный подвижной электроагрегат

АПК - автомашина с подъемным кузовом

АС - спецмашина для обработки санузлов

АТ - автотранспортер

БТ - багажная тележка

ВЗ - воздухозаправщик

ЗСЖ - заправщик спецжидкостями

МВ - машина водозаправочная

МГ - машина грузовая

МУС - машина для уборки салонов

МКУ - машина для комплексной уборки самолетов

МП - моторный подогреватель

МЗ - маслозаправщик

ПК - погрузчик контейнеров

ПЗА - передвижной заправочный агрегат

СМ - спецмашина для заправки водой, удаления обледенения и мойки самолетов

СПО - самоходная площадка обслуживания

СПТ - самоходный пассажирский трап

ТГ - тягач аэродромный, автотягач, тракторный тягач

ТЗ - топливозаправщик

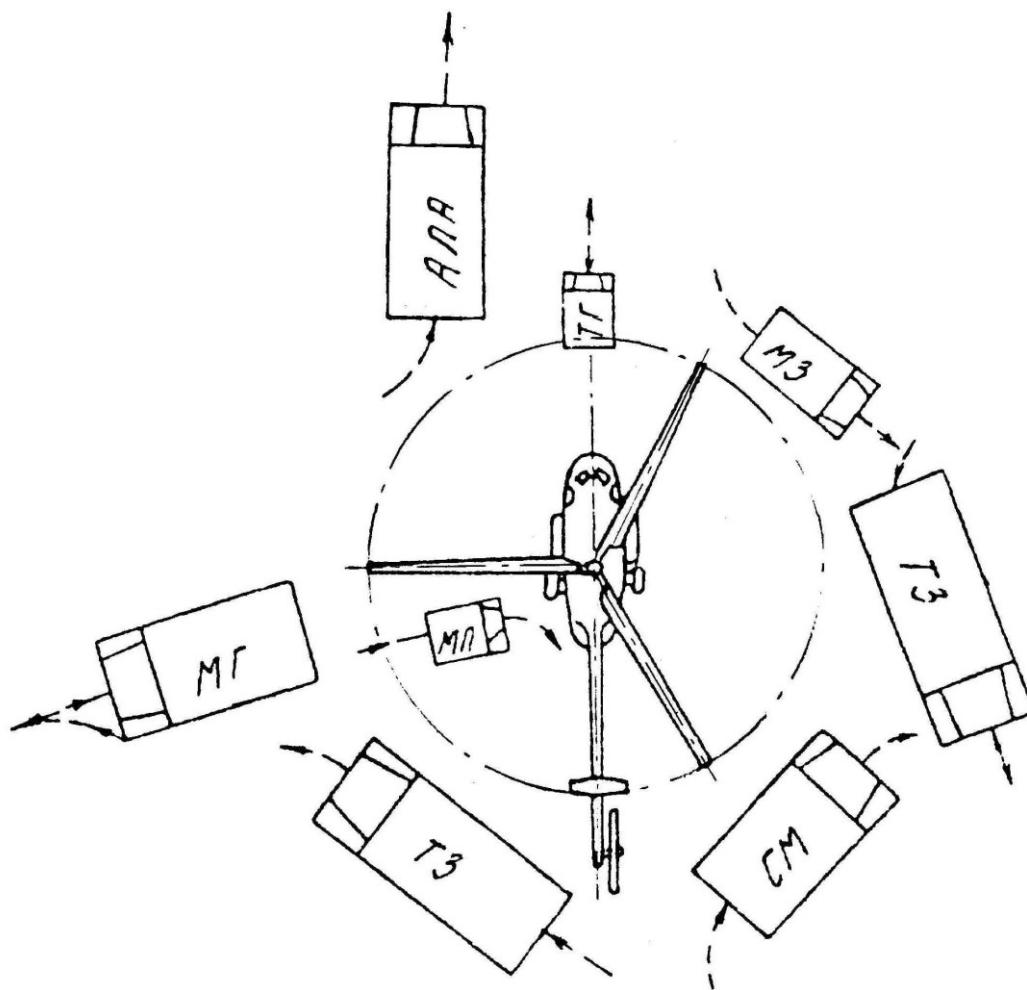
ТК - тележка для контейнеров

ТТ - тягач для транспортировки тележек

УВЗ - установка воздушного запуска

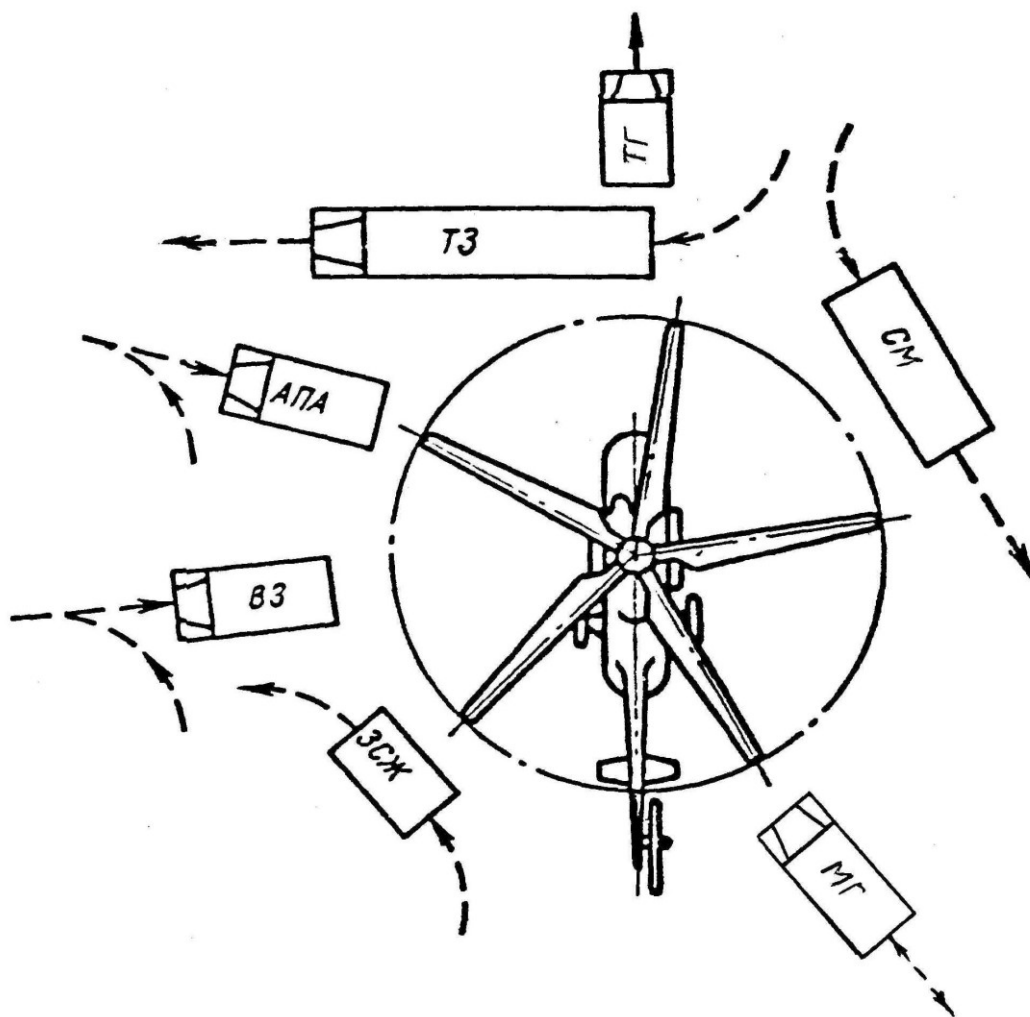
УГЗС - унифицированная газозарядная станция

УПГ - установка для проверки гидросистемы



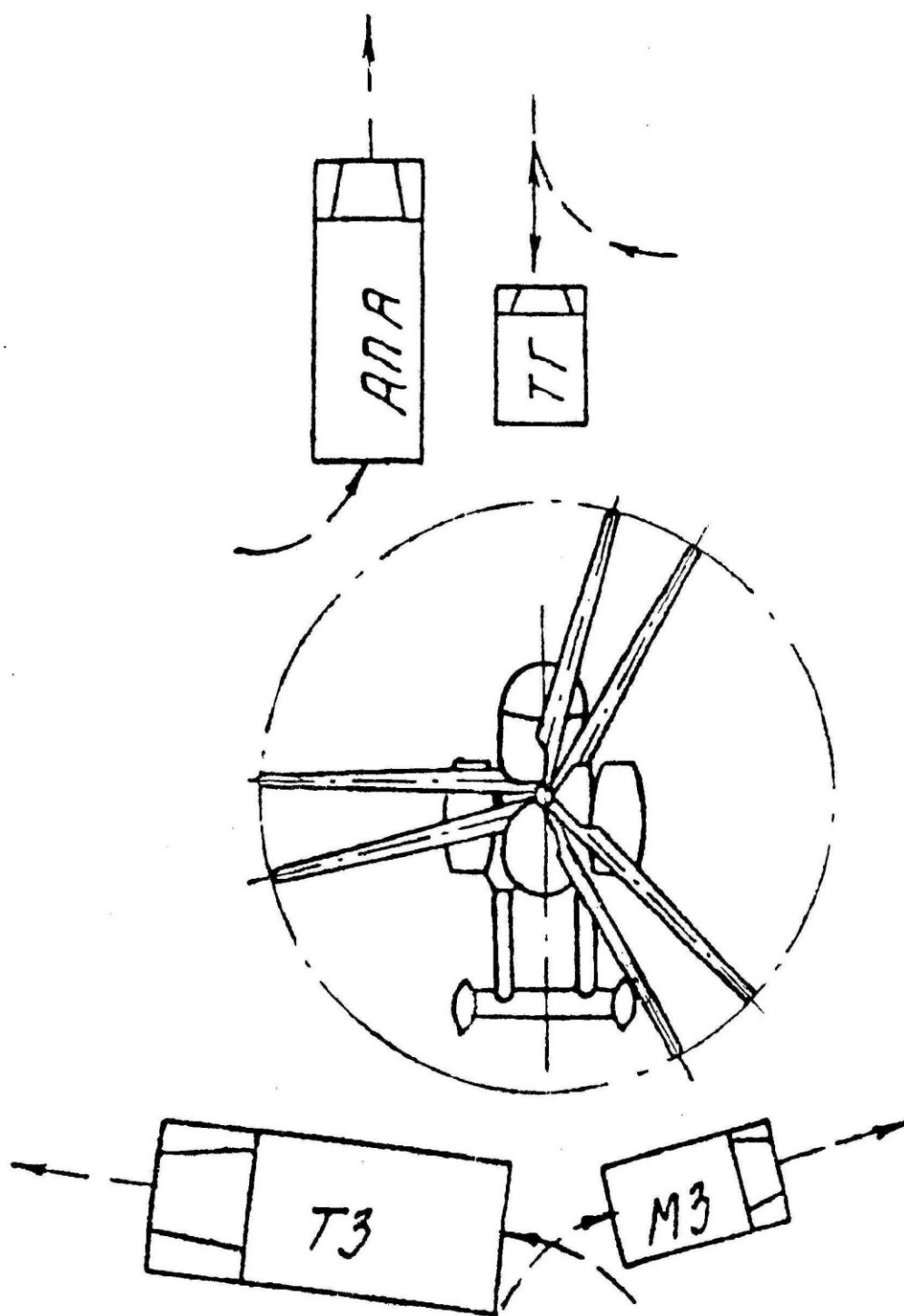
Вертолет Ми-2

Схема 3.1



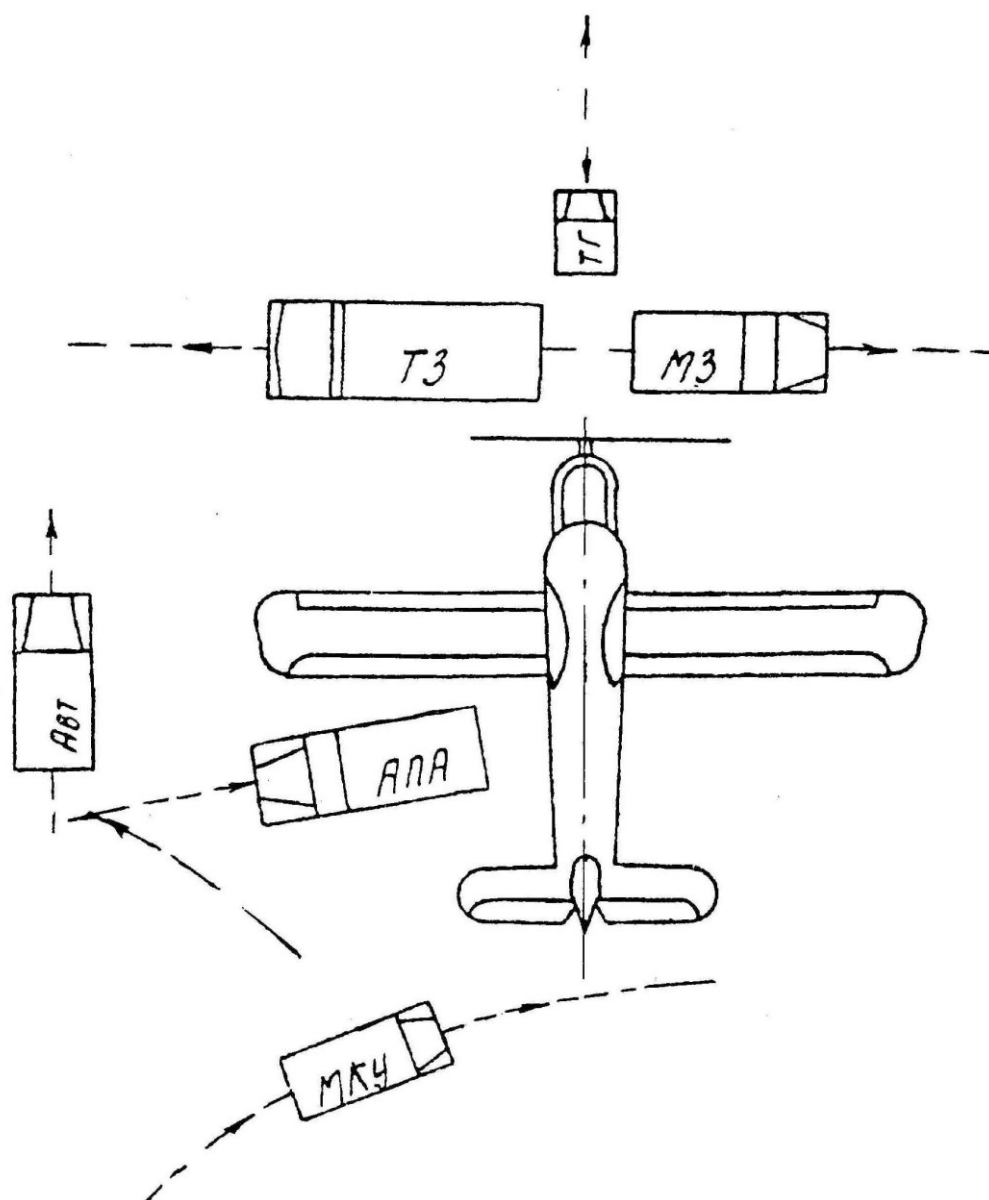
Вертолет Ми-8 (Ми-17)

Схема 3.2



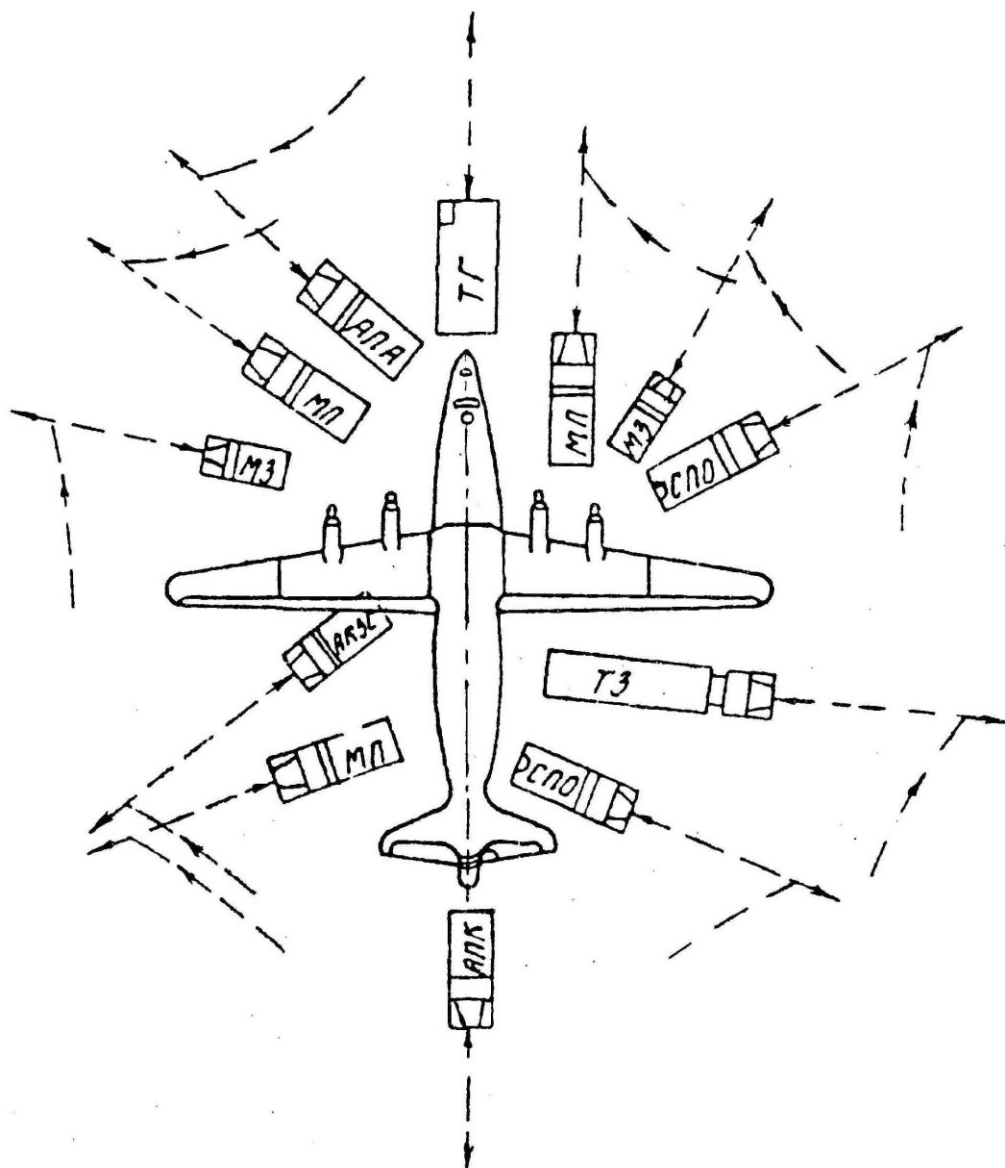
Вертолет Ка-26

Схема 3.3



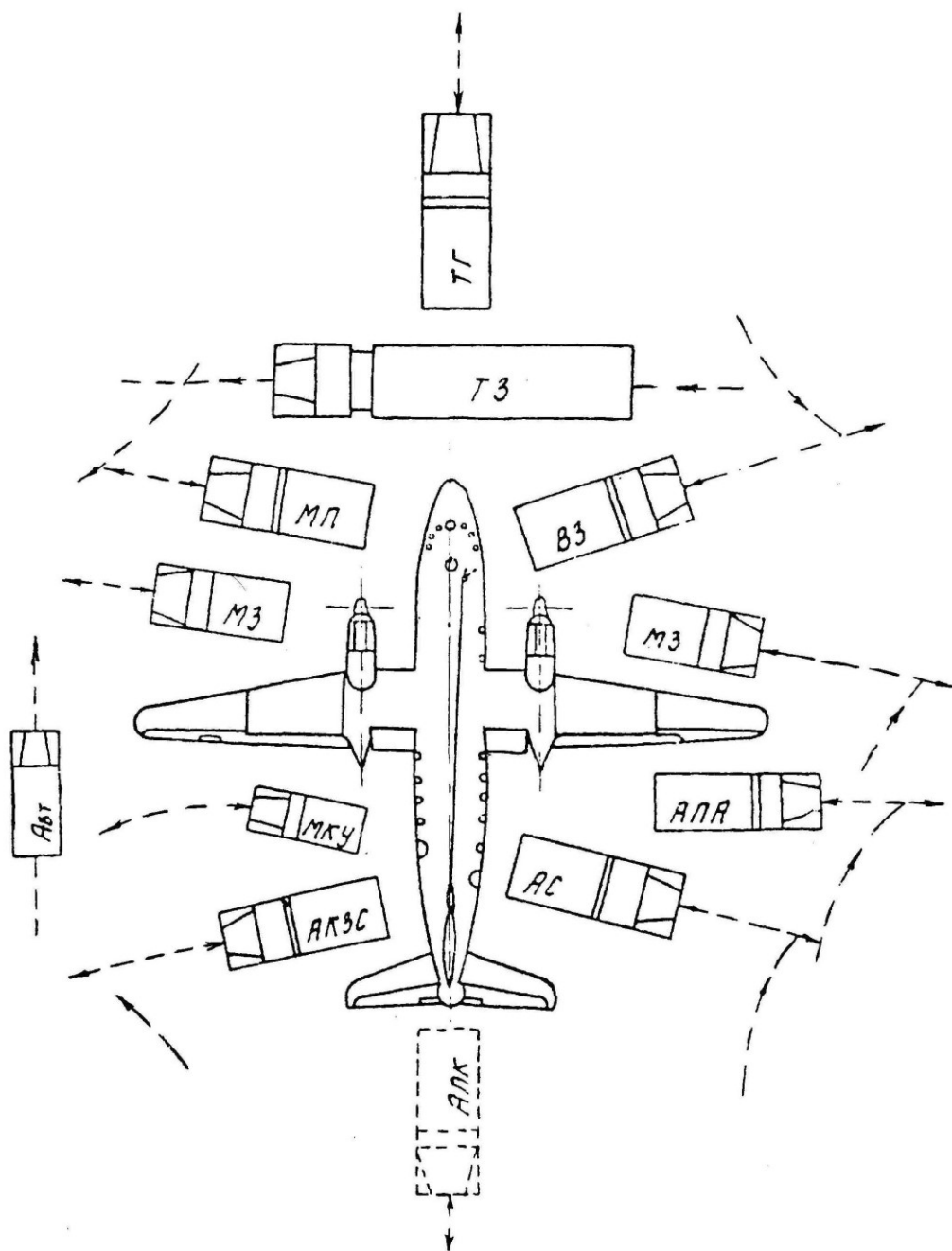
Самолет Ан-2

Схема 3.4



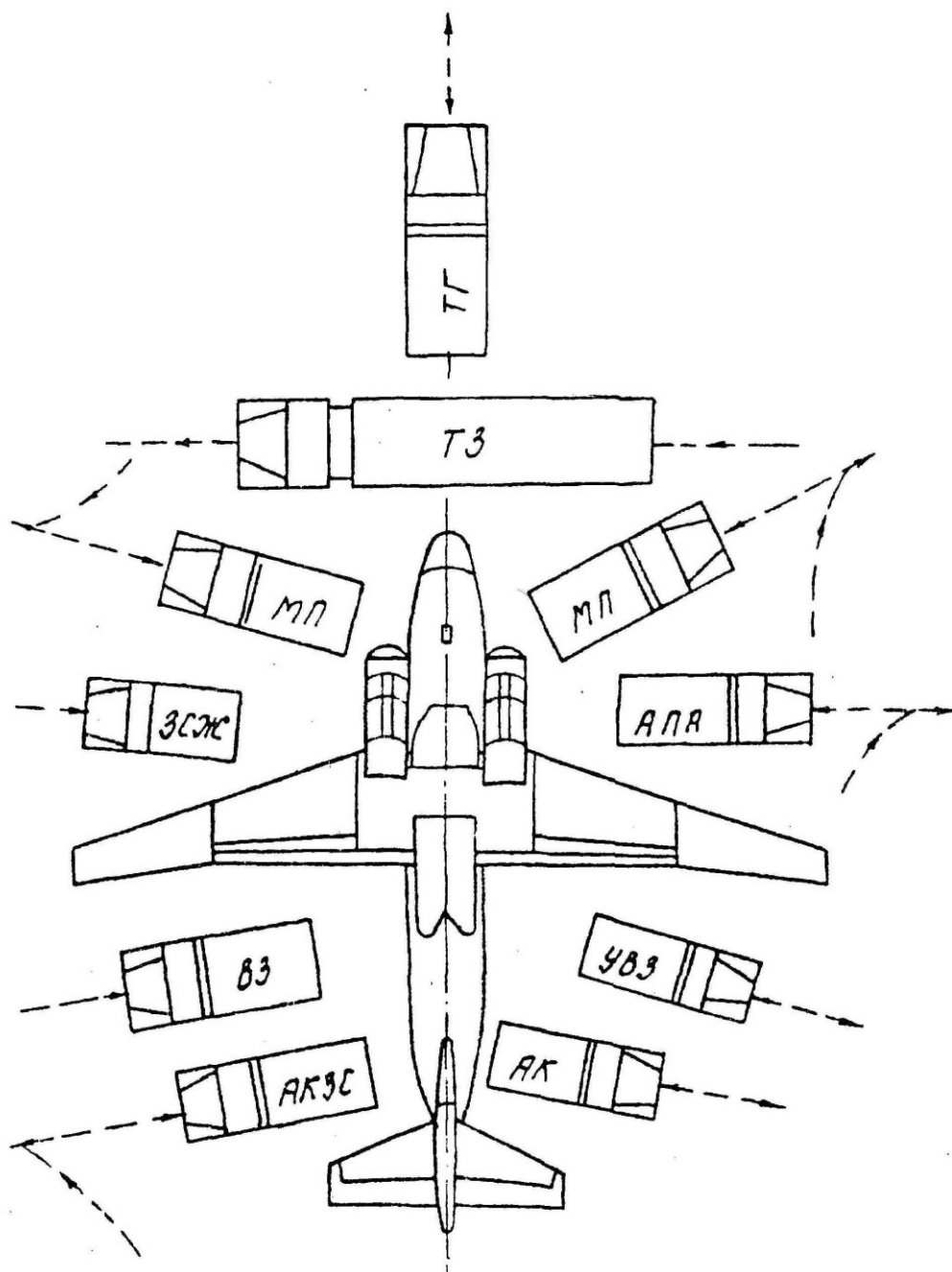
Самолет Ан-12

Схема 3.5



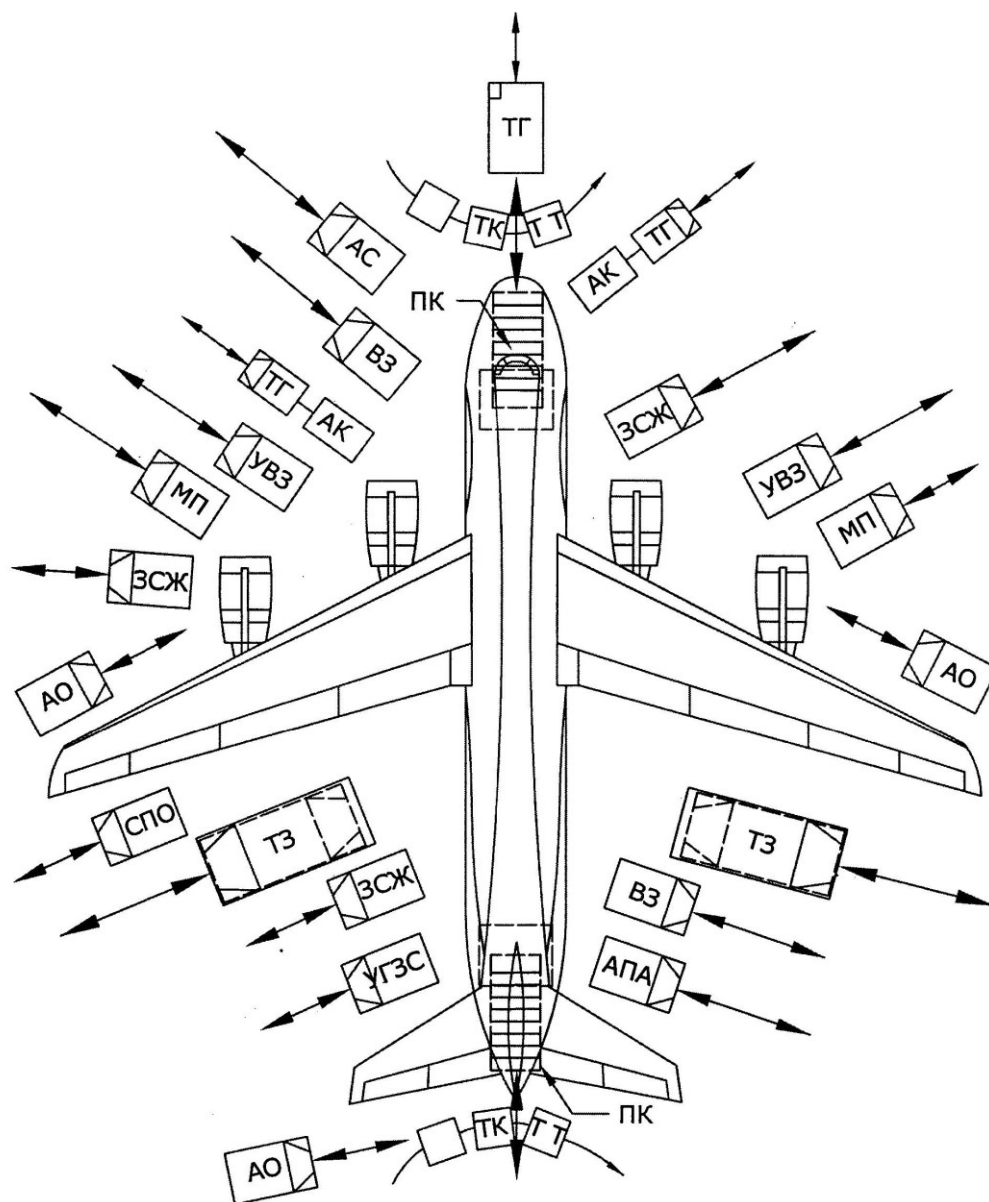
Самолет Ан-24 (Ан-26, Ан-30)

Схема 3.6



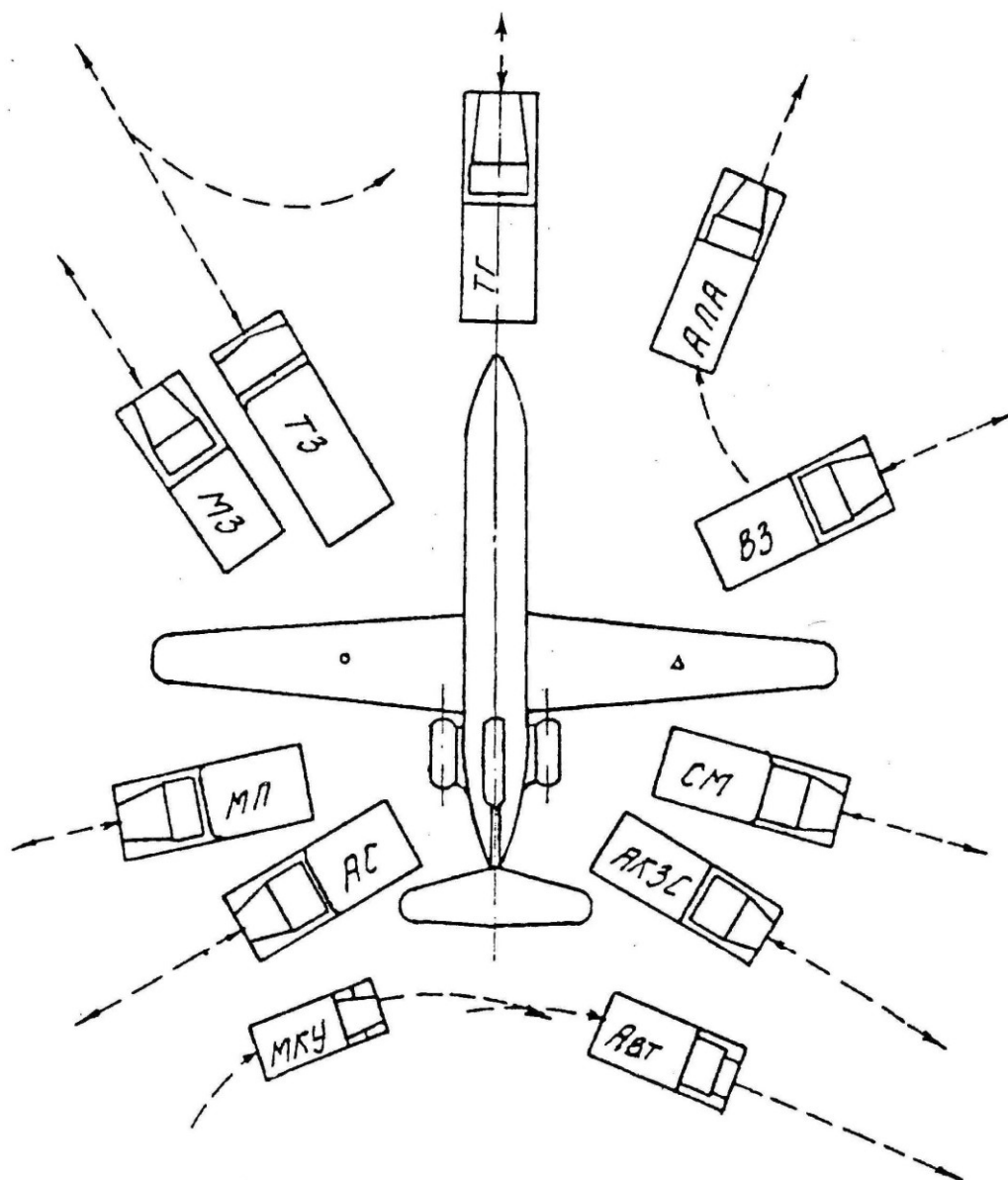
Самолет Ан-74

Схема 3.7



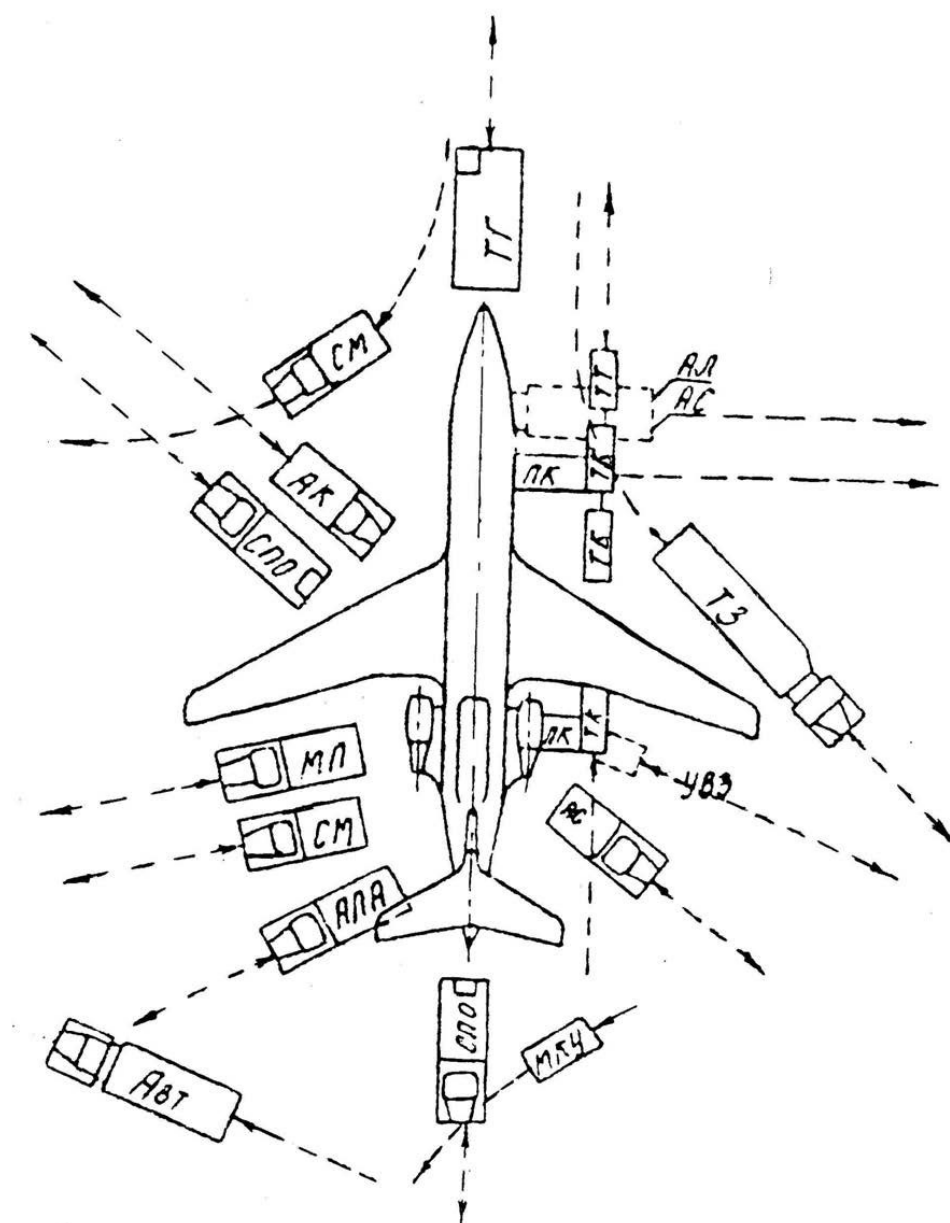
Самолет Ан-124

Схема 3.8



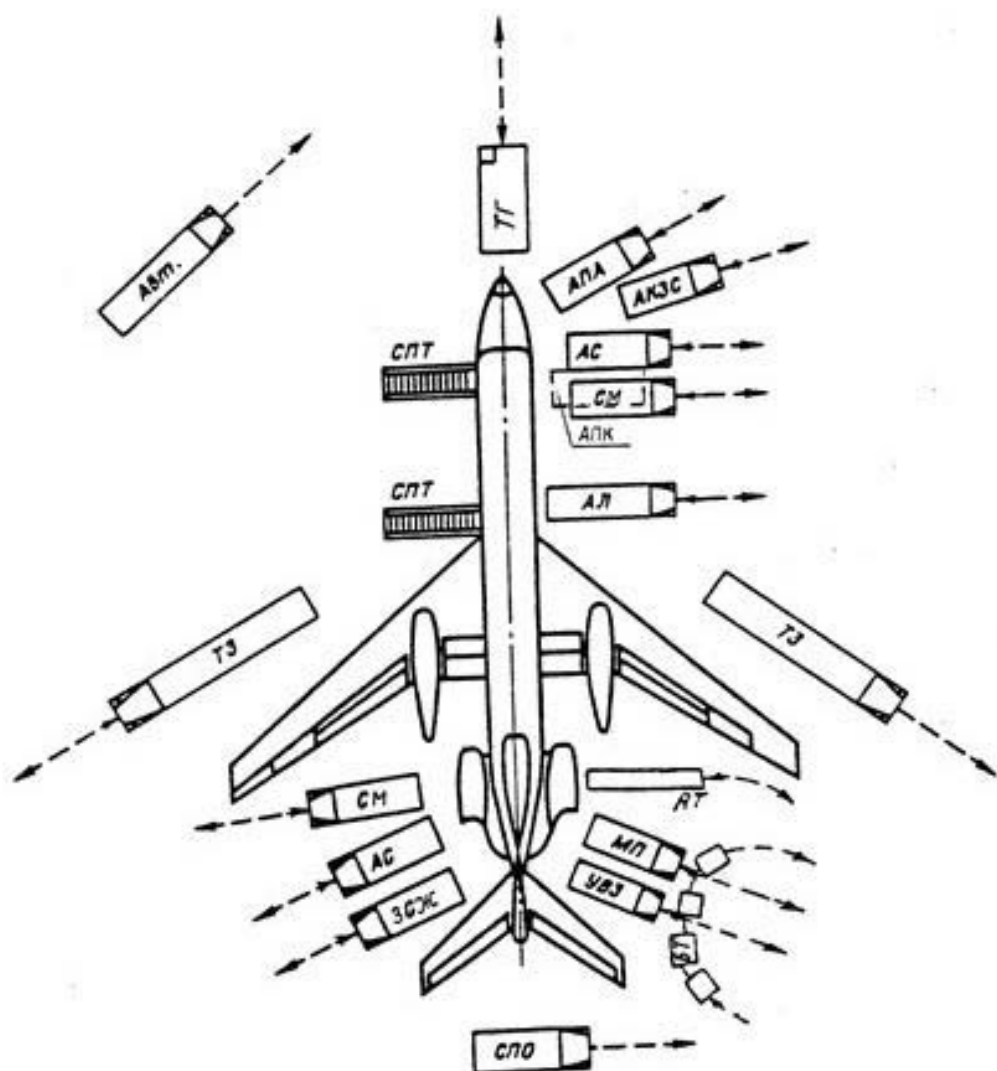
Самолет Як-40

Схема 3.9



Самолет Як-42

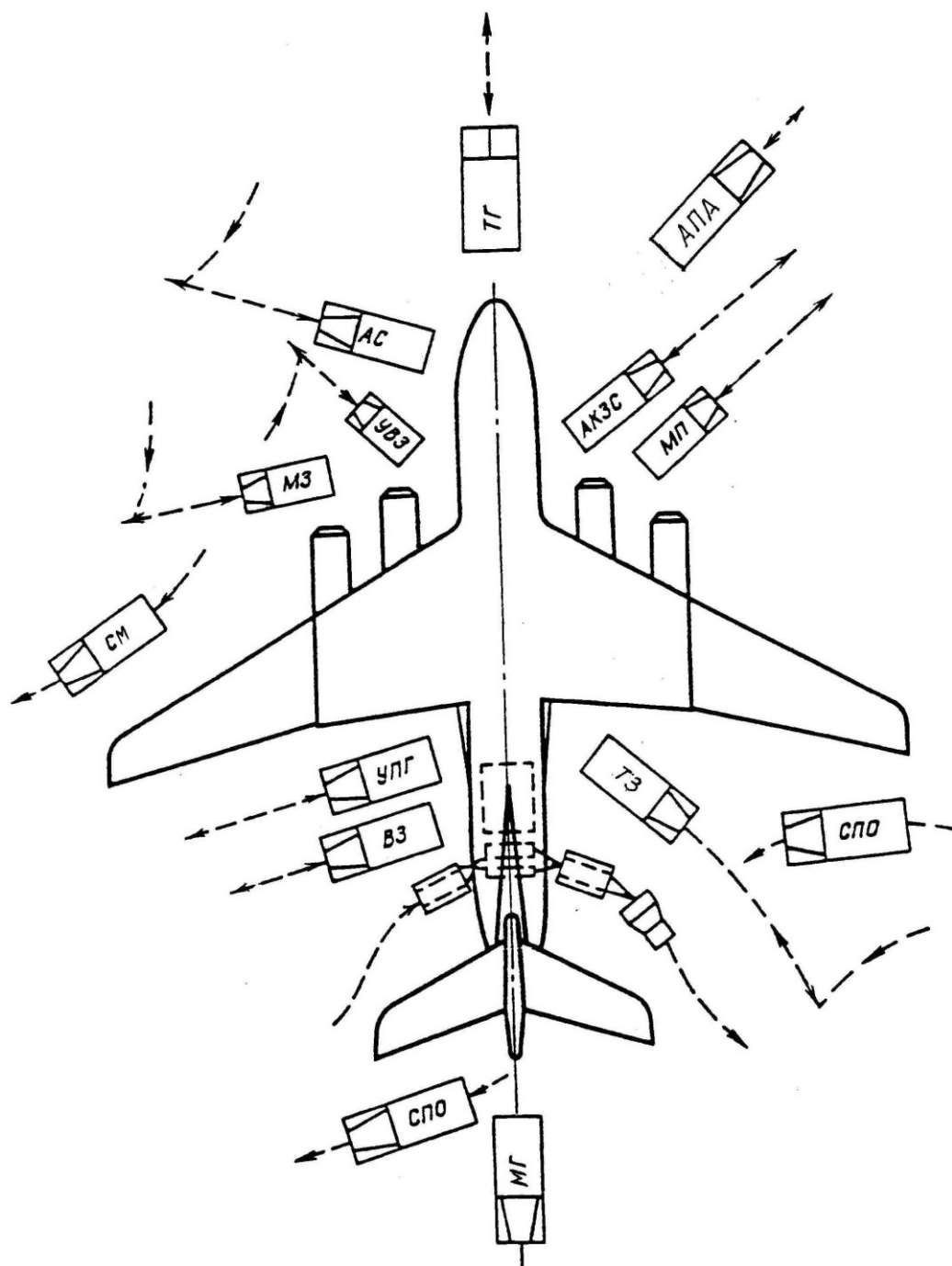
Схема 3.10



Самолет Ту-154

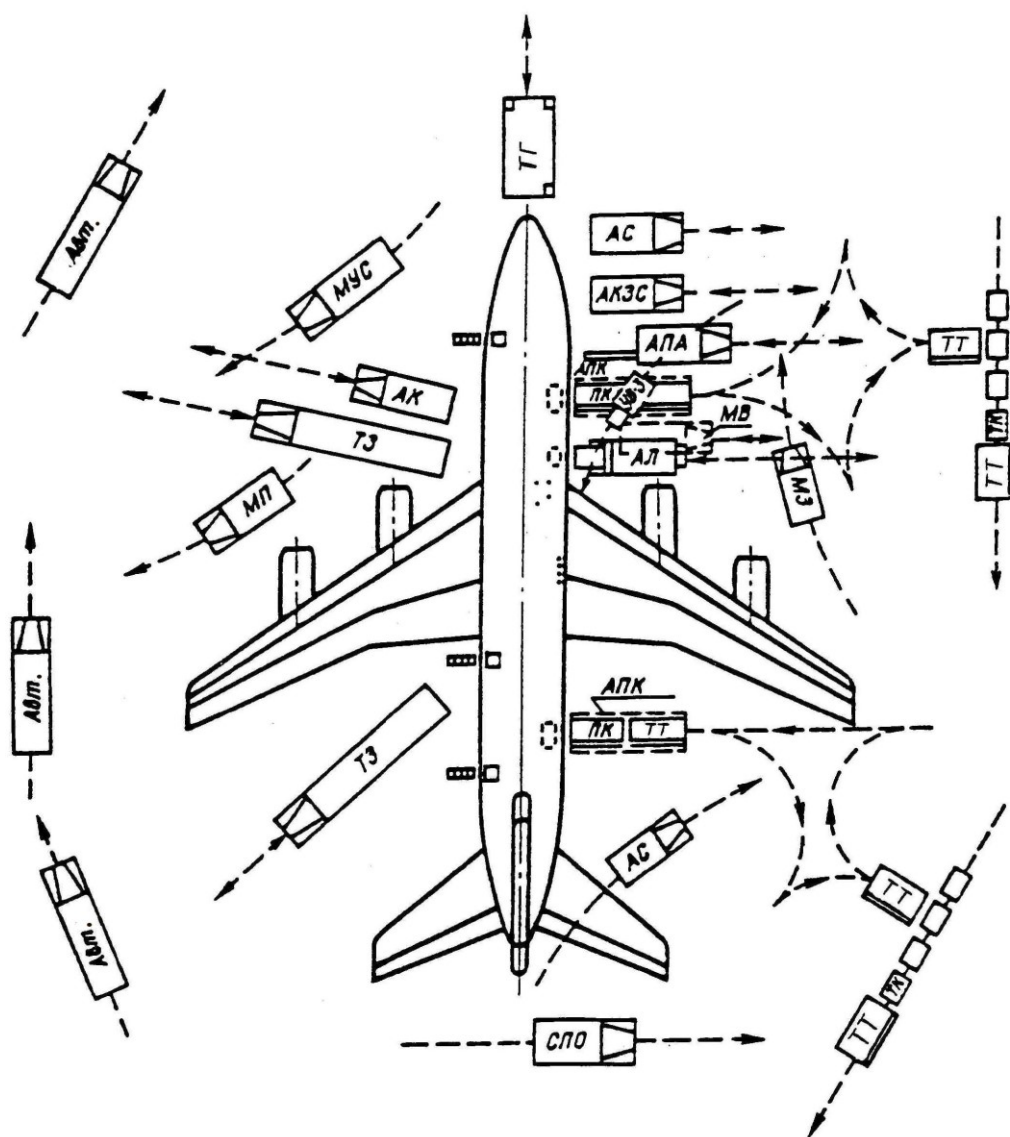
Схема 3.11

Схема 3.12



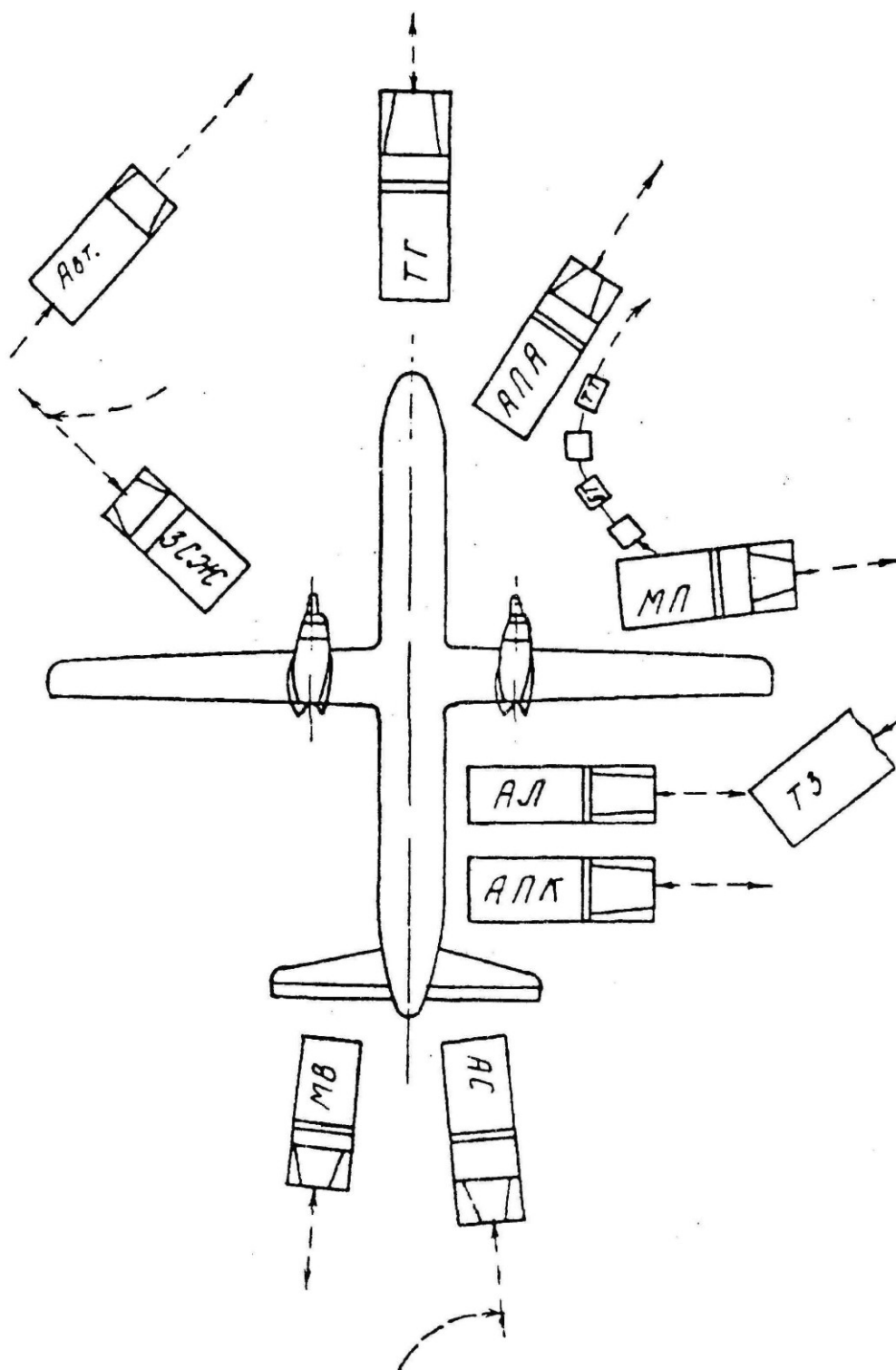
Самолет Ил-76

Схема 3.13



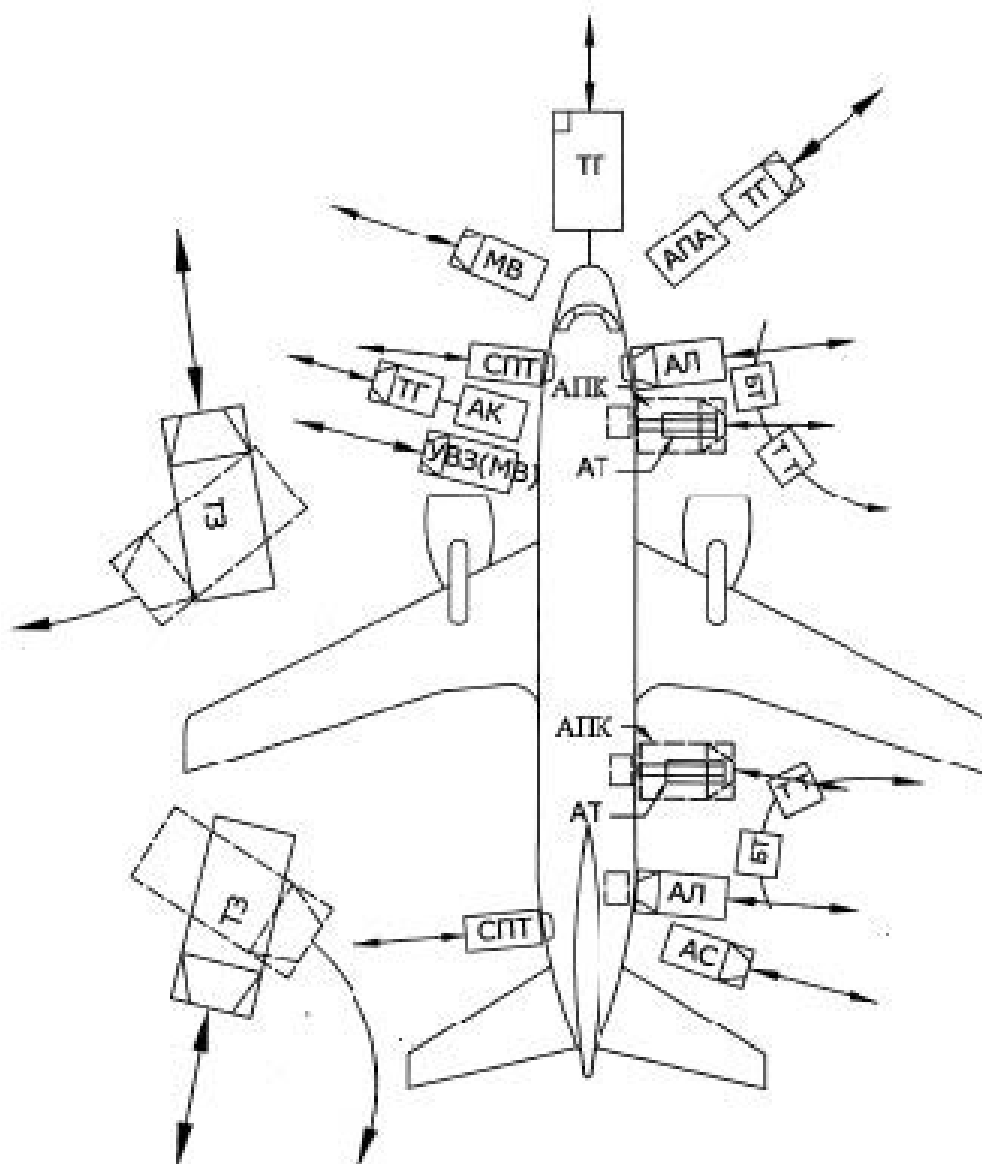
Самолет Ил-86

Схема 3.14



Самолет Ил-114

Схема 3.16

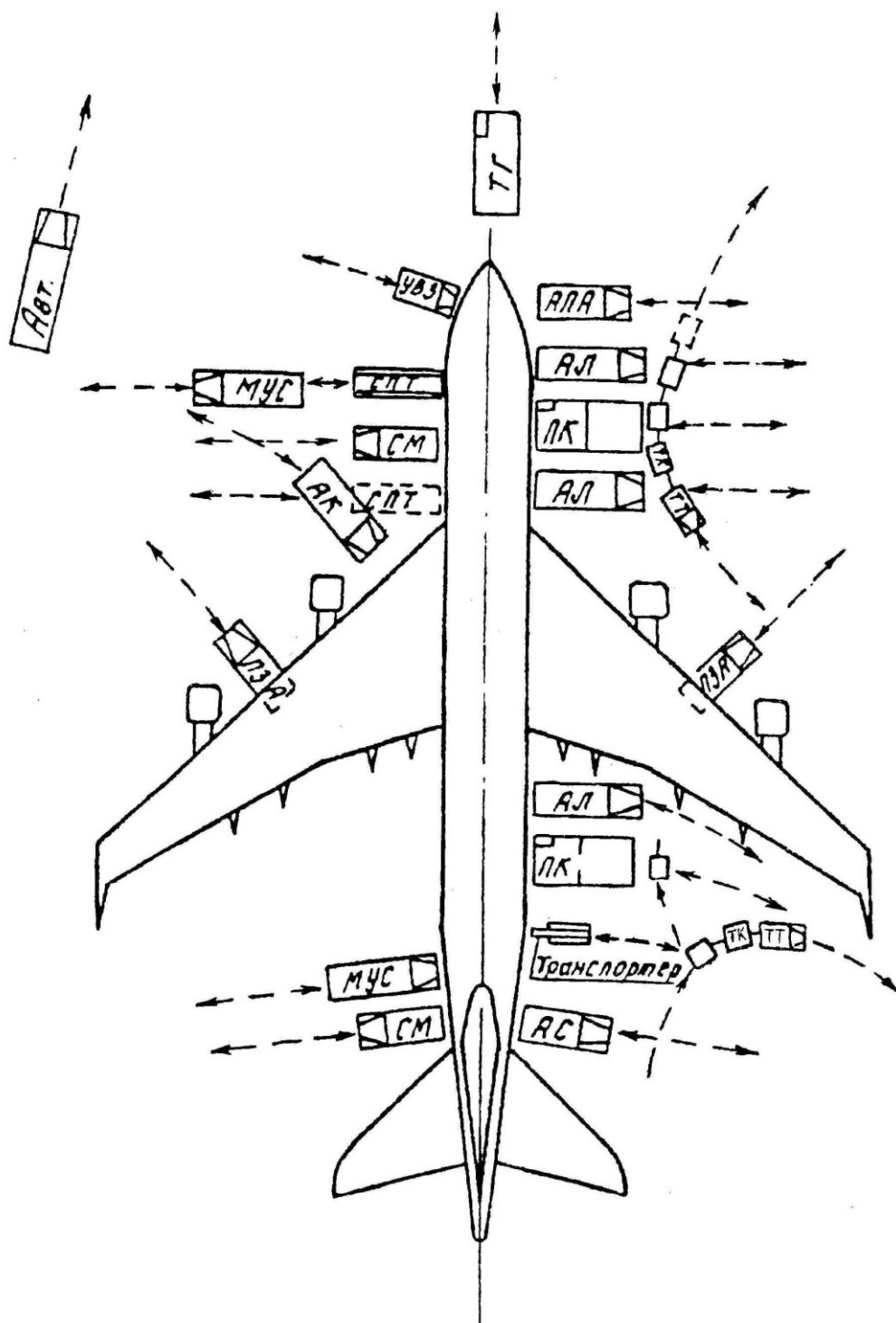


Самолет Airbus 310 (300)

Схема 3.17

Схема 3.18

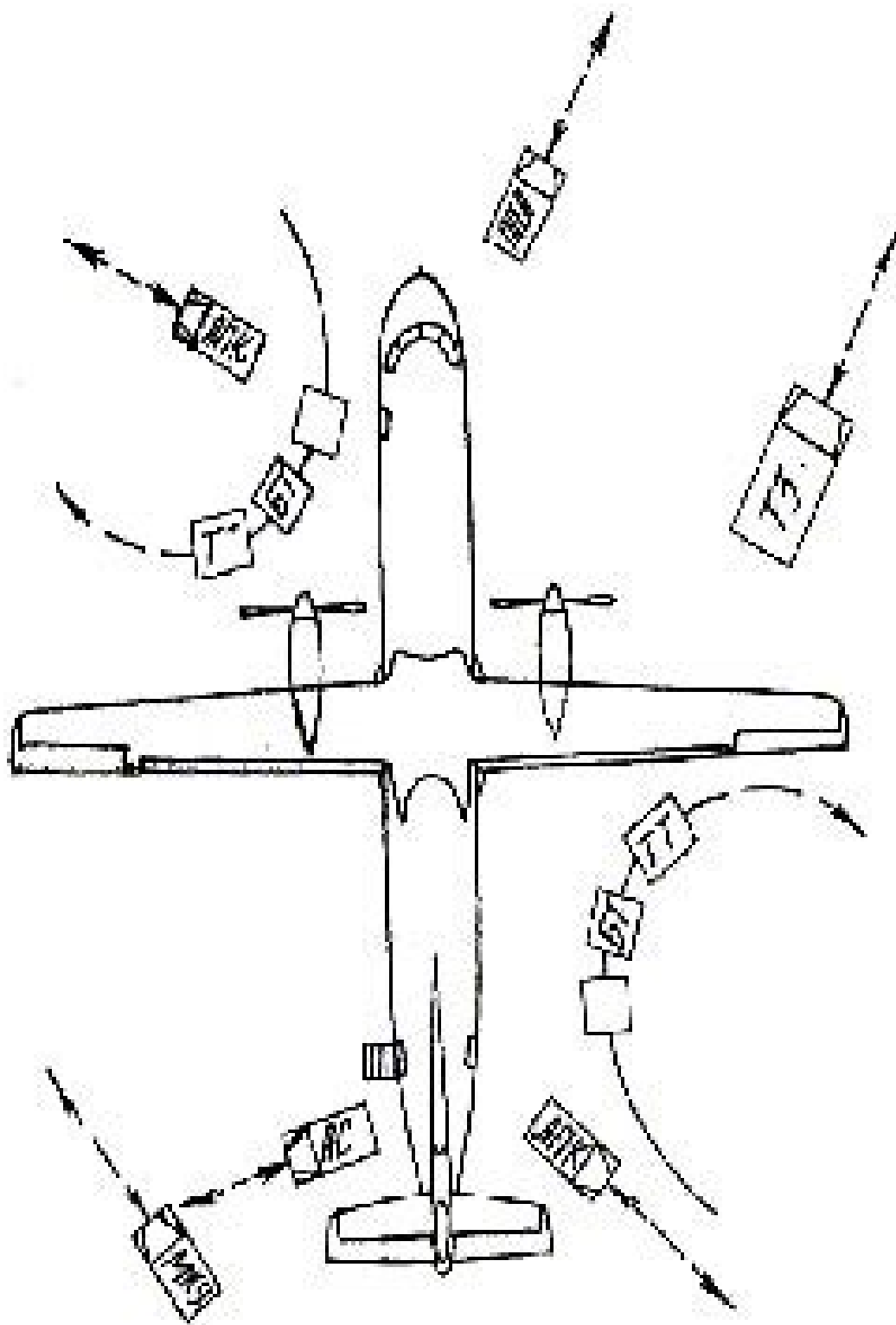
Схема 3.19



Самолет Boeing 747

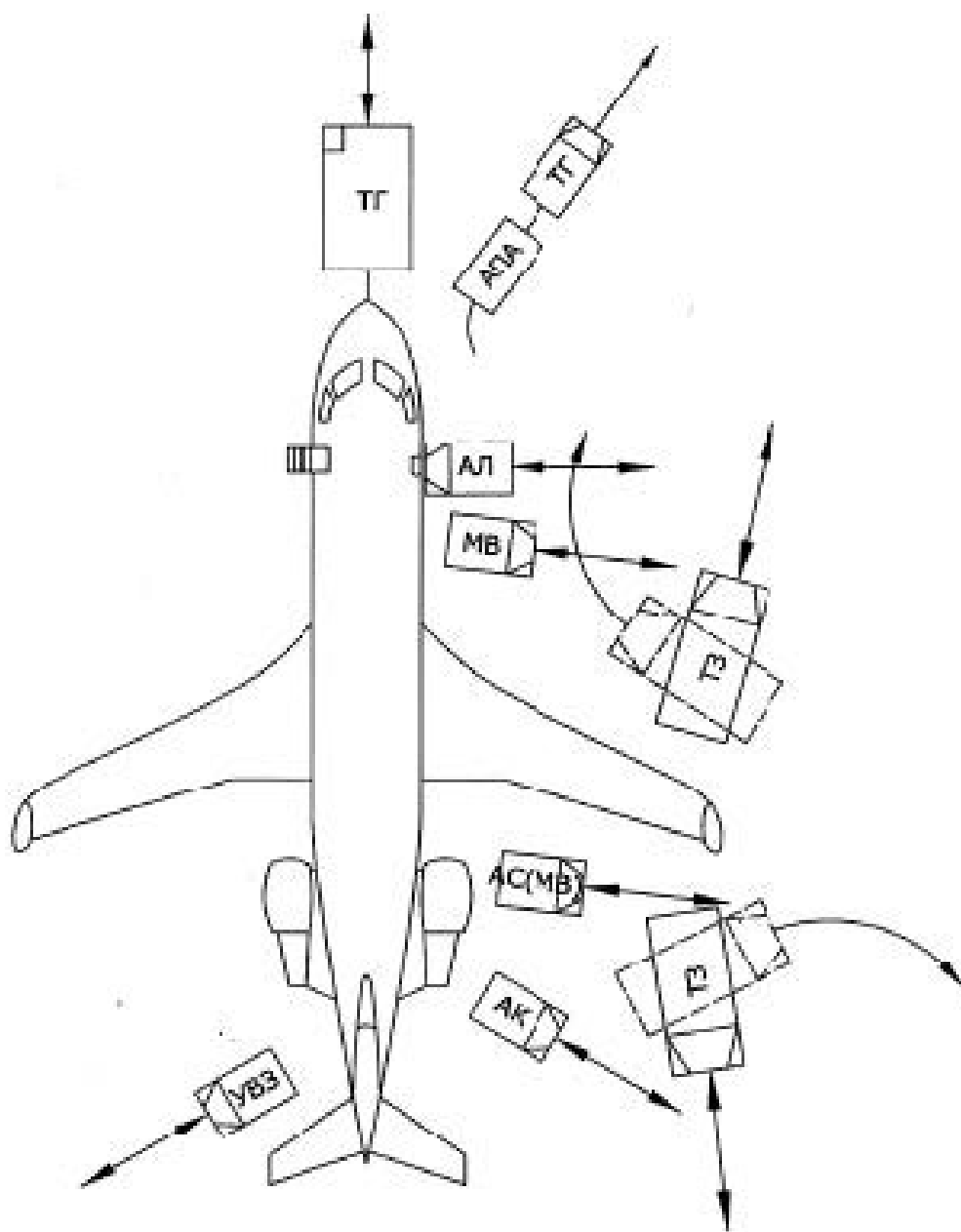
Схема 3.21

Схема 3.23



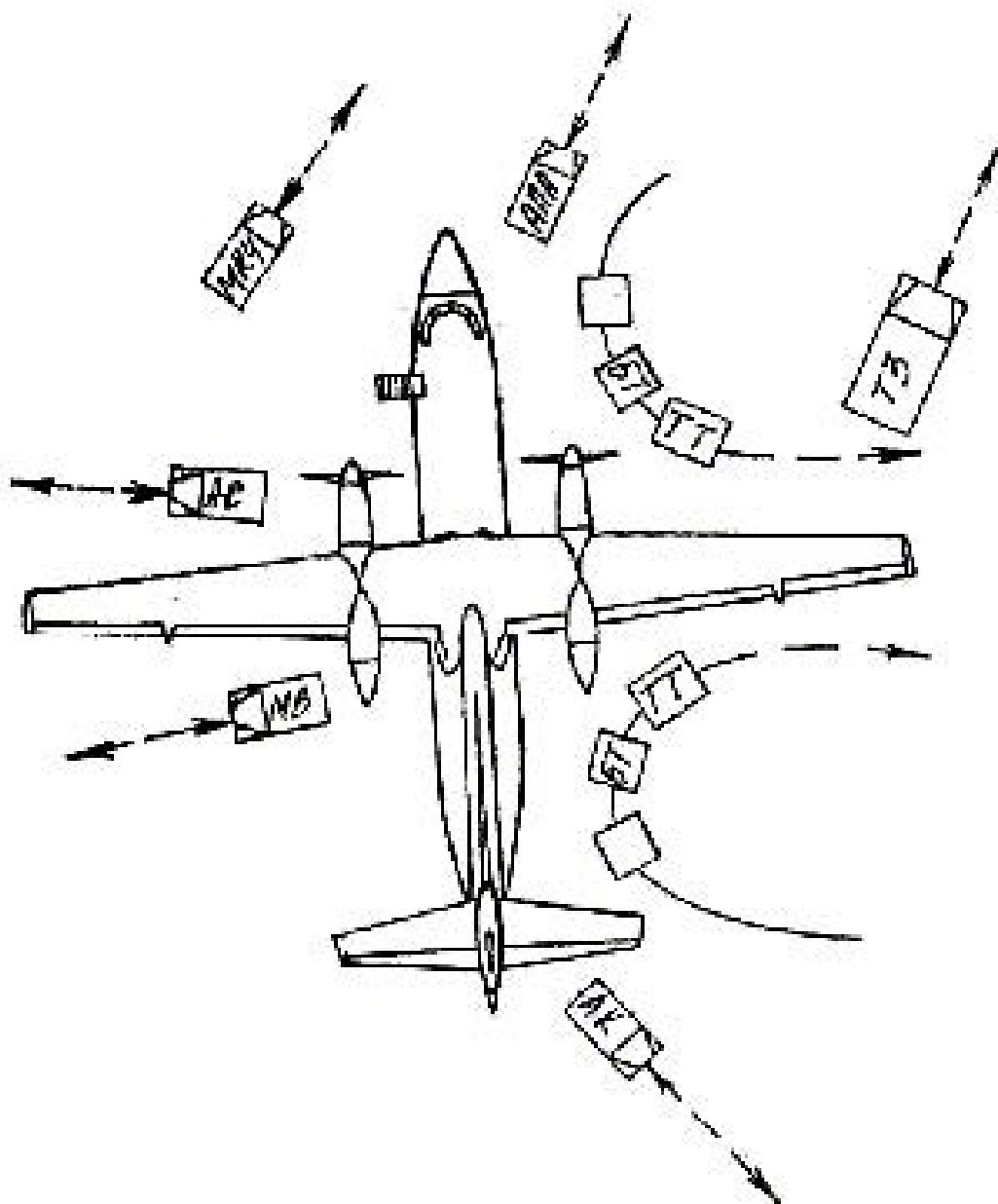
Самолет ATR 72

Схема 3.24



Самолет CRJ

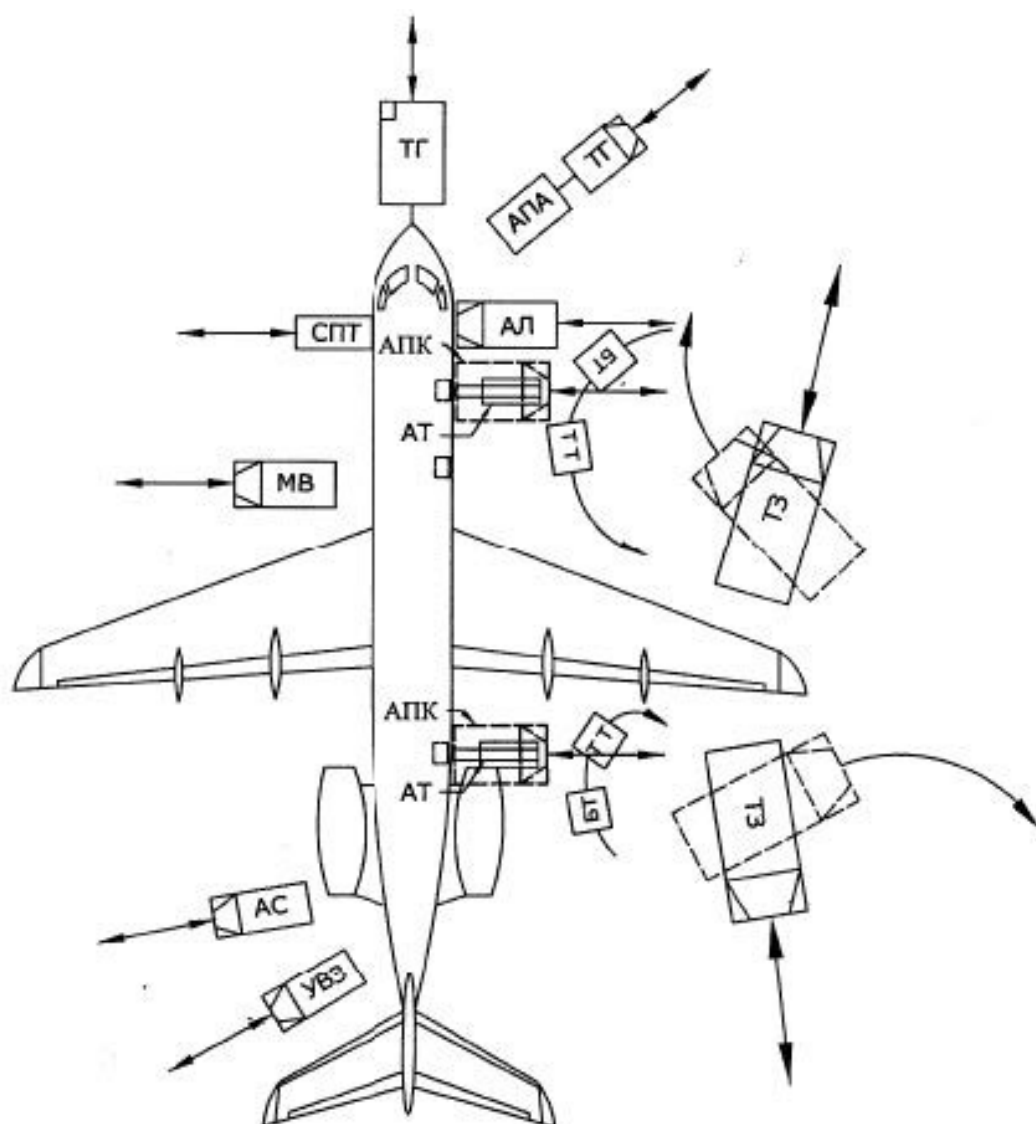
Схема 3.25



Самолет Fokker 50

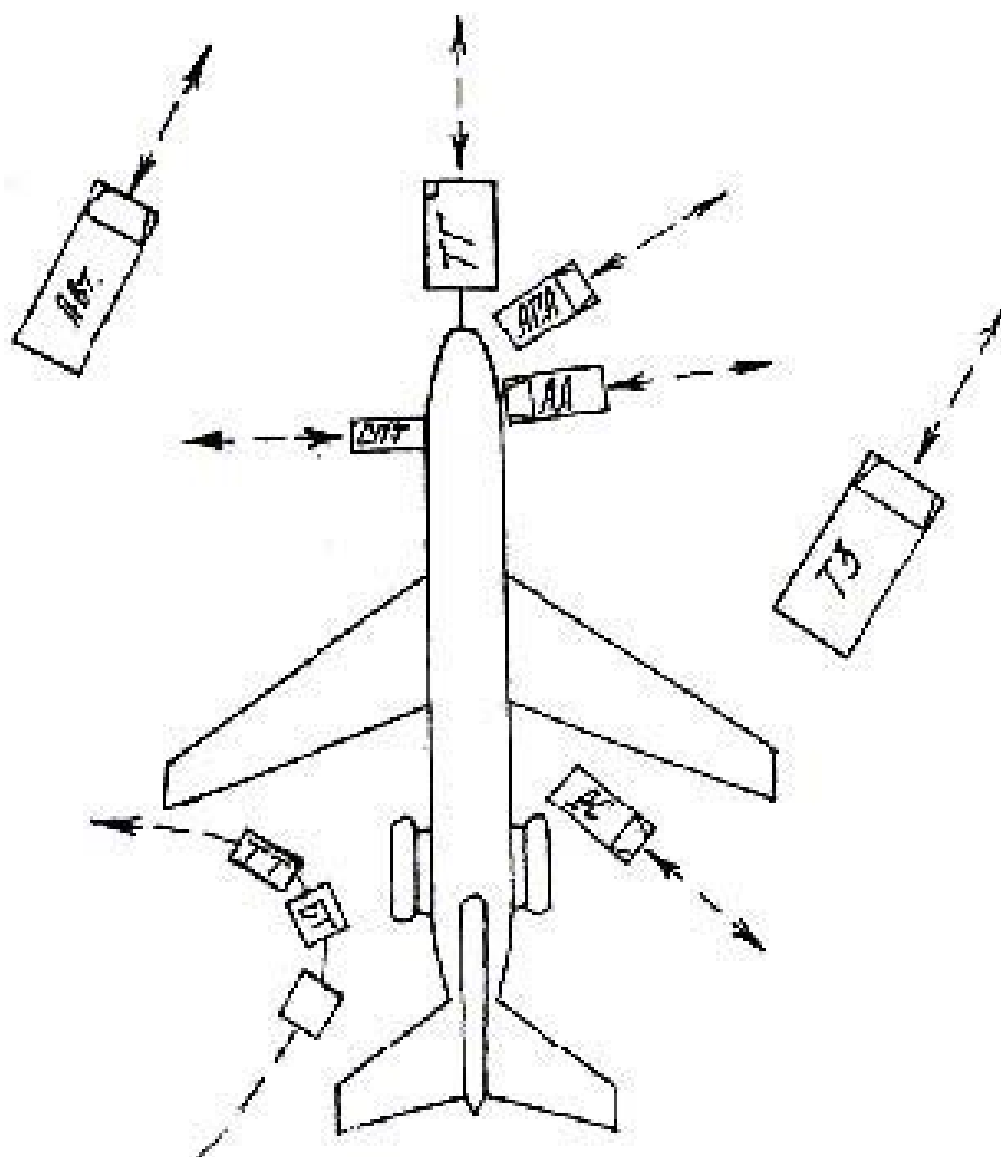
Схема 3.26

Схема 3.27



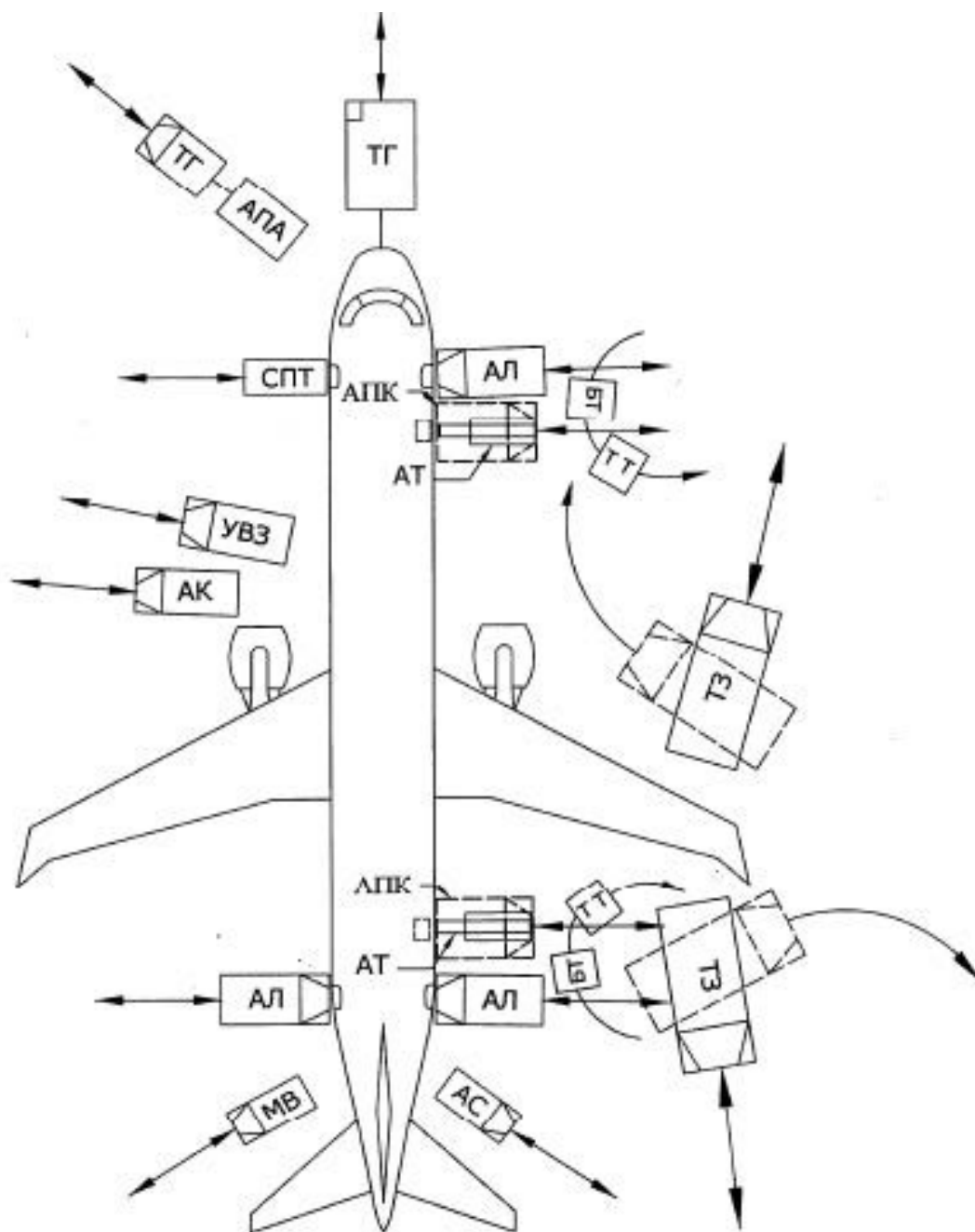
Самолет Fokker 100

Схема 3.28



Самолет Embraer 145

Схема 3.29



Самолет Embraer 190 (195)

Схема 3.31

Приложение 4
к авиационным правилам
"Организация работы
транспортных средств
на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

стажировки водителя

Ф.И.О. _____
Авиационная организация _____
Подразделение авиационной организации _____
Работа в должности с _____
Приказ о стажировке от _____ N _____
Срок стажировки с _____ по _____
Место стажировки _____
Руководитель стажировки _____
Заключение руководителя стажировки _____
(подпись, Ф.И.О.)

Ведомость зачетов:

1. Схема организации движения транспортных средств на территории аэродрома _____ и правила передвижения транспортных средств по территории аэродрома _____
(отметка о зачете, подпись, должность, Ф.И.О.)

2. <*> Материальная часть спецмашин _____
(тип, марка спецмашины)

(отметка о зачете, подпись, должность, Ф.И.О.)

3. <*> Оборудование спецмашин _____
(отметка о зачете, подпись, должность, Ф.И.О.)

4 <*>. Технология взаимодействия службы воздушного движения со службами, обеспечивающими полеты в аэропорту _____
(отметка о зачете, подпись, должность, Ф.И.О.)

5. <***> Правила подъезда, отъезда и маневрирования при обслуживании ВС _____
(отметка о зачете, подпись, должность, Ф.И.О.)

6 <****>. Правила и технология буксировки ВС _____
(отметка о зачете, подпись, должность, Ф.И.О.)

7. <*****> Технология лидирования ВС _____
(отметка о зачете, подпись, должность, Ф.И.О.)

8 <*****>. Фразеология радиообмена и организация радиосвязи _____
(отметка о

зачете, подпись, должность, Ф.И.О.)

Заключение: _____

Руководитель подразделения _____
(подпись, Ф.И.О.)

Дата _____

<*> Заполняется при оформлении допуска водителя к работе на спецмашинах.

<*> Заполняется при оформлении допуска водителя к выполнению эксплуатационно-технологических работ в КЗЛП и на РД.

<***> Заполняется при оформлении допуска водителя к отъезду, подъезду и маневрированию в зоне расположения ВС.

<****> Заполняется при оформлении допуска водителя к буксировке ВС.

<*****> Заполняется при оформлении допуска водителя к лидированию ВС.

<*****> Заполняется при оформлении допуска водителя к ведению радиосвязи.

Приложение 5
к авиационным правилам
"Организация работы
транспортных средств
на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

**ПЕРЕЧЕНЬ
ДОКУМЕНТОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ ИЗУЧЕНИЮ С ВОДИТЕЛЬСКИМ СОСТАВОМ ПРИ ПРИЕМЕ НА РАБОТУ
И ПРИ ПОДГОТОВКЕ К ВЛП (ОЗП)**

1. Авиационные правила "Организация работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Республики Беларусь"
2. Технология взаимодействия службы воздушного движения с наземными службами, обеспечивающими полеты в аэропорту
3. ПДД
4. Руководства по эксплуатации спецмашин

Приложение 6
к авиационным правилам
"Организация работы
транспортных средств
на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

**Форма зачетной ведомости проверки знаний водителей комиссией авиационной
организации, являющейся главным юридическим лицом аэропорта**

ЗАЧЕТНАЯ ВЕДОМОСТЬ

Ф.И.О. _____
Авиационная организация _____
Подразделение авиационной организации _____
Работа в должности с _____
Лист стажировки водителя от _____

1. Схема организации движения транспортных средств на территории аэродрома
_____ и правила передвижения транспортных средств на территории
аэродрома _____

(отметка о зачете)

2 <*>. Фразеология радиообмена и организация радиосвязи _____
(отметка о зачете)

Заключение: _____

Подписи членов комиссии, Ф.И.О.

Дата _____

<*> Заполняется при оформлении допуска к ведению радиосвязи.

Приложение 7
к авиационным правилам
"Организация работы
транспортных средств
на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

**Форма талона на право управления транспортными средствами на территории
аэродрома**

Аэропорт _____

ТАЛОН N _____

на право управления транспортными средствами на территории аэродрома

Водитель _____ изучил правила передвижения транспортных средств на территории аэродрома _____, а также требования, выполнение которых при управлении транспортными средствами на территории аэродрома обязательно для обеспечения безопасности полетов, и приказом руководителя авиационной организации _____ от _____ 20__ г. N _____ допущен к управлению транспортными средствами на территории вышеуказанного аэродрома.

Руководитель авиационной организации _____
(подпись, Ф.И.О.)
М.П.

Дата _____

Срок годности <*> _____

Срок годности продлен до <*> _____

Приказом руководителя авиационной организации _____ от _____ 20__ г. N _____ допущен к ведению радиосвязи по радиостанциям внутрипортовой связи.

Руководитель авиационной организации _____
(подпись, Ф.И.О.)
М.П.

Дата _____

Приказом руководителя авиационной организации _____ от _____ 20__ г. N _____ допущен к работе на спецмашинах _____ с правом подъезда к ВС под руководством соответствующего должностного лица.

Руководитель авиационной организации _____
(подпись, Ф.И.О.)
М.П.

Дата _____

Приказом руководителя авиационной организации _____
от _____ 20__ г. N _____ допущен к буксировке ВС
типа _____ на буксировщиках _____

Руководитель авиационной организации _____
(подпись, Ф.И.О.)
М.П.

Дата _____

Приказом руководителя авиационной организации _____
от _____ 20__ г. N _____ допущен к лидированию ВС
на спецмашинах _____

Руководитель авиационной организации _____
(подпись, Ф.И.О.)
М.П.

Дата _____

Приказом руководителя авиационной организации _____
от _____ 20__ г. N _____ допущен к работе на пожарных машинах
типа _____

Руководитель авиационной организации _____
(подпись, Ф.И.О.)
М.П.

Дата _____

Приказом руководителя авиационной организации _____
от _____ 20__ г. N _____ допущен к работе на топливозаправщиках
типа _____

Руководитель авиационной организации _____
(подпись, Ф.И.О.)
М.П.

Дата _____

Отметки о нарушениях

N п/п	Дата (число, месяц, год)	Вид нарушения	Должность, Ф.И.О., подпись лица, сделавшего замечание
1			
2			

Талон изымается при двух нарушениях в течение одного года.

При изъятии или утере возобновляется только после принятия зачетов в соответствии с приложением 4 к настоящим Авиационным правилам.

<*> Для водителей сторонних организаций.

**ПРИМЕРНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ
ВОПРОСОВ ДЛЯ ОПРОСНЫХ ЛИСТОВ ПРИ ПРИНЯТИИ ЗАЧЕТОВ У ВОДИТЕЛЬСКОГО СОСТАВА ПРИ
ПОДГОТОВКЕ К ВЛП (ОЗП)**

1. Кто разрешает выезд спецмашин и механизмов на ВПП и РД для обслуживания аэродромных покрытий и посадочных средств?
2. Как часто производится контрольная проверка радиосвязи руководителя работ с диспетчером ДПА в процессе выполнения работ в КЗЛП или на РД?
3. Какова должна быть скорость буксировки ВС?
4. Какова должна быть скорость движения транспортных средств по аэродрому за пределами перрона?
5. Чем должны быть укомплектованы спецмашины, предназначенные для работы в зоне обслуживания ВС?
6. Как осуществляется подъезд (отъезд) и установка спецмашин в рабочее положение при обслуживании ВС?
7. На каком минимальном расстоянии от крайних точек ВС должна производиться остановка топливозаправщика?
8. На каком минимальном расстоянии от люка ВС должна производиться остановка погрузочно-разгрузочных машин?
9. За сколько минут до расчетного (уточненного) времени посадки (взлета) ВС должна быть освобождена ВПП от спецмашин?
10. Что является сигналом к освобождению летной полосы от спецмашин и людей при потере или неустойчивости радиосвязи?
11. Каковы обязанности водителя спецмашины перед выездом на ВПП?
12. Каков порядок допуска должностных лиц к работе по руководству подъездом (отъездом) спецмашин к ВС?
13. Какая предусмотрена подготовка водителей к самостоятельной работе на территории аэродрома?
14. Какой порядок допуска на территорию аэродрома транспортных средств?
15. Каков порядок допуска водителей к управлению транспортными средствами на территории аэродрома?
16. Какой документ выдается водителю на право управления транспортными средствами на территории аэродрома?
17. Каков порядок допуска должностных лиц к работе по руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин в зоне расположения ВС, имеющих в удостоверении две отметки о нарушениях?
18. Какие документы должны быть на транспортных средствах, допускаемых к эксплуатации на территории аэродрома?
19. Кто проверяет техническое состояние спецмашин перед началом работы на территории аэродрома?
20. Каковы обязанности водителя спецмашины при ее поломке на ВПП?

21. В каком документе ведется учет результатов обучения и стажировки водителей, допускаемых к управлению транспортными средствами на территории аэродрома?

22. Когда производится медосмотр и проверка на алкоголь водителей?

23. Как производится допуск к работе водителей на период ОЗП и ВЛП?

24. Какой документ выдается должностным лицам о допуске к работе по руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин в зоне расположения ВС?

25. На каком расстоянии от зданий и сооружений должны располагаться на аэродроме стоянки спецмашин?

26. Какие руководящие документы по организации безопасного движения транспортных средств и работы спецмашин на территории аэродрома должны быть разработаны в каждом аэропорту?

27. Какую информацию должна содержать Схема организации движения транспортных средств по перрону?

28. Назначение знака "Т" остановки спецмашин, расположенного у границы зоны обслуживания.

29. Порядок въезда спецмашин в зону обслуживания ВС, отмаркированную сплошной красной линией по форме восьмиугольника.

30. На каком расстоянии от крайних габаритных точек ВС наносится маркировочная красная линия зоны обслуживания?

31. В каких случаях допускается движение спецмашин по ВПП и РД?

32. На каком удалении от крайних габаритных точек стоящих рядом ВС наносится знак "Т" остановки спецмашин?

33. Как маркируется зона обслуживания на МС?

34. Для каких целей предназначена прерывистая линия белого цвета с шагом 1 м?

35. На каком минимальном расстоянии от ВС располагаются пути движения транспортных средств?

36. Требования к магистральным путям двустороннего движения транспортных средств на аэродроме.

37. Какую информацию должна содержать Схема подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании воздушных судов?

38. Какое расстояние должно быть между рядами спецмашин на их стоянке на аэродроме?

39. На каком расстоянии в ряду друг от друга размещаются транспортные средства на стоянке?

40. Каков порядок стажировки водителя?

41. Как маркируются пути движения транспортных средств?

42. На каком минимальном удалении от крайних габаритных точек ВС допускается движение транспортных средств?

43. Каким цветом маркируется знак "Т" остановки спецмашин, расположенный у границы зоны обслуживания?

44. Кому предоставлено право разрешать выезд спецмашин на ВПП и РД?

45. Чем должны быть оборудованы и укомплектованы спецмашины, выезжающие на ВПП и РД?

46. Какова должна быть скорость движения спецмашин при подъезде, отъезде и маневрировании в зоне обслуживания ВС?

47. Какова должна быть скорость движения транспортных средств по перрону?

48. Чем должны быть укомплектованы и оборудованы погрузочно-разгрузочные машины, трапы и грузовые автомобили, предназначенные для работы в зоне обслуживания ВС?

49. На каком расстоянии от крайних точек ВС должна производиться остановка спецмашин?

50. На каком минимальном расстоянии от крайних точек ВС должна производиться остановка маслозаправщиков?

51. Каков порядок заполнения путевых листов?

Приложение 9
к авиационным правилам
"Организация работы
транспортных средств
на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

**Форма удостоверения на право руководства подъездом, отъездом и
маневрированием спецмашин в зоне обслуживания ВС**

УДОСТОВЕРЕНИЕ

**на право руководства подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин в зоне
обслуживания ВС**

Аэропорт _____

(Ф.И.О.)

работающий _____

(должность, подразделение, авиационная организация)

изучил порядок руководства подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин
в зоне обслуживания ВС и освоил практически сигналы для руководства
подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин.

Приказом руководителя авиационной организации _____ от
_____ 20__ г. N _____ допущен к работе по руководству подъездом,
отъездом и маневрированием спецмашин типа: _____ в зоне
обслуживания воздушных судов.

Руководитель авиационной организации _____

(подпись, Ф.И.О.)

М.П.

Дата _____

Отметки о нарушениях

N п/п	Дата (число, месяц, год)	Вид нарушения	Должность, Ф.И.О., подпись лица, сделавшего замечание
1			
2			

Талон изымается при наличии двух отметок о нарушениях в течение одного года.

При изъятии или утере возобновляется только после проверки знаний порядка руководства
подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам.

Приложение 10
к авиационным правилам
"Организация работы
транспортных средств
на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

Форма протокола допуска к работе водителей пожарных автомобилей

**ПРОТОКОЛ
допуска к работе водителей пожарных автомобилей**

от _____ 20 ____ г.

Комиссия, назначенная приказом _____ от _____ N ____
в составе:
председатель _____
члены комиссии: _____

провела проверку знаний водителей пожарных автомобилей.
Результаты проверки отражены в квалификационной ведомости.

Квалификационная ведомость

N п/п	Фамилия, имя, отчество водителя	Прошел подготовку (указать где)	Результат проверки (оценка)			Заключение о допуске водителя для работы на ПА
			Устройство, техническое обслуживание и ремонт ПА	Объекты аэропорта и их водоснабжение	Практические навыки управления ПА и его спецагрегатами	
1	2	3	4	5	6	7

Председатель _____
(подпись, Ф.И.О.)

Члены комиссии: _____
(подписи, Ф.И.О.)

Приложение 11
к авиационным правилам
"Организация работы
транспортных средств
на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

ФОРМЫ ПРОПУСКОВ НА ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА ДЛЯ ВЪЕЗДА НА ТЕРРИТОРИЮ АЭРОДРОМА

1. Форма постоянного пропуска

АЭРОПОРТ _____

ПРОПУСК N _____

Действителен до _____

Тип (марка) транспортного средства _____

Государственный (гаражный) регистрационный номер _____

Организация _____

(должность, подпись, фамилия, инициалы должностного лица,

выдавшего пропуск, печать)

Дата выдачи _____

2. Форма временного пропуска

АЭРОПОРТ _____

ВРЕМЕННЫЙ ПРОПУСК N _____

Действителен до _____

Тип (марка) транспортного средства _____

Государственный регистрационный номер _____

Организация _____

(должность, подпись, фамилия, инициалы должностного лица,

выдавшего пропуск, печать)

Дата выдачи _____

3. Форма разового пропуска

АЭРОПОРТ _____

РАЗОВЫЙ ПРОПУСК N _____

Дата действия _____

Тип (марка) транспортного средства _____

Государственный регистрационный номер _____

Организация _____

Водитель транспортного средства _____

(должность, фамилия, инициалы)

Сопровождающий _____

(должность, фамилия, инициалы)

(должность, подпись, фамилия, инициалы должностного лица, выдавшего
пропуск, печать)

Дата выдачи _____

на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

Форма журнала учета въезда транспортных средств сторонних организаций на
территорию аэродрома

ЖУРНАЛ
учета въезда транспортных средств сторонних организаций на территорию
аэродрома _____

[illegible]

**ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ
ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ СТОРОННИХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПО ПРАВИЛАМ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ ПО ТЕРРИТОРИИ АЭРОДРОМА**

1. Допуск на территорию аэродрома транспортных средств сторонних организаций производится по разовым пропускам, после инструктажа под подпись водителей данных транспортных средств.
2. Передвижение транспортного средства по территории аэродрома разрешается только в сопровождении ответственных работников авиационной организации. Любое самопроизвольное передвижение по территории аэродрома транспортных средств без команды и в отсутствие в данном транспортном средстве ответственного работника авиационной организации категорически запрещено.
3. Движение транспортных средств по аэродрому должно осуществляться только по установленным маршрутам согласно Схеме движения транспортных средств по аэродрому (располагается у КПП перед въездом на аэродром), при движении по перрону - согласно Схеме организации движения транспортных средств по перрону (располагается перед въездом на перрон).
4. Пути движения транспортных средств отмаркированы двумя сплошными линиями белого цвета, обозначающими ширину проезжей части.

Места стоянок воздушных судов отмаркированы сплошной линией красного цвета, пересекать данные линии категорически запрещается.
5. При отсутствии или плохой видимости маркировки путей движения транспортных средств передвижение транспортных средств по территории аэродрома производится в соответствии с указаниями сопровождающего ответственного работника авиационной организации на расстоянии не менее 3 метров от крайних габаритных точек стоящих воздушных судов.
6. Скорость движения транспортных средств на перроне должна быть не более 20 км/час.

В условиях плохой видимости и плохого состояния покрытий аэродрома скорость передвижения транспортных средств по территории аэродрома уменьшается до пределов, обеспечивающих безопасность движения и исключающих повреждение воздушных судов.
7. Водители транспортных средств во всех случаях обязаны уступать дорогу рулящим или буксируемым воздушным судам. Перед пересечением путей руления воздушного судна (желтые линии) водитель должен остановиться для пропуска рулящего или буксируемого воздушного судна таким образом, чтобы обеспечить дистанцию до крайних точек воздушного судна не менее 10 м.
8. Оставлять автомобиль на территории аэродрома разрешается только на специально отведенной стоянке и только с неработающим двигателем после принятия мер, исключающих возможность самопроизвольного движения транспортного средства в отсутствие водителя.
9. Выезд транспортных средств на рулежные дорожки и взлетно-посадочную полосу категорически запрещен.
10. Запрещается выезд и движение по искусственным покрытиям аэродрома машин с загрязненными колесами.
11. При движении транспортных средств по территории аэродрома в случаях, не оговоренных

настоящей Инструкцией, водители должны руководствоваться действующими в Республике Беларусь Правилами дорожного движения.

12. Водители транспортных средств несут персональную административную, материальную и уголовную ответственность за нарушение вышеуказанных правил передвижения по аэродрому.

Ознакомлен _____
(фамилия, инициалы, подпись, дата)

Приложение 14
к авиационным правилам
"Организация работы
транспортных средств
на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

**ПЕРЕЧЕНЬ
ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ, ОТВЕТСТВЕННЫХ ЗА РУКОВОДСТВО ПОДЪЕЗДОМ, ОТЪЕЗДОМ И
МАНЕВРИРОВАНИЕМ СПЕЦМАШИН ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И УСТАНОВКУ
(УБОРКУ) УПОРНЫХ КОЛОДОК ПОД КОЛЕСА СПЕЦМАШИН**

Тип спецмашин	Ответственные должностные лица
1. Топливозаправщики, маслозаправщики, спецмашины для мойки ВС, спецмашины для обработки санузлов	Операторы, авиатехники ГСМ, специалисты служб, ответственных за мойку ВС и обработку санузлов
2. Буксировщики самолетов, передвижные электроагрегаты, кондиционеры воздуха, моторные подогреватели, спецмашины для обслуживания высоко расположенных частей самолетов, для проверки самолетного радиооборудования, гидросистем самолетов, кислородно-зарядные станции, воздухозаправщики, автокраны, машины для обработки ВС противообледенительной жидкостью	Специалисты инженерно-авиационного обеспечения полетов
3. Самоходные пассажирские трапы, автолифты, транспортеры, погрузчики контейнеров, машины с подъемным кузовом, грузовые машины, электрокары, электропогрузчики	Специалисты службы сервисного обеспечения полетов (организации перевозок): бригадир грузчиков, грузчики, загрузчики багажа, почты и бортового питания

Примечание. В соответствии со структурой конкретной авиационной организации и существующей в аэропорту технологией работы приказом руководителя авиационной организации к руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин при обслуживании ВС могут быть допущены и другие должностные лица.

Приложение 15
к авиационным правилам
"Организация работы
транспортных средств
на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

**СИГНАЛЫ ДЛЯ РУКОВОДСТВА ПОДЪЕЗДОМ, ОТЪЕЗДОМ И МАНЕВРИРОВАНИЕМ СПЕЦМАШИН ПРИ
ОБСЛУЖИВАНИИ ВС, А ТАКЖЕ ПОДЪЕМОМ И ОПУСКАНИЕМ РАБОЧИХ ОРГАНОВ СПЕЦМАШИН**



1. **"Езжайте на меня"** - руки подняты вверх ладонями и двигаются назад-вперед.



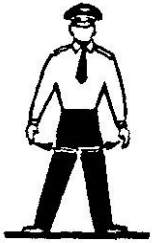
2. **"Возьмите вправо (по ходу движения)"** - левая рука вытянута горизонтально в сторону ладонью вниз, правая рука поднята и двигается вперед-назад.



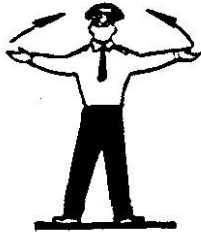
3. **"Возьмите влево (по ходу движения)"** - правая рука вытянута горизонтально в сторону ладонью вниз, левая рука поднята и двигается вперед-назад.



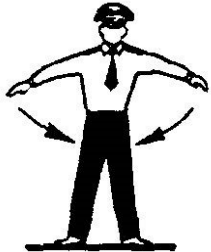
4. **"Остановитесь"** - руки подняты вверх и несколько раз скрещиваются над головой.



5. **"Отъезжайте для повторения маневрирования"** - руки опущены и несколько раз скрещиваются у ног перед собой



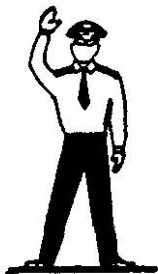
6. **"Поднимите рабочее оборудование"** - руки вытянуты горизонтально в стороны ладонями вверх и двигаются вверх - в стороны.



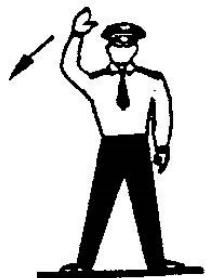
7. **"Опустите рабочее оборудование"** - руки вытянуты горизонтально в стороны ладонями вниз и двигаются вниз - в стороны.



8. **"Прекратите подъем (опускание) рабочего оборудования"** - руки вытянуты горизонтально в стороны ладонями вверх и двигаются вперед - в стороны.



9. **"Все в порядке"** - правая рука поднята вверх, неподвижна, левая рука опущена.



10. **"Отъезжайте"** - правая рука поднята вверх ладонью, движается вперед-назад, левая рука опущена.

**ПРИМЕРНАЯ ФРАЗЕОЛОГИЯ РАДИООБМЕНА МЕЖДУ ВОДИТЕЛЕМ СПЕЦМАШИНЫ И
ОПЕРАТИВНЫМ СПЕЦИАЛИСТОМ АЭРОДРОМНОЙ СЛУЖБЫ (РУКОВОДИТЕЛЕМ РАБОТ)**

1. Команду на начало работ оперативный специалист аэродромной службы подает фразой: "Щетка-15, я аэродромная, приступите к очистке перронной рулежной дорожки "Фокстрот".

2. Ответ должен в обязательном порядке содержать дублирование полученной команды в целях подтверждения, что поданная команда понята правильно. Водитель спецмашины отвечает фразой: "Щетка-15, понял, приступаю к очистке перронной рулежной дорожки "Фокстрот".

3. При необходимости освобождения перронной рулежной дорожки оперативный специалист аэродромной службы дает команду водителю спецмашины фразой: "Щетка-15, я аэродромная, освободите перронную рулежную дорожку "Фокстрот" на стоянку 15".

Водитель спецмашины подтверждает получение команды фразой: "Щетка-15, понял, освобождаю на стоянку 15".

4. Невозможность освободить перронную рулежную дорожку по причине поломки спецмашины водитель докладывает оперативному специалисту аэродромной службы фразой: "Аэродромная, я Щетка-15, нахожусь на перронной рулежной дорожке "Фокстрот", поломка машины, освободить перронную рулежную дорожку "Фокстрот" смогу через 5 минут (для освобождения требуется буксир и т.д.)".

5. Окончание работ по очистке водитель докладывает фразой: "Аэродромная, я щетка-15, работы по очистке перронной рулежной дорожки "Фокстрот" закончил, перронная рулежная дорожка "Фокстрот" свободна" и получает подтверждение получения информации от оперативного специалиста аэродромной службы.

Форма протокола допуска спецмашин к работе в ОЗП (ВЛП)

**ПРОТОКОЛ
допуска спецмашин к работе в ОЗП (ВЛП)**

УТВЕРЖДАЮ

(должность, подпись, Ф.И.О.)

____ 20 ____ г.

Аэропорт _____

Авиационная организация _____
Подразделение авиационной организации _____

В соответствии с приказом _____ от _____ N ____ комиссия в составе: _____
(должность, инициалы, фамилия)

В период с _____ по _____ провела проверку технического состояния спецмашин _____
(тип, марка, государственный или гаражный номер спецмашин)

В результате осмотра установлено: _____
(указываются выявленные в результате

осмотра технического состояния спецмашин, их спецоборудования и укомплектованности недостатки)

Заключение комиссии: Допустить к эксплуатации в ОЗП (ВЛП) - _____ г. следующие спецмашины: _____
(тип, марка, государственный или гаражный номер спецмашин)

Председатель комиссии _____
(подпись)

(инициалы, фамилия)

Члены комиссии: _____
(подпись)

(инициалы, фамилия)

Приложение 18
к авиационным правилам
"Организация работы
транспортных средств
на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

МАКСИМАЛЬНЫЙ ПЕРЕПАД ДАВЛЕНИЙ, ОБЕСПЕЧИВАЕМЫЙ ДЫХАТЕЛЬНЫМ КЛАПАНОМ ТОПЛИВОЗАПРАВЩИКА

Марка топливозаправщика	Тип дыхательного клапана	Максимальный перепад давления, кгс/см ²	
		Наполнение	Раздача
T3-5	шариковый	0,2	0,2
T3-7,5-500A	тарельчатый	0,06 - 0,08	0,06 - 0,08
T3-22	тарельчатый	0,05	0,05

Приложение 19
к авиационным правилам
"Организация работы
транспортных средств
на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

ХАРАКТЕРИСТИКА НАСОСОВ ТОПЛИВОЗАПРАВЩИКА

Марка насоса	Тип насоса	Частота вращения, об/мин	Напор (не менее), м	Подача (не менее), дм³/мин (л/мин)
СВН-80	Вихревой	1450	24	500
СЦЛ-20-24	Центробежно-вихревой	1450 - 1700	54 - 74	500 - 750
СЦН-60	Центробежный	3000	65	1000
ЦСП-57	Центробежный	2600	55	2160

Приложение 20
к авиационным правилам
"Организация работы
транспортных средств
на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

ДОПУСТИМАЯ ПОГРЕШНОСТЬ МАНОМЕТРОВ ВОЗДУХОЗАПРАВЩИКОВ

Модель манометра	Класс точности	Допустимая погрешность
МТК-100 (МТК-100Б)	2,5	2,5% от верхнего предела измерений
МВ-100М	4,0	4,0 кгс/см²
МВ-250М	4,0	10,0 кгс/см²
МА-100	4,0	4,0 кгс/см²
МА-250М	4,0	10,0 кгс/см²

Приложение 21
к авиационным правилам
"Организация работы
транспортных средств
на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

ДОПУСТИМОЕ ВРЕМЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЦЕОЛИТА В ВОЗДУХОЗАПРАВЩИКАХ БЕЗ РЕГЕНЕРАЦИИ

Температура окружающего воздуха, °С	Допустимое время использования цеолита, ч
До 20	100
25 - 30	75
30 - 40	50
40 - 50	18

Приложение 22
к авиационным правилам
"Организация работы
транспортных средств
на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

ДОПУСТИМАЯ ПОГРЕШНОСТЬ ДИСТАНЦИОННОГО ТЕРМОМЕТРА МОТОРНЫХ ПОДОГРЕВАТЕЛЕЙ

Диапазон температур, °C	Допустимая погрешность при температуре окружающей среды, °C		
	(20 +/- 5)	(50 +/- 5)	(60 +/- 5)
От -40 до +100	+/-28	+/-30	+/-46
От +100 до +250	+/-14	+/-15	+/-23
От +250 до +300	+/-28	+/-30	+/-46

ХАРАКТЕРИСТИКА НАСОСОВ ГИДРОАГРЕГАТОВ

Марка насоса	Тип насоса	Частота вращения об/мин	Подача дм ³ /мин (л/мин)	Давление нагнетания, кгс/см ²
НП-52	Аксиальный, роторно-поршневой	2500	140	50 - 260
ГМ-37М	Аксиально-поршневой	1700	90	50 - 210
НП-34	То же	400	90	50 - 180
ЭЦН-11	Центробежный	6000 - 8500	375	2,4
ЭЦН-105	То же	-	25	2,0
ПН-45	То же	-	75	0,55
НР-01	Ручной, двухцилиндровый, двухступенчатый	-	1,8	350

Форма журнала учета движения подвижного состава

ЖУРНАЛ

учета движения подвижного состава

_____ (наименование организации)

[illegible]

Обратная сторона

[illegible]

Приложение 25
к авиационным правилам
"Организация работы
транспортных средств
на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

Форма реестра транспортных средств авиационной организации (филиала авиационной организации)

Реестр транспортных средств

(наименование авиационной организации (филиал авиационной организации)
по состоянию на 01.01.20 г.

N п/п	Наименование	Марка	Модель базового автомобиля, трактора	Год выпуска	Государственный номер	Гаражный номер	Техническое состояние
I. Легковые автомобили							
1 <*>	Легковой автомобиль (спецмашина САБ)	УАЗ-469	-	1990	5843ГСБ	253	Неисправен, подлежит списанию
II. Грузопассажирские (пикапы и др.)							

III. Грузовые (в т.ч. самосвалы)							
IV. Микроавтобусы							
V. Автобусы							
VI. Специальные автомобили для коммерческого обслуживания ВС							
VII. Специальные автомобили для технического обслуживания ВС							
VIII. Специальные автомобили для содержания аэродрома							
42 <*>	Ветровая машина	ВМ-63	Краз-255	1963	55-31АН	289	Технически исправна
IX. Специальные автомобили для аварийно-спасательных работ							
X. Прочие автомобили							
XI. Тракторная техника							
XII. Прицепы							

<*> Образец заполнения реестра.

Приложение 26
к авиационным правилам
"Организация работы
транспортных средств
на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

Форма журнала выхода транспортных средств на линию

____ 20 ____ г.

Номер путевого листа	Марка автомобиля (трактора)	Номер автомобиля (трактора)	Ф.И.О. водителя	Подпись водителя в получении путевого листа	В чье распоряжение выделено транспортное средство	Время		Показания спидометра		Остаток топлива		Д
						выезда	прибытия	при выезде	при возвращении	при выезде	при возвращении	

к авиационным правилам
"Организация работы
транспортных средств
на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

Форма карточки учета работы транспортных средств

КАРТОЧКА УЧЕТА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ЗА 20 г.

Марка _____ Тип базового автомобиля (трактора) _____

Марка шасси _____ Государственный N _____ Гаражный N _____

[illegible]

Печатается с оборотом без титульного листа,
строка "Итого" печатается на обороте.

Приложение 28
к авиационным правилам
"Организация работы
транспортных средств
на аэродромах гражданской авиации
Республики Беларусь"

**ПЕРЕЧЕНЬ
ДОКУМЕНТОВ, ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ К ВЕДЕНИЮ В ССТ**

(в ред. постановления Минтранса от 23.03.2018 N 9)

1. Журнал учета движения подвижного состава
 2. Журнал выхода транспортных средств на линию
 3. Журнал инструктажа по охране труда
 4. Перечень инструкций по охране труда
 5. Журнал технической учебы
 6. Журнал изучения документов
 7. Журнал учета дорожно-транспортных происшествий
 8. Журнал приема-передачи смен (при сменной работе водительского состава)
 9. Формуляры на спецмашины
 10. План-график технического обслуживания спецмашин
 11. Табели выделения спецмашин для технического, коммерческого обслуживания ВС и эксплуатационного содержания аэродрома
 12. Реестр транспортных средств
 13. Карточки учета работы транспортных средств
 14. Карточки учета работы автомобильных шин
 15. Карточки учета работы аккумуляторов
 16. Реестр гаражных номеров транспортных средств
(п. 16 введен постановлением Минтранса от 23.03.2018 N 9)
-