

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**  
**21 декабря 2021 г. N 33**

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ "ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**  
**ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В АЭРОПОРТАХ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ"**

На основании статей 6, 20 и части пятой статьи 50 Воздушного кодекса Республики Беларусь Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить авиационные правила "Обеспечение наземного обслуживания воздушных судов в аэропортах Республики Беларусь" (прилагаются).
2. Настоящее постановление вступает в силу через шесть месяцев после его официального опубликования.

Министр

А.Н.Авраменко

УТВЕРЖДЕНО  
Постановление  
Министерства  
транспорта и коммуникаций  
Республики Беларусь  
21.12.2021 N 33

**АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА**  
**"ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В АЭРОПОРТАХ РЕСПУБЛИКИ**  
**БЕЛАРУСЬ"**

**ГЛАВА 1**  
**ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Настоящие авиационные правила разработаны на основании статей 6, 20 и части пятой статьи 50 Воздушного кодекса Республики Беларусь в целях реализации международных стандартов и рекомендуемой практики Приложения 9 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года, Doc 10121 "Руководство по организации наземного обслуживания", Doc 9562 "Руководство по экономике аэропортов", Doc 9981 "Правила аэронавигационного обслуживания "Аэродромы", Doc 9640 "Руководство по противообледенительной защите воздушных судов на земле".

2. Настоящие авиационные правила устанавливают порядок организации наземного обслуживания воздушных судов в аэропортах Республики Беларусь и требования к аэропортам (их подразделениям) Республики Беларусь и юридическим лицам, независимо от организационно-правовой формы, формы собственности, зарегистрированным в установленном порядке в Республике Беларусь, имеющим договор с главным юридическим лицом аэропорта на выполнение процедур по наземному обслуживанию воздушных судов в аэропортах Республики Беларусь в части выполнения требований безопасности полетов и авиационной безопасности и уполномоченным эксплуатантом воздушного судна осуществлять наземное обслуживание воздушных судов в аэропортах Республики Беларусь (далее - обслуживающая организация).

3. Обеспечение наземного обслуживания воздушных судов в аэропортах Республики Беларусь является одним из видов аэропортовой деятельности, сертифицируемым Департаментом по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (далее - Департамент по авиации) в

установленном законодательством порядке.

4. Для осуществления деятельности по наземному обслуживанию воздушных судов в аэропортах Республики Беларусь обслуживающая организация должна пройти сертификационную проверку на соответствие требованиям настоящих авиационных правил в соответствии с перечнем вопросов для проведения сертификационной проверки обслуживающей организации по обеспечению наземного обслуживания воздушных судов в аэропортах Республики Беларусь согласно приложению 1.

5. Деятельность обслуживающей организации по выполнению процедур по наземному обслуживанию воздушных судов в аэропортах Республики Беларусь осуществляется в соответствии с настоящими авиационными правилами и иными нормативными правовыми актами, регулирующими деятельность в области безопасности полетов и авиационной безопасности.

6. Для целей настоящих авиационных правил применяются следующие термины и их определения:

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

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

наземное обслуживание воздушных судов - комплекс мероприятий по обслуживанию воздушных судов по прибытии в аэропорт и подготовке воздушных судов к отправлению из аэропорта, исключая обслуживание воздушного движения, техническое обслуживание воздушных судов, организацию обслуживания пассажиров и багажа, обработку грузов и почты, обеспечение горюче-смазочными материалами;

посторонние предметы - любые объекты, находящиеся на перроне, которые не используются для выполнения процедур по наземному обслуживанию воздушных судов и потенциально могут представлять опасность для воздушных судов;

руководство по наземному обслуживанию - документ, регламентирующий деятельность обслуживающей организации в аэропортах, определяющий порядок и объем выполняемых процедур по наземному обслуживанию воздушных судов в аэропорту и являющийся неотъемлемой частью технологического паспорта аэропорта;

средства наземного обслуживания - совокупность технических средств, обеспечивающих наземное обслуживание и сохранность воздушных судов на земле, к которым относятся транспортные средства, спецмашины, средства механизации, устройства, оборудование и иное;

техническое обслуживание средств наземного обслуживания - комплекс организационных мероприятий и технологических операций по поддержанию работоспособности средств наземного обслуживания в соответствии с требованиями эксплуатационной документации производителей;

утвержденное учреждение образования - учреждение образования Республики Беларусь, иные организации системы образования Республики Беларусь и иностранные организации, имеющие действующий сертификат, выданный специально уполномоченным органом в области гражданской авиации на право осуществления деятельности в области подготовки, переподготовки и повышения квалификации авиационного персонала и функционирующие под его контролем для проведения подготовки по утвержденным программам;

штырь стояночный или струбцина - предохранительное (блокирующее) устройство, предупреждающее самопроизвольное складывание передней и основных опор шасси;

штырь буксировочный - устройство, используемое для отключения системы управления поворотом колес передней опоры шасси.

7. Для целей настоящих авиационных правил применяются следующие сокращения:

ВС - воздушное судно;

ВСУ - вспомогательная силовая установка;

ДПА - диспетчерский пункт аэродрома;

ИАТА - Международная ассоциация воздушного транспорта;

ИКАО - Международная организация гражданской авиации;

ИТП - инженерно-технический персонал;

КВС - командир ВС;

МС - место стоянки;

НИЭП - наземный источник электропитания;

НОВС - наземное обслуживание ВС;

ОТ - охрана труда;

ПОЖ - противообледенительная жидкость;

ПОЗ - противообледенительная защита ВС;

ПОО - противообледенительная обработка ВС;

РЛЭ - руководство по летной эксплуатации ВС;

РНО - руководство по наземному обслуживанию;

СИЗ - средства индивидуальной защиты;

СЛО - снежно-ледяные отложения;

СНО - средства наземного обслуживания;

СПУ - самолетное переговорное устройство;

СУБП - система управления безопасностью полетов;

ТО - техническое обслуживание;

УВЗ - установка воздушного запуска;

ШРАП - штепсельный разъем аэродромного питания;

ЭД - эксплуатационная документация.

8. Иные термины и их определения, а также сокращения применяются в значениях, определенных в Воздушном кодексе Республики Беларусь.

## **ГЛАВА 2**

### **ТРЕБОВАНИЯ К ОБСЛУЖИВАЮЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ**

#### **§ 1. Общие положения**

9. Деятельность по НОВС в аэропортах Республики Беларусь осуществляется с целью обслуживания ВС по прибытии в аэропорт и подготовке ВС к отправлению из аэропорта в рамках выданного обслуживающей организации в установленном порядке Департаментом по авиации сертификата годности к аэропортовой деятельности.

10. Обеспечение НОВС состоит из следующих процедур:

административное обеспечение НОВС и контроль;

обслуживание ВС на перроне;

буксировка ВС.

11. Процедура по обслуживанию ВС на перроне включает следующие операции:

встреча ВС;

предоставление НИЭП;

ведение связи персоналом с летным экипажем ВС;

обеспечение стоянки ВС;

открытие, закрытие дверей пассажирского салона ВС;

загрузка, разгрузка ВС, транспортировка пассажиров, бортового питания, бытового оборудования, багажа, груза и почты к (от) ВС;

внутренняя уборка кабин летного экипажа и салонов ВС;

обслуживание системы водоснабжения ВС;

обслуживание туалетной системы ВС;

подогрев двигателей и систем ВС с использованием аэродромных подогревателей;

охлаждение и подогрев воздуха в пассажирском салоне и кабине летного экипажа ВС с использованием аэродромных кондиционеров воздуха;

внешняя мойка ВС;

предоставление УВЗ для запуска двигателей ВС;

отправление ВС;

ПОЗ ВС;

визуальный контроль запуска двигателей ВС.

12. Процедура по буксировке ВС включает следующие операции:

буксировку ВС тягачом с применением буксировочного водила;

буксировку ВС безводильным тягачом;

буксировку ВС безводильным тягачом на дистанционном управлении.

13. Обслуживающая организация должна иметь зарегистрированные в установленном законодательством порядке учредительные документы, свидетельство о государственной регистрации, а также документы, определяющие организационно-производственную структуру, штатное расписание, положение о ее структуре и структурных подразделениях, РНО, квалифицированный персонал обслуживающей организации (далее - персонал), должностные и рабочие инструкции персонала, технологические графики обслуживания ВС.

14. Обслуживающая организация в случае привлечения к выполнению процедур по НОВС иной обслуживающей организации, имеющей сертификат годности к аэропортовой деятельности по процедурам НОВС, должна заключить с ней соглашение на выполнение процедур по НОВС.

15. Организация работы спецмашин и транспортных средств на аэродромах и требования к ним, а также организация работы водителей, должностных лиц, ответственных за руководство подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин в зоне обслуживания ВС и их подготовка, осуществляются в порядке, установленном для организации работ транспортных средств на аэродромах гражданской

авиации.

16. Обслуживающая организация:

участвует в разработке технологических графиков обслуживания ВС для регулярных воздушных перевозок по форме согласно приложению 2;

участвует в реализации программ главного юридического лица аэропорта и эксплуатантов ВС по контролю за посторонними предметами, находящимися на перроне;

представляет сообщения главному юридическому лицу аэропорта об авиационных событиях, связанных с НОВС и влияющих на безопасность полетов;

разрабатывает, утверждает и включает в технологический паспорт аэропорта технологии по выполнению процедур НОВС.

Обслуживающая организация издает приказы:

о назначении ответственных лиц за руководство буксировкой ВС, за административное обеспечение НОВС и контроль (в случае одновременного обслуживания нескольких ВС назначается несколько ответственных лиц за их обслуживание), ОТ, за соблюдение правил техники безопасности, требований по обеспечению пожарной безопасности, требований по охране окружающей среды;

о подготовке к работе в осенне-зимний период или весенне-летний период;

о местной квалификационной комиссии;

о допуске персонала к выполнению процедур по НОВС;

о порядке выдачи и изъятия удостоверений;

о прохождении персоналом конкретных видов подготовки.

17. Обслуживающая организация обеспечивает хранение документации по НОВС в течение сроков, установленных настоящими авиационными правилами и РНО обслуживающей организации.

18. Главное юридическое лицо аэропорта:

координирует выполнение в аэропорту всех процедур по НОВС;

предоставляет обслуживающим организациям доступ в контролируемую зону аэропорта;

разрабатывает правила эксплуатации СНО на перроне;

разрабатывает программу по обеспечению безопасности на перроне при НОВС;

принимает меры предосторожности в части касающейся реактивной струи и засасывание посторонних предметов в двигатели ВС, при этом временно закрывает маршруты движения, расположенные за МС;

проводит подготовку водителей спецмашин и транспортных средств и выдает водителям талоны на право управления спецмашинами и транспортными средствами на территории аэродрома;

обеспечивает своевременное предоставление обслуживающим организациям информации о неблагоприятных погодных условиях, а также о вводимых ограничениях на выполнение НОВС;

разрабатывает, утверждает и включает в технологический паспорт аэропорта РНО;

разрабатывает программу по организации деятельности, связанной с предотвращением, обнаружением, удалением и исследованием посторонних предметов на перроне;

разрабатывает и согласовывает с эксплуатантом ВС и обслуживающими организациями технологические графики обслуживания ВС для регулярных воздушных перевозок по форме согласно приложению 2;

обеспечивает внесение в технологический паспорт аэропорта информации о всех обслуживающих организациях, порядке их взаимодействия и выполняемых ими процедурах.

19. Эксплуатант ВС при выполнении наземного обслуживания своих ВС:

несет ответственность за обеспечение безопасности полетов на МС;

разрабатывает мероприятия по организации деятельности, связанной с предотвращением, обнаружением, удалением и исследованием посторонних предметов на перроне;

обеспечивает безопасность при движении спецмашин и транспортных средств в непосредственной близости от ВС, при выполнении внешнего осмотра ВС и подъезде к ВС;

участвует в разработке технологических графиков обслуживания ВС для регулярных воздушных перевозок по форме согласно приложению 2 и согласовывает их;

разрабатывает базовые требования НОВС в неблагоприятных погодных условиях.

## **§ 2. Информационное обеспечение деятельности обслуживающей организации**

20. Обслуживающая организация разрабатывает и внедряет систему обмена информацией, которая обеспечивает обмен информацией между руководством и персоналом, а также представителями главного юридического лица аэропорта, эксплуатанта ВС по НОВС.

21. Целью создания системы обмена информацией является обеспечение доступа к актуальным документам, используемым в процессе НОВС руководством и персоналом главного юридического лица аэропорта и эксплуатантов ВС.

22. Система обмена информацией должна обеспечивать меры эффективного реагирования в случае необходимости изменения процедур и получения обратной связи.

23. В систему обмена информацией включаются представители главного юридического лица аэропорта, эксплуатантов ВС, и обслуживающих организаций по НОВС.

24. Методы обмена информацией зависят от организационной структуры и целей обслуживающей организации.

25. Система обмена информацией должна быть простой в использовании и способствовать эффективности устранения производственных недостатков.

## **§ 3. Руководство по наземному обслуживанию воздушных судов**

26. РНО разрабатывается в соответствии с настоящими авиационными правилами.

При этом РНО эксплуатанта ВС, РНО производителя ВС или двигателей ВС имеют более высокой приоритет, если они вступают в противоречие с РНО обслуживающей организации.

27. РНО разрабатывается обслуживающей организацией, утверждается ее руководителем и согласовывается с руководителем главного юридического лица аэропорта.

28. В РНО последовательно излагаются процедуры и операции по НОВС с учетом типов обслуживаемых ВС.

29. Документом, подтверждающим выполнение процедур по НОВС, является карта обслуживания ВС, заполняемая по форме согласно приложению 3.

30. РНО должно включать как минимум следующую структуру и содержание:

общие положения;

структуру, функции обслуживающей организации и ее подразделения;

взаимодействие с иными обслуживающими организациями, главным юридическим лицом аэропорта и

эксплуатантом ВС;

программы подготовки персонала и допуск его к выполнению процедур по НОВС;

сезонная подготовка персонала;

производственная база обслуживающей организации;

СНО и их ТО;

информация о размещении СНО на МС;

перечень выполняемых процедур и операций по НОВС;

соблюдение безопасности при проведении процедур по НОВС на перроне;

выполнение процедур по НОВС при неблагоприятных погодных условиях;

специальные процедуры подключения НИЭП при неисправности ВСУ при встрече ВС;

обеспечение безопасности на перроне, обеспечение требований пожарной безопасности, ОТ и требований по охране окружающей среды;

документация, оформляемая при НОВС;

обеспечение качества предоставляемых процедур по НОВС;

приложения с указанием инструкции по НОВС по типам и услугам, оказываемым службой (подразделением) по НОВС в данном аэропорту.

31. Обслуживающая организация, разработавшая РНО:

назначает ответственное лицо за сохранность и своевременное внесение изменений (поправок) в РНО;

организовывает изучение персоналом под роспись РНО и вносимых в него изменений;

обеспечивает нахождение всех документов, используемых при НОВС, в доступном для изучения формате;

обеспечивает своевременное внесение соответствующих изменений и дополнений в РНО.

#### **§ 4. Персонал обслуживающей организации**

32. Обслуживающая организация обязана обеспечить:

наличие необходимого персонала с учетом объемов, перечня и полноты выполняемых и планируемых к выполнению процедур и операций, расписания движения обслуживаемых ВС, регулярности полетов эксплуатантов ВС и необходимости одновременного обслуживания нескольких ВС;

подготовку персонала для выполнения процедур по НОВС;

доведение до сведения персонала и обеспечение контроля за соблюдением персоналом настоящих авиационных правил и документов, регулирующих деятельность в области безопасности полетов и авиационной безопасности;

контроль и доведение до сведения персонала соблюдения требований по обеспечению пожарной безопасности, ОТ, требований по охране окружающей среды;

своевременное уведомление персонала о прогнозируемых неблагоприятных погодных условиях;

наличие и доступность на рабочих местах в приемлемом для персонала формате организационно-распорядительных, технологических документов в соответствии с перечнем служебной

документации согласно приложению 4.

33. При привлечении временного персонала обслуживающая организация должна обеспечить поддержание надлежащего баланса между численностью постоянного и временного персонала, позволяющего обеспечить своевременность и качество выполняемых процедур по НОВС.

34. Персонал при выполнении НОВС должен:

носить поверх одежды светоотражающие жилеты или куртки (плащи) повышенной видимости со светоотражающими элементами;

соблюдать ОТ, правила техники безопасности, требования по обеспечению пожарной безопасности, требования по охране окружающей среды;

передвигаться по перрону только по обозначенным пешеходным дорогам для прохода к общественным зданиям;

использовать СИЗ в зависимости от выполняемой процедуры.

35. Идентификационные карты (документы), используемые персоналом при выполнении НОВС, должны быть быстросъемные и не препятствовать выполнению работ.

## **§ 5. Здания, сооружения, средства наземного обслуживания обслуживающей организации**

36. Для осуществления деятельности по НОВС обслуживающая организация с учетом выполняемых процедур должна иметь:

на праве собственности или на иных законных основаниях здания и сооружения с необходимыми помещениями для размещения персонала с учетом выполняемых процедур;

рабочие места персонала, обеспеченные электронными информационными средствами, техническими устройствами и иным оборудованием, а также средствами связи;

исправные СНО для обслуживания соответствующих типов ВС;

расходные материалы для обеспечения безопасного и своевременного обслуживания ВС или одновременно нескольких ВС;

резервные источники электроснабжения для работы систем, обеспечивающих технологические процессы по выполнению процедур по НОВС.

37. Помещения, используемые обслуживающей организацией в целях организации и выполнения процедур по НОВС, идентифицируются с указанием назначения помещения.

## **§ 6. Размещение СНО на перроне и требования к ним**

38. Форма и размеры зоны размещения СНО на перроне должны обеспечивать безопасное расстояние крайних точек ВС до СНО, при движении ВС на (с) МС, и соответствовать схеме маркировки искусственных покрытий перрона.

39. Перед перемещением телескопического трапа персонал должен убедиться в том, что зона, используемая для перемещения телескопического трапа свободна и на пути его движения, отсутствуют какие-либо препятствия.

40. В случае неиспользования телескопического трапа он находится в убранном положении, а его колесная тележка размещается в пределах маркировки запретной зоны.

41. Запретная зона маркируется наклонными полосами красного цвета в виде отдельного участка.

В пределах запретной зоны запрещается установка и движение СНО.

42. Главное юридическое лицо аэропорта обеспечивает:



наличие зон размещения СНО вблизи МС;

очистку МС и подъездных путей к ним;

исправность заземляющих устройств на МС;

наличие и исправность первичных средств пожаротушения в зоне размещения СНО;

установку в зонах размещения СНО контейнеров с крышками для сбора посторонних предметов.

43. Обслуживающая организация обязана:

проводить ТО СНО в соответствии с эксплуатационной документацией производителей и заполнять график ТО СНО по форме согласно приложению 5;

обеспечить проведение проверок работоспособности СНО;

иметь в наличии средства эвакуации неисправных СНО, отказавших в контролируемой зоне.

### **ГЛАВА 3 ТРЕБОВАНИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ ПЕРСОНАЛА ОБСЛУЖИВАЮЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ**

44. Для осуществления деятельности по НОВС в аэропортах Республики Беларусь в обслуживающей организации должен быть персонал, прошедший соответствующую подготовку и допущенный к выполнению процедур по НОВС.

45. Персонал, осуществляющий процедуры и операции по НОВС должен пройти первоначальную подготовку и получить под роспись удостоверение на право выполнения процедур и операций по НОВС (далее - удостоверение) в обслуживающей организации.

Допуск по процедурам и операциям по НОВС выдается на срок не более 36 месяцев, а по ПОЗ ВС - не более 12 месяцев.

Внесение изменений в удостоверение осуществляется на основании приказа обслуживающей организации и выдается новое удостоверение. При этом срок действия допусков остается прежним.

46. Обслуживающая организация обеспечивает следующие виды подготовки персонала:

первоначальную;

переподготовку (повышение квалификации);

сезонную (весенне-летний и осенне-зимний периоды).

47. Первоначальная подготовка включает в себя:

теоретическую часть - начальное обучение по программам, соответствующим выполняемым процедурам по НОВС;

практическую часть (стажировку).

Первоначальная подготовка персонала проводится при приеме на работу либо назначении на должность.

48. Теоретическая часть первоначальной подготовки проводится по программе подготовки, разработанной утвержденными учреждениями образования, либо обслуживающей организацией, либо эксплуатантом ВС и проводится утвержденными учреждениями образования, либо назначенными специалистами обслуживающей организации, либо назначенными специалистами эксплуатанта ВС, имеющими соответствующую квалификацию по преподаваемым предметам и прошедшими подготовку по методам преподавания.

Программа подготовки теоретической части первоначальной подготовки должна включать как минимум темы подготовки персонала согласно приложению 6.

Практическая часть (стажировка) первоначальной подготовки проводится по программе подготовки, разработанной обслуживающей организацией, либо эксплуатантом ВС, и проводится назначенными специалистами обслуживающей организации, либо назначенными специалистами эксплуатанта ВС, имеющими соответствующую квалификацию и практический опыт выполнения работ не менее 24 месяцев на момент преподавания.

49. По окончании практической подготовки (стажировки) оформляется лист стажировки согласно приложению 7.

50. В случае успешного завершения первоначальной подготовки, по заключению местной квалификационной комиссии, обслуживающая организация издает приказ о допуске персонала к выполнению процедур по НОВС и выдает ему удостоверение, оформленное согласно приложению 8.

При выполнении процедур по НОВС персонал обязан иметь при себе удостоверение.

51. При выявлении нарушений выполнения персоналом процедур по НОВС, в их удостоверениях делаются соответствующие отметки, которые могут вноситься:

специалистами Департамента по авиации;

руководителями подразделений по НОВС;

лицами, ответственными за административное обеспечение НОВС и контроль;

другими лицами, назначенными руководителем обслуживающей организации.

При наличии двух отметок о нарушениях в течение одного года удостоверение изымается руководителем подразделения по НОВС, и персонал отстраняется от работы.

Для получения нового удостоверения персонал обязан повторно пройти проверку в форме письменного теста.

52. Переподготовка (повышение квалификации) персонала проводится по программе подготовки, разработанной утвержденными учреждениями образования, либо обслуживающей организацией, либо эксплуатантом ВС, не реже одного раза в 36 месяцев, а для персонала, задействованного в ПОЗ ВС - не реже одного раза в 12 месяцев.

53. Переподготовка (повышение квалификации) персонала проводится в случаях:

изменения функций и задач обслуживающей организации, а также изменения должностных обязанностей персонала;

изменения процедур или операций по НОВС;

после авиационного происшествия, инцидента или серьезного события в аэропорту базирования, если способствующим фактором были признаны вопросы, связанные с подготовкой;

перерыва в работе менее 3 месяцев в объеме инструктажа о любых изменениях, связанных с выполнением должностных обязанностей, изменением инфраструктуры, организационных изменениях, которые могли произойти во время отсутствия;

перерыва в работе от 3 до 6 месяцев в объеме разового обучения на рабочем месте с доведением информации о любых изменениях, связанных с выполнением должностных обязанностей, изменением инфраструктуры, организационных изменениях, которые могли произойти во время отсутствия;

перерыва в работе от 6 до 12 месяцев в объеме переподготовки (повышения квалификации);

перерыва в работе более 12 месяцев в объеме первоначальной подготовки.

Для персонала, выполняющего ПОЗ ВС, переподготовка (повышения квалификации) проводится как можно ближе к началу осенне-зимнего периода ежегодно. При этом квалификация, полученная в предыдущем сезоне, сохраняется до конца текущего календарного года.

54. Сезонная подготовка (весенне-летний и осенне-зимний периоды) проводится в сроки, определенные приказом Департамента по авиации.

Сезонная подготовка персонала включает:

проведение технической учебы по особенностям НОВС и содержанию работ в предстоящем периоде;

повторное изучение документов по направлениям деятельности;

изучение причин и условий, способствующих наличию несоответствий в минувшем аналогичном сезоне.

55. По окончании первоначальной и сезонной подготовки персонал проходит проверку в форме письменного теста, который должен содержать не менее 30 вопросов с тремя вариантами ответов на каждый.

Тест принимает местная квалификационная комиссия.

56. Персонал допускается к самостоятельной работе при условии получения:

не менее 80 процентов правильных ответов на вопросы теста, за исключением персонала, осуществляющего ПОЗ ВС;

не менее 75 процентов для персонала, осуществляющего ПОЗ ВС.

57. С целью поддержания системности подготовки персонала и уровня его компетентности программы подготовки должны пересматриваться не реже одного раза в год.

58. Для персонала, осуществляющего ПОЗ ВС, обслуживающая организация разрабатывает программу подготовки с учетом требований параграфа 16 главы 5 настоящих авиационных правил и отраслевых международных документов в части ПОЗ ВС.

59. Программа подготовки персонала, осуществляющего ПОЗ ВС, включается в РНО отдельным разделом, либо оформляется в виде самостоятельного документа.

60. Документация о подготовке и квалификациях персонала (на каждого) хранится в обслуживающей организации в течение всего периода его работы.

#### **ГЛАВА 4**

#### **ПРОЦЕДУРА АДМИНИСТРАТИВНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ НОВС И КОНТРОЛЯ**

61. Целью процедуры административного обеспечения НОВС и контроля является обеспечение безопасного, своевременного и качественного обслуживания ВС.

Процедуру административного обеспечения НОВС и контроля осуществляет главное юридическое лицо аэропорта или обслуживающая организация по согласованию с главным юридическим лицом аэропорта.

Главное юридическое лицо аэропорта обеспечивает контроль за соблюдением требований в отношении обеспечения безопасности полетов всеми обслуживающими организациями, осуществляющими процедуры по НОВС в аэропорту.

62. Административное обеспечение НОВС и контроль начинается с момента получения информации лицом, ответственным за административное обеспечение НОВС и контроль о МС, на которое будет принято ВС, и заканчивается началом движения ВС с МС на отправление ВС.

63. Лицо, ответственное за административное обеспечение НОВС и контроль, обязано:

63.1. до прибытия ВС:

получить информацию о планируемом МС обслуживания прибывающего ВС;

прибыть на МС не позднее, чем за 15 минут до расчетного (планируемого) времени прибытия ВС;

провести осмотр МС на предмет пригодности МС к установке ВС, отсутствия посторонних предметов, снега, льда, разлива горюче-смазочных материалов и иного;

убедиться в присутствии необходимого персонала для проведения процедур по НОВС и использование им СИЗ, а также может проверить наличие у персонала удостоверений;

проверить наличие в зоне размещения необходимого СНО и убедиться в отсутствии на нем внешних признаков неисправности и пригодности к использованию на конкретном типе ВС;

проверить наличие в зоне размещения СНО первичных средств пожаротушения;

убедиться, что маршрут руления ВС и МС свободны от препятствий, которые могут представлять опасность повреждения ВС;

принять меры по устранению выявленных несоответствий;

63.2. после установки ВС на МС обеспечить:

поддержание на МС надлежащего порядка;

взаимодействие с летным экипажем ВС;

очередность подъезда, отъезда и маневрирования СНО;

принятие оперативных мер по устранению несоответствий, обнаруженных летным экипажем ВС;

заполнение карты по обслуживанию ВС по форме согласно приложению 3;

63.3. в процессе НОВС контролировать:

правильность установки ВС на МС, выдерживание минимальных безопасных расстояний от крайних точек ВС до границы зоны обслуживания МС;

выполнение процедур и операций по НОВС;

заправку или слив топлива ВС;

расстановку СНО;

подъезд, отъезд и маневрирование спецмашин в зоне обслуживания ВС в соответствии со схемами подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин в зоне обслуживания ВС;

посадку, высадку пассажиров;

загрузку, в том числе, распределение и крепление, разгрузку на борт ВС багажа, груза, почты, бортового питания и бытового оборудования;

соблюдение технологического графика НОВС и регулярность отправлений;

ПОЗ ВС;

выполнение требований по обеспечению пожарной безопасности в процессе НОВС;

63.4. в процессе выполнения НОВС:

не отлучаться с МС до убытия ВС с МС на отправление ВС;

при заправке или сливе топлива ВС во время посадки, высадки пассажиров или нахождения их на борту ВС, обеспечить размещение СНО таким образом, чтобы в случае эвакуации использовать достаточное количество выходов, для этого предназначенных, и беспрепятственно осуществить эвакуацию от каждого из них;

иметь при себе переносную радиостанцию для ведения внутримпортовой связи, вызова аварийно-спасательной и противопожарной службы в случае пожара или значительного пролива топлива;

носить поверх одежды светоотражающий жилет или куртку ярко желтого или ярко оранжевого цвета (не менее 75 процентов от площади жилета (куртки)), со светоотражающими элементами, с нанесенным логотипом (наименованием) обслуживающей организации с надписью "GROUND HANDLING CONTROL".

64. Лицо, ответственное за административное обеспечение НОВС и контроль может, при наличии необходимого удостоверения, принимать непосредственное участие в осуществлении процедур НОВС.

## **ГЛАВА 5**

### **ПРОЦЕДУРА ОБСЛУЖИВАНИЯ ВС НА ПЕРРОНЕ**

#### **§ 1. Общие положения**

65. Процедура обслуживания ВС на перроне осуществляется с целью своевременного и качественного обслуживания ВС на перроне и включает операции, указанные в пункте 11 настоящих авиационных правил.

66. СНО не должны начинать движение до тех пор, пока:

ВС полностью не остановится;

на ВС не выключены двигатели и не прекращены вращения воздушных винтов, не отключены проблесковые маяки, под колеса шасси ВС не установлены упорные колодки;

не выполнен внешний осмотр ВС;

не установлены все конусы безопасности;

не установлена связь между персоналом и летным экипажем ВС;

лицо, ответственное за административное обеспечение НОВС и контроль, не подаст сигнал руками номер 20 приложения 9.

67. При выявлении повреждений на ВС в ходе проведения его внешнего осмотра, лицо, ответственное за административное обеспечение НОВС и контроль, незамедлительно сообщает об этом КВС или представителю эксплуатанта ВС.

68. В случае обнаружения повреждения ВС запрещается устанавливать СНО и начинать обслуживание в районе обнаруженного повреждения.

#### **§ 2. Встреча ВС**

69. Встреча ВС начинается с момента установки визуального контакта лица, осуществляющего встречу ВС, с летным экипажем ВС и заканчивается остановкой ВС у Т-образного знака остановки ВС на МС.

70. Главное юридическое лицо аэропорта:

обеспечивает пригодность выделенных МС и их приемлемость для обслуживания конкретного типа ВС;

предоставляет информацию обслуживающим организациям о первоначально выделенном МС и любых изменениях.

71. Эксплуатант ВС обеспечивает:

разработку, апробирование и практическое применение фразеологии, сигналов и процедур при ведении связи между летным экипажем ВС и персоналом;

определение и документирование процедур обеспечения движения ВС по земле, включая меры, принимаемые до прибытия ВС, во время встречи ВС, использование СНО, в том числе установку упорных колодок под колеса шасси ВС и конусов безопасности;

встречу ВС на МС с использованием тяги собственных двигателей или посредством буксировки аэродромным тягачом.

72. Персонал, не участвующий в операции по встрече ВС, находится за пределами зоны обслуживания ВС до тех пор, пока:

двигатели ВС не будут выключены и воздушные винты не прекратят вращение;

проблесковые маяки ВС не будут выключены и не будут установлены упорные колодки под колеса основных стоек шасси ВС;

лицо, ответственное за административное обеспечение НОВС и контроль, не подаст сигнал руками номер 20 приложения 9.

73. Лицо, осуществляющее встречу ВС:

регулирует скорость и траекторию движения при перемещении ВС на МС для обеспечения остановки ВС у Т-образного знака остановки ВС на МС;

устанавливает с летным экипажем ВС радиосвязь, связь с использованием СПУ или связь с использованием сигналов, подаваемых руками согласно приложению 9;

в случае обнаружения или подозрения на опасность во время перемещения ВС на МС подает летному экипажу ВС сигнал руками номер 7 приложения 9;

использует жезлы или перчатки в дневное время;

использует световые жезлы при ограниченной видимости и ночью;

после остановки ВС у Т-образного знака остановки ВС на МС устанавливает упорные колодки под колеса передней стойки шасси ВС, если это применимо к типу ВС;

после выключения двигателей ВС и прекращения вращения воздушных винтов, выключения проблесковых маяков на ВС устанавливает упорные колодки под колеса основных стоек шасси ВС в соответствии с приложением 10 и сообщает об этом летному экипажу ВС с использованием СПУ или с использованием сигналов, подаваемых руками, согласно приложению 9 и дожидается сигналов, подаваемых руками летным экипажем ВС согласно приложению 11.

74. Упорные колодки должны быть:

треугольной формы с углом примерно 45 градусов в точке соприкосновения шины колеса шасси ВС;

длиной, покрывающей всю ширину шины колеса шасси ВС;

высотой соответствующей размеру и типу колеса шасси ВС;

изготовленными из материала с подходящим коэффициентом трения и достаточной жесткости;

заметными или иметь четкую маркировку.

75. Упорные колодки устанавливаются под колеса шасси ВС:

после полной остановки ВС;

параллельно поперечной оси колеса шасси ВС;

под колеса передней стойки шасси ВС;

под колеса основных стоек шасси ВС после выключения двигателей ВС и прекращения вращения воздушных винтов, отключения проблесковых маяков;

на МС без уклона упорные колодки устанавливаемые сзади колеса передней стойки шасси ВС должны иметь зазор;

при дозаправке топливом и загрузке ВС упорные колодки не должны касаться шин колес основных стоек шасси ВС;

на МС с уклоном упорные колодки устанавливаются ниже по уклону с небольшим касанием шин колес основных стоек шасси ВС и колес передней стойки шасси ВС, а упорные колодки, устанавливаемые выше по уклону, должны иметь зазор.

76. Упорные колодки убираются из-под колес передней стойки шасси ВС после установки упорных колодок под колеса основных стоек шасси ВС (если требуется).

77. После установки упорных колодок проводится проверка правильности их установки.

78. Упорные колодки убираются из-под колес основных стоек шасси ВС после получения подтверждения от КВС о включении стояночного тормоза.

79. Запрещено устанавливать упорные колодки между колес ВС.

80. Лицо, осуществляющее встречу ВС, размещает по запросу летного экипажа ВС мобильный НИЭП в соответствии с требованиями параграфа 3 главы 5 настоящих авиационных правил и сообщает об этом летному экипажу ВС.

81. Лицо, осуществляющее встречу ВС, устанавливает конусы безопасности для создания безопасной зоны вокруг конкретных зон ВС, подверженных повреждению на МС, согласно приложению 12.

82. Конус безопасности имеет:

коническую форму;

высоту не менее 750 мм и массу не менее 4,53 кг;

оранжевый цвет со светоотражающими полосками.

83. Конусы безопасности расставляются после:

полной остановки ВС;

выключения двигателей ВС и прекращения вращения воздушных винтов;

отключения проблесковых маяков ВС;

установки упорных колодок под колеса шасси ВС.

84. Конусы безопасности расставляются на расстоянии не более 1 метра от "защищаемой" части ВС и в соответствии с требованиями эксплуатанта ВС:

у законцовок каждой консоли крыла;

перед всеми двигателями, установленными под крылом;

у всех конечных точек ВС;

перед всеми остальными частями ВС, которые могут быть повреждены при движении СНО при НОВС.

Персонал ознакомляется под роспись с данными требованиями.

85. Запрещается установка конусов безопасности при скорости ветра 10 м/с и более.

86. Конусы безопасности убираются в зону размещения СНО и хранятся в специально отведенном месте:

после вывода всех СНО за пределы зоны обслуживания;

непосредственно перед отправлением ВС;

перед началом буксировки ВС или запуском двигателей ВС;

перед ПОО ВС.

87. Лицо, осуществляющее встречу ВС, устанавливает заземление ВС, если этого требуется для конкретного типа ВС.

88. Заземление ВС подразделяется на:

статическое;

выравнивание потенциалов.

89. ВС заземляется в случаях:

выполнения стандартной заправки ВС топливом, при его сливе под давлением или самотеком;

при выполнении работ с использованием электроинструментов, источников электроэнергии, средств освещения;

при передаче ВС под охрану;

при неблагоприятных погодных условиях;

если на МС не обеспечено достаточной электропроводности.

90. Точки заземления ВС расположены на передней стойке шасси, основной стойке шасси, двигателе ВС или местах, указанных в ЭД ВС.

91. Для снятия электрического заряда с ВС необходимо:

использовать самолетный трос заземления сечением 22 мм<sup>2</sup> (0,0033 дюйм<sup>2</sup>) или больше;

обеспечить полное электрическое сопротивление кабеля не более 500 мОм между контактом подключения к точке заземления на МС и точкой заземления на стойке шасси;

обеспечить сопротивление не более 10 мОм между наконечником соединителя на заземляющем тросе и близлежащей металлической частью стойки шасси.

92. Присоединение тросов заземления и выравнивания потенциалов необходимо выполнять к точкам заземления на ВС.

93. Выравнивание потенциалов производится после того как объекты, между которыми требуется выровнять потенциал, были заземлены.

94. Операция статического заземления проводится в следующей последовательности:

присоединить трос заземления к установленному маркированному контактному гнезду заземления на МС;

присоединить трос заземления к точке заземления на ВС.

95. Лица, ответственные за встречу и отправку ВС, проводят внешний осмотр ВС.

96. Внешний осмотр ВС выполняется в следующих случаях:

при встрече ВС, после установки ВС на МС, установки упорных колодок под колеса шасси ВС, установки заземления (если требуется), выключения двигателей ВС и прекращения вращения воздушных винтов, выключения проблесковых маяков ВС;

перед отправлением ВС до уборки упорных колодок из-под колес шасси ВС.

97. Внешний осмотр ВС проводится с целью убедиться, в следующем:



поверхности и элементы конструкции ВС чистые, на них отсутствуют повреждения, все детали на месте, отсутствуют утечки;

шины не имеют визуальных повреждений;

штоки амортизационных стоек сжаты не полностью;

воздухозаборники двигателей и сопла чистые, панели доступа надежно закрыты, отсутствуют наружные повреждения, створки реверсов закрыты;

двери, люки, панели обслуживания находятся на одном уровне с поверхностью обшивки, закрыты и зафиксированы на замки;

внешние датчики, клапана, антенны, обшивка в зоне приемников статического и воздушного давления, линзы фар, проблесковые маяки чистые и не повреждены;

удалены штырь предохранительный или струбцина перед отправлением ВС.

98. Для выполнения внешнего осмотра ВС в темное время суток используется ручной электрический фонарик достаточной яркости.

99. Маршрут проверки и элементы каждой зоны, подлежащие проверке, должны соответствовать типу ВС согласно приложению 13.

100. Проверка элементов конструкции ВС в каждой зоне может выполняться в любой последовательности.

101. В случае обнаружения повреждений или несоответствий при выполнении внешнего осмотра ВС лица, ответственные за встречу и отправление ВС сообщают об этом летному экипажу ВС.

102. Операцию по встрече ВС осуществляет персонал, имеющий соответствующий допуск к ее выполнению, с разрешения лица, ответственного за административное обеспечение НОВС и контроль.

### **§ 3. Предоставление НИЭП**

103. НИЭП используется для обеспечения ВС электропитанием.

104. При наличии информации о неисправности ВСУ при прибытии ВС, выполняются специальные процедуры подключения НИЭП.

105. Технические характеристики НИЭП должны соответствовать обслуживаемому типу ВС.

106. НИЭП может быть:

стационарный, установлен в специальном месте на МС;

мобильный, перемещается при помощи тягача.

107. Подача электропитания от НИЭП к ВС осуществляется после соединения ШРАП и разъема ВС.

108. Перед подключением НИЭП к ВС персонал должен:

получить разрешение от летного экипажа ВС на подсоединение НИЭП к ВС с использованием радиосвязи, связи с использованием СПУ или связи с использованием сигналов, подаваемых руками;

установить под колеса мобильного НИЭП упорные колодки и, если требуется расцепление с тягачом, включить стояночный тормоз, подняв дышло в вертикальное положение и установить на фиксатор;

установить тягач, который буксирует НИЭП на стояночный тормоз, и установить колодки минимум под одно колесо;

убедиться в отсутствии повреждений кабеля и ШРАП НИЭП, разъемов ВС;

убедиться в отсутствии посторонних предметов, жидкости, следов окисления в ШРАП НИЭП и разъемах ВС;

убедиться, что электропитание не подается от генератора к ШРАП НИЭП.

Кабель НИЭП должен быть оснащен страховочным ремнем и фиксироваться им если на ВС предусмотрено крепление для ремня.

109. Подача электропитания от НИЭП к ВС прекращается по команде летного экипажа ВС и персонал отсоединяет кабель от ВС и помещает его на штатное место и убирает упорные колодки от колес НИЭП.

110. Мобильный НИЭП располагается на расстоянии не менее 3 м по направлению отъезда от ВС.

111. Запрещается подключать НИЭП к ВС при обнаружении коррозии, теплового повреждения, изменения цвета, деформации разъемов ВС или ШРАП НИЭП.

#### **§ 4. Связь персонала с летным экипажем ВС**

112. Передача информации между персоналом и летным экипажем ВС производится посредством:

радиосвязи, когда персонал использует переносные радиостанции;

СПУ, подключаемые к специальной панели снаружи ВС;

связи с использованием сигналов, подаваемых руками, согласно приложений 9, 11.

113. Связь с использованием СПУ или радиосвязь начинается с вызова персоналом летного экипажа ВС и устанавливается после получения ответа летного экипажа ВС на вызов.

114. Ведение радиосвязи, связи с использованием СПУ осуществляется на русском или английском языках.

115. Установка связи с использованием СПУ осуществляется после полной остановки ВС.

116. Связь с использованием СПУ устанавливается в первую очередь, если использование СПУ предусмотрено конструкцией ВС.

В случаях невозможности использования радиосвязи, связи с использованием СПУ, для связи используются сигналы, подаваемые руками, согласно приложений 9, 11.

117. Ведение радиосвязи, связи с использованием СПУ должно соответствовать следующим требованиям:

речь при ведении связи должна быть внятной и членораздельной;

переговоры должны быть краткими и соответствовать требованиям фразеологии радиообмена;

полученные команды и сообщения повторяются тем абонентом, которым они получены.

118. Порядок ведения радиосвязи, связи с использованием СПУ и фразеология радиообмена персонала и летного экипажа ВС излагается в РНО.

119. Запрещается использование СПУ во время и при приближении грозы.

#### **§ 5. Обеспечение стоянки ВС**

120. Работы по обеспечению стоянки ВС выполняются:

при благоприятных погодных условиях 3 часа или менее, без учета времени, затраченного на обслуживание ВС;

при благоприятных погодных условиях более 3 часов, а также ночью, без учета времени, затрачиваемого на обслуживание ВС;

в условиях сильного ветра, скорость которого составляет более 15 м/с.

ВС швартуется по требованию летного экипажа ВС и в соответствии с требованиями РЛЭ, руководства по технической эксплуатации, иной ЭД разработчика типа или производителя, обслуживаемого ВС.

121. При обеспечении стоянки при благоприятных погодных условиях 3 часа или менее, без учета времени, затраченного на обслуживание ВС, выполняются следующие операции:

устанавливаются упорные колодки под колеса шасси ВС в соответствии с требованиями пункта 75 настоящих авиационных правил и приложения 10;

устанавливается заземление, если оно не было установлено ранее, при наличии требований в РЛЭ, руководстве по технической эксплуатации, иной ЭД разработчика типа или производителя, обслуживаемого ВС в соответствии с требованиями пункта 87 настоящих авиационных правил;

летным экипажем ВС выключается стояночный тормоз ВС.

122. При обеспечении стоянки ВС при благоприятных погодных условиях более 3 часов, а также ночью, без учета времени, затрачиваемого на обслуживание, выполняются следующие операции:

устанавливаются упорные колодки под колеса шасси ВС в соответствии с требованиями пункта 75 настоящих авиационных правил и приложения 10;

летным экипажем ВС поворачиваются колеса передней стойки шасси по оси ВС;

летным экипажем ВС выключается стояночный тормоз ВС и устанавливается штырь стояночный или струбцина, при наличии требований в РЛЭ, руководстве по технической эксплуатации, иной ЭД разработчика типа или производителя, обслуживаемого ВС;

устанавливается заземление, если оно не было установлено ранее, при наличии требований в РЛЭ, руководстве по технической эксплуатации, иной ЭД разработчика типа или производителя, обслуживаемого ВС в соответствии с требованиями пункта 87 настоящих авиационных правил;

при необходимости сливается, промывается и осушается система водоснабжения ВС;

при необходимости сливается, промывается и проводится дезинфекция туалетной системы ВС;

убираются с ВС все СНО и другие предметы;

закрываются все люки, двери, капоты двигателей ВС.

123. При обеспечении стоянки ВС в условиях сильного ветра, скорость которого составляет более 15 м/с выполняются следующие операции:

устанавливаются упорные колодки под колеса шасси ВС в соответствии с требованиями пункта 75 настоящих авиационных правил и приложения 10;

устанавливаются дополнительные упорные колодки под колеса шасси ВС;

устанавливается заземление, если оно не было установлено ранее, в соответствии с требованиями пункта 87 настоящих авиационных правил;

летным экипажем ВС включается стояночный тормоз ВС и устанавливаются стабилизатор, элерон и триммер руля направления в положении "ноль".

## **§ 6. Открытие, закрытие дверей пассажирского салона ВС**

124. Двери пассажирского салона ВС открываются, закрываются летным экипажем ВС по сигналу персонала, подаваемому руками, номер 20 приложения 9.

125. Открытие дверей пассажирского салона ВС осуществляется после:

полной остановки ВС;

выключения двигателей ВС и прекращения вращения воздушных винтов;

выключения проблесковых маяков ВС;

установки упорных колодок под колеса шасси ВС;

установки пассажирских трапов, телескопического трапа, автолифта, амбулаторного лифта;

проверки отсутствия препятствий на пути открытия двери;

получения разрешения на открытие дверей от лица, ответственного за административное обеспечение НОВС и контроль.

126. Запрещается открытие дверей пассажирского салона ВС:

при работающем цветовом индикаторе (если дверь оснащена такой сигнализацией);

в случае если скорость ветра более 20 м/с (если иное не предусмотрено ЭД ВС);

если к ВС не установлен пассажирский трап, телескопический трап, автолифт, амбулаторный лифт.

127. Перед открытием, закрытием дверей пассажирского салона ВС персоналом проводится:

осмотр дверей и зон вокруг них на предмет отсутствия повреждений;

проверка на отсутствие предметов, СНО, препятствующих открытию, закрытию дверей.

В случае обнаружения каких-либо повреждений персонал незамедлительно сообщает лицу, ответственному за административное обеспечение НОВС и контроль, или летному экипажу ВС.

#### **§ 7. Загрузка, разгрузка ВС, транспортировка пассажиров, бортового питания, бытового оборудования, багажа, груза и почты к (от) ВС**

128. Загрузка, разгрузка ВС осуществляется персоналом, имеющим соответствующее удостоверение на проведение указанной операции.

129. Для осуществления загрузки, разгрузки ВС бортовое питание и бытовое оборудование, багаж, груз, почта, транспортируются к (от) МС ВС с использованием СНО.

130. Доставка пассажиров (сопровождение) к (от) МС для посадки, высадки на (с) борт ВС осуществляется с использованием автобуса либо пешком.

Посадка, высадка на (с) борт ВС осуществляется с использованием телескопического трапа, самоходного пассажирского трапа или амбулаторного лифта.

До прибытия ВС или перед началом его движения на отправление, трап должен быть выведен за пределы МС и находиться в убранном положении.

131. При транспортировке к (от) МС ВС багаж, груз, почта:

надежно закрепляются на СНО при помощи замков, упоров, шторок, поручней или ремней;

загружаются на СНО на высоту, которая должна позволять безопасно поднимать каждую единицу груза во время загрузки, разгрузки ВС персоналом, который находится на земле;

при неблагоприятных погодных условиях скомплектованные на открытых площадках в СНО багаж, груз, почта, должны быть укрыты и защищены от выпадающих осадков или скомплектованы в крытые СНО;

при использовании брезента его ремни надежно пристегиваются к СНО;

упаковываются так, чтобы исключить повреждение ВС и персонала при загрузке, разгрузке ВС.

132. После доставки багажа, груза и почты к МС ВС и перед их загрузкой на борт ВС необходимо:

убедиться в том, что во время транспортировки не произошло повреждение упаковки и содержимого мест багажа, груза и почты;

провести сверку номеров, типа, веса, количества и места назначения, загружаемых в ВС багажа, груза и почты с загрузочной ведомостью;

выборочно проверить багажные бирки на багаже.

133. Транспортировка, загрузка, разгрузка бортового питания и бытового оборудования осуществляется с использованием автолифта, который должен иметь санитарный паспорт, график мойки и дезинфекции.

134. Контейнеры, тележки, боксы с бортовым питанием опломбируются и закрепляются в автолифте.

135. Персонал, осуществляющий транспортировку, загрузку, разгрузку бортового питания и бытового оборудования должен иметь медицинскую справку, быть аттестован по программе санитарно-гигиенического обучения, быть одет в чистую спецодежду.

136. В процессе транспортировки, загрузки, разгрузки бортового питания и бытового оборудования запрещается:

осуществлять подъем и опускание кузова фургона автолифта без подачи предупредительных звуковых сигналов и выставления аутригеров;

осуществлять подъем кузова фургона, при наличии препятствий, и опускать кузов фургона, когда не обеспечена безопасность персонала;

использовать автолифт без перекрытия зазора между ВС и автолифтом перекидным мостиком;

выполнять операции без выдвижения всех частей поручней до ВС;

осуществлять подъем кузова фургона при скорости ветра более 20 м/с;

осуществлять загрузку, разгрузку без обеспечения зазора между дверью ВС и платформой фургона;

ставить на платформе автолифта и перевозить на тележках незакрепленные предметы, оборудование для бортового питания.

137. Загрузка ВС производится в соответствии со схемой загрузки ВС, согласно письменным инструкциям по загрузке ВС и в порядке, удовлетворяющем требованиям к весу и центровке ВС.

138. Открытие дверей, люков багажных, грузовых отсеков ВС осуществляется после:

полной остановки ВС;

выключения двигателей ВС и прекращения вращения воздушных винтов;

выключения проблесковых маяков ВС;

установки упорных колодок под колеса шасси ВС;

установки стремянки либо другого СНО;

осмотра внешней стороны и зоны вокруг дверей, люков багажных, грузовых отсеков ВС на предмет отсутствия каких-либо повреждений, а также отсутствия препятствий на пути открытия дверей, люков багажных, грузовых отсеков ВС;

получения разрешения от лица, ответственного за административное обеспечение НОВС и контроль.

В случаях выявления каких-либо повреждений немедленно информируются лицо, ответственное за административное обеспечение НОВС и контроль и КВС.

139. Персоналу запрещается принудительно открывать двери, люки багажных, грузовых отсеков ВС в случае если по какой-то причине они не открываются.

140. В случае невозможности открытия дверей, люков багажных, грузовых отсеков ВС лицо, ответственное за административное обеспечение НОВС и контроль, или летный экипаж ВС принимают меры по их открытию.

141. После открытия дверей, люков багажных, грузовых отсеков ВС для загрузки ВС на МС персонал должен:

осмотреть отсеки на предмет отсутствия посторонних предметов, повреждений обшивки и элементов конструкции, а также наличия крепежных сеток;

при загрузке ВС соблюдать указания на этикетках и маркировке;

сообщать о поврежденных или отсутствующих багажных бирках и этикетках на багаже, грузе, независимо от того, когда они были обнаружены, а также любых утечках, необычных испарениях или запахах лицу, ответственному за административное обеспечение НОВС и контроль.

142. После загрузки багажа, груза и почты персонал должен:

убедиться, что багаж, груз и почта размещены и закреплены в соответствии с установленными требованиями;

установлены ограничительные и разделительные сетки;

осмотреть багажные, грузовые отсеки на предмет отсутствия посторонних предметов, проливов, просыпок в отсеке, наличия оставленного багажа или груза на МС, повреждения или неисправности напольных запирающих устройств, повреждений обшивки и элементов конструкции, а также наличия крепежных сеток;

выключить освещение, за исключением случаев, когда это требуется при перевозке живых животных и (или) птиц;

убедиться, что не блокируются системы пожаротушения ВС;

убедиться в отсутствии препятствий на пути закрытия дверей, люков багажных, грузовых отсеков ВС;

закрыть двери, люки багажных, грузовых отсеков ВС;

осмотреть внешнюю сторону и зону вокруг дверей, люков багажных, грузовых отсеков ВС на предмет отсутствия каких-либо повреждений.

143. Персоналу, осуществляющему разгрузку багажа, груза, почты, необходимо:

проводить взвешивание всего багажа, груза, почты по запросу летного экипажа ВС, если он выявил внештатную ситуацию, связанную с багажом, грузом, почтой в багажных, грузовых отсеках;

проводить специальную обработку определенных партий груза, нуждающейся в такой обработке и указанных в сводной загрузочной ведомости. При этом необходимо убедиться в том, что упаковки, на которых имеются маркировочные знаки с указаниями по обработке грузов, расположены в правильном направлении;

убедится в том, что груз, багаж, почта устойчиво размещены на СНО;

проверять средства пакетирования на предмет наличия повреждений, утечек, неправильно загруженных.

144. После разгрузки багажа, груза и почты персонал должен:

осмотреть отсеки на предмет отсутствия посторонних предметов, проливов, просыпок, повреждений или неисправности напольных запирающих устройств, обшивки и элементов конструкции;

выключить освещение, закрыть двери, люки багажных, грузовых отсеков ВС, осмотреть внешнюю сторону и зону вокруг дверей, люков на предмет отсутствия каких-либо повреждений, а также отсутствия препятствий на пути закрытия дверей, люков.

145. После закрытия дверей, люков багажных, грузовых отсеков ВС следует убедиться, что они:

закрыты и зафиксированы в закрытом положении замком;

не выступают за поверхность ВС;

индикаторы закрытия дверей, люков багажных, грузовых отсеков ВС, если предусмотрены конструкцией, подтверждают надлежащее закрытие двери, люка и замков;

ручка закрытия находится в убранном положении.

В случае ненадлежащего закрытия дверей, люков багажных, грузовых отсеков ВС, операция осуществляется повторно.

146. В случае невозможности закрытия дверей, люков багажных, грузовых отсеков ВС лицо, ответственное за административное обеспечение НОВС и контроль, или летный экипаж ВС принимают меры по их закрытию.

147. По окончании загрузки, разгрузки ВС СНО необходимо вывести из зоны обслуживания ВС, привести на них в действие тормозную систему и установить на специально отведенное для них место.

Когда багажные тележки не используются, тормозная система должна быть приведена в действие на всех сцепках.

148. При выполнении операции запрещается:

входить и выходить из (в) багажных, грузовых отсеков только с помощью соответствующего подъемного оборудования, которое установлено и закреплено надлежащим образом;

убирать СНО от ВС, пока персонал находится в багажном, грузовом отсеке;

осуществлять загрузку, разгрузку ВС при неисправных механизмах запираения и оборудования для перемещения средств пакетирования в грузовом отсеке ВС;

ходить между средствами пакетирования и (или) багажными тележками, подготовленными к транспортировке на МС или на перроне;

использовать СНО, оборудованные поручнями, без их поднятия;

использовать багажные тележки для доступа в багажные, грузовые отсеки;

оставлять двери, люки багажных, грузовых отсеков ВС открытыми после выполнения необходимых операций.

149. Проверка багажных, грузовых отсеков ВС должна выполняться, даже если по прибытии ВС в аэропорт летным экипажем ВС было заявлено, что в багажных, грузовых отсеках ВС не перевозились багаж, груз, почта.

## **§ 8. Внутренняя уборка кабин летного экипажа и салонов ВС**

150. Внутренняя уборка кабин летного экипажа и салонов ВС (далее - внутренняя уборка ВС) осуществляется согласно РНО обслуживающей организации либо РНО эксплуатанта ВС.

151. Внутренняя уборка ВС осуществляется при стоянке ВС в аэропорту по прибытии или перед отправлением ВС.

152. Внутренняя уборка ВС выполняется с применением СИЗ (с учетом выполняемой операции), исправным оборудованием и инвентарем.

153. Внутренняя уборка ВС осуществляется под наблюдением представителя летного экипажа ВС либо иного должностного лица эксплуатанта ВС, если иное не предусмотрено соглашением по НОВС.

154. Обслуживающая организация проводит техническую оценку всех средств, используемых для внутренней уборки ВС, основываясь на рекомендациях производителя.

155. Используемые емкости для уборки салона ВС, кухни и туалета маркируются в соответствии с проводимой операцией.

156. Перед началом и после завершения внутренней уборки ВС персоналом проверяется наличие всех средств и предметов во избежание оставления их на борту ВС.

157. При обнаружении любого повреждения интерьера салона, подозрительного предмета незамедлительно информируется летный экипаж ВС либо иное должностное лицо эксплуатанта ВС.

158. Весь мусор после завершения внутренней уборки ВС удаляется в отведенные места для утилизации или хранения.

Транспортное средство должно быть разделено для перевозки персонала и мусора.

159. Персонал допускается к выполнению внутренней уборки ВС после:

проведенного обучения по санитарному минимуму;

прохождения соответствующего медицинского осмотра с отметкой в личной санитарной книжке.

160. При выполнении внутренней уборки ВС запрещается:

использовать жесткие щетки, твердые острые предметы и различные абразивные вещества, а также ставить на кухонные столы, пассажирские кресла тяжелые предметы (контейнеры, термосы и т.д.);

выполнять внутреннюю уборку при понижении температуры на борту ВС ниже +5 °C;

применять для протирки иллюминаторов шерстяные и синтетические салфетки;

проверять и открывать любые обнаруженные предметы, содержание которых неизвестно;

заставлять мешками с мусором выходы из ВС;

сбрасывать мешки с мусором на землю из ВС или трапа;

курить;

пользоваться открытым огнем;

пользоваться неисправными электроприборами, а также электроприборами не заводского происхождения;

оставлять без присмотра включенные в электрическую сеть электроприборы, если это не предусмотрено заводом-изготовителем;

применять легко воспламеняющие жидкости и горючие жидкости.

## **§ 9. Обслуживание системы водоснабжения ВС**

161. Заправка ВС питьевой водой производится персоналом в соответствии с требованиями ЭД конкретного типа ВС.

162. Эксплуатантами ВС разрабатываются основные принципы и процедуры, обслуживания системы водоснабжения своих ВС, включая определение объемов питьевой воды, необходимой для конкретных конфигураций системы водоснабжения ВС.

163. Обслуживающая организация должна разработать программу контроля качества питьевой воды.



164. Заправка водой ВС производится до обслуживания туалетной системы ВС и как можно ближе ко времени отправления ВС.

165. Места заправки питьевой водой в СНО должны быть обозначены специальной маркировкой, не допускающей двойного толкования.

166. Забор воды в аэропорту должен находиться на высоте не менее одного метра над уровнем земли и на расстоянии более 30 м от места хранения, обработки отходов и иных мест.

167. Питьевая вода, находящаяся в емкостях СНО для обслуживания системы водоснабжения ВС, должна быть доставлена на ВС или слита не позднее 24 часов после заполнения.

168. Вода, используемая для систем снабжения ВС питьевой водой, должна:

находиться в специально предназначенных для этого баках СНО;

в случае использования хлора его содержание должно быть в пределах 0,3 - 0,5 мг/л.

169. Использоваться вода может не ранее чем через 30 минут после процедуры хлорирования.

170. Емкости для питьевой воды СНО проходят следующую обработку:

дезинфицироваться не реже одного раза в неделю в соответствии с процедурой по дезинфекции;

очищаться не реже одного раза в месяц в соответствии с процедурой по очистке.

О выполнении дезинфекции и очистке воды, емкостей СНО для питьевой воды ведут записи в журнале.

171. При хранении без использования более 3 суток остатки воды сливаются из системы водоснабжения ВС.

172. Персонал, выполняющий заправку ВС питьевой водой, должен:

проходить медицинский осмотр не реже 1 раза в 12 месяцев;

проходить гигиеническое обучение не реже 1 раза в 36 месяцев;

инструктаж по заправке системы водоснабжения не реже 1 раза в 6 месяцев;

быть одет в чистую одежду;

перед заправкой водой тщательно вымыть руки с мылом и использовать чистые одноразовые перчатки;

слить небольшое количество воды из заправочного шланга перед заправкой;

перед присоединением шланга очистить и протереть насухо антисептическими салфетками либо чистой хлопчатобумажной тканью, или аналогом, пропитанным дезинфицирующим раствором, разъем для заправки водой ВС;

после заправки протереть насухо антисептическими салфетками либо чистой хлопчатобумажной тканью, или аналогичным материалом панели заправки и прилегающие поверхности.

173. На время, когда заправочные шланги не используются, все насадки и наконечники (соединительные элементы) должны быть защищены от загрязнения с помощью соответствующих колпачков, либо путем помещения их в резервуары с дезинфицирующей жидкостью.

174. При температуре наружного воздуха +5 °С и ниже водяной бак заправляется подогретой водой.

175. Для предотвращения замерзания воды в системе водоснабжения ВС при низких температурах наружного воздуха обслуживающая организация принимается следующие меры:

сливает воду из системы водоснабжения ВС в соответствии с требованиями эксплуатанта ВС;

утилизирует сливаемую воду в соответствии с требованиями аэропорта;

проверяет полноту слива воды из трубопровода ВС;

протирает насухо заправочный штуцер ВС перед закрытием панели.

176. При обнаружении замерзшей воды в системе водоснабжения ВС или на сервисной панели системы водоснабжения ВС персонал докладывает лицу, ответственному за административное обеспечение НОВС и контроль.

177. Слив воды из бака ВС производится в следующих случаях:

для их очистки и дезинфекции;

проведении ТО;

по требованию летного экипажа ВС;

при температуре наружного воздуха ниже 0 °С.

Слив воды осуществляется в сливной резервуар СНО, обозначенный "Не питьевая вода".

178. Обслуживающая организация при размещении СНО на перроне обеспечивает расстояние между СНО для заправки системы водоснабжения ВС и СНО для туалетной системы ВС не менее 30 метров.

179. При обслуживании системы водоснабжения ВС запрещается:

размещать СНО для обслуживания санузлов и заправки питьевой водой в одной зоне обслуживания;

производить операции по обслуживанию системы водоснабжения ВС одновременно либо после обслуживания туалетной системы ВС;

допускать к обслуживанию системы водоснабжения ВС персонал, который производил обслуживание туалетной системы ВС в течении смены;

при очистке заправочного разъема перед присоединением шланга распылять дезинфицирующую жидкость;

удалять лед механическим путем из соединительных трубопроводов, штуцеров заправки воды либо сервисных панелей.

## **§ 10. Обслуживание туалетной системы ВС**

180. Обслуживание туалетной системы ВС выполняется персоналом в соответствии с требованиями ЭД конкретного типа ВС.

181. Главное юридическое лицо аэропорта осуществляет координацию деятельности с обслуживающими организациями, гарантирующую использование надлежащих процедур устранения любых разливов при обслуживании туалетной системы ВС в соответствии с правилами ОТ, окружающей среды и техники безопасности.

182. Эксплуатанты ВС разрабатывают процедуры обслуживания туалетной системы своих ВС, включая определение объемов жидкостей, необходимых для конкретных конфигураций туалетной системы ВС.

183. При обслуживании туалетной системы ВС персонал должен:

использовать СИЗ (с учетом выполняемой операции);

перед открытием сервисной панели убедиться в отсутствии пятен, течи вокруг нее;

удалить полосы синего цвета, в случае их наличия, до выполнения обслуживания;

наблюдать за сливным шлангом;

сообщать об утечках, неисправностях лицу, ответственному за административное обеспечение НОВС и контроль, или летному экипажу ВС;

очистить от излишних жидкостей, в случае попадания на поверхность ВС, после выполнения заправки;

после выполнения операции проверить на наличие течи из бака и закрыть сервисную панель.

184. Слив нечистот производится только в приемный бак СНО для обслуживания туалетной системы ВС.

185. Для предотвращения замерзания жидкости в баках и трубопроводах ВС при температурах окружающего воздуха от 0 °С и ниже необходимо принять следующие меры:

слить всю жидкость из баков, если ВС стоит на открытом воздухе и без электропитания в течении нескольких часов;

заправлять туалетную систему ВС как можно ближе ко времени отправления ВС;

перед закрытием сервисной панели убедиться, что вся вода из системы слита;

не удалять с помощью посторонних предметов и инструмента замерзшую воду из системы, с сервисной панели.

186. При обслуживании туалетной системы запрещается:

парковать СНО для заправки водой и для обслуживания туалетной системы в одной зоне или около точки заправки водой;

допускать контакт туалетных жидкостей с конструкцией ВС;

обслуживать систему водоснабжения и туалетную системы ВС одновременно.

#### **§ 11. Подогрев двигателей и систем ВС с использованием аэродромных подогревателей**

187. Для подогрева двигателей и систем ВС горячим воздухом используются аэродромные подогреватели.

188. Порядок и условия применения аэродромных подогревателей определяется для каждого типа ВС.

189. Подогрев двигателей и систем ВС включает:

подъезд аэродромного подогревателя к ВС;

развертывание рукавов;

подсоединение рукавов к двигателям или системам ВС, в местах, указанных ЭД эксплуатанта ВС;

запуск аэродромного подогревателя и подача теплого воздуха при заданной температуре, но не более 80 °С;

отключение аэродромного подогревателя после достижения заданной температуры масла в двигателе или системе ВС;

сворачивание рукавов, отъезд аэродромного подогревателя от ВС.

190. При подогреве двигателей и систем ВС не допускается:

применение неисправных и не предусмотренных ЭД аэродромных подогревателей;

производство подогрева без наличия исправных первичных средств пожаротушения;

установка аэродромного подогревателя на расстоянии ближе 3 метров от ВС;

оставление аэродромного подогревателя без присмотра персоналом;

заправка топливом работающего аэродромного подогревателя;

подогрев открытым огнем;

запуск на обслуживаемом ВС двигателей;

применение воздуховодных рукавов аэродромного подогревателя с механическими повреждениями и загрязнениями горюче-смазочными материалами;

превышение максимальной температуры воздуха на выходе из рукавов, предусмотренных ЭД обогревателя и ВС;

посадка пассажиров;

выполнение ПОО ВС с использованием ПОЖ.

## **§ 12. Охлаждение и подогрев воздуха в пассажирском салоне и кабине летного экипажа ВС с использованием аэродромных кондиционеров воздуха**

191. Охлаждение и подогрев воздуха в пассажирском салоне и кабине летного экипажа ВС осуществляется с использованием аэродромных кондиционеров воздуха.

192. При подогреве воздуха в пассажирском салоне и кабине летного экипажа ВС аэродромным кондиционером обеспечивается подача воздуха температурой от 50 °С до 80 °С.

193. При охлаждении воздуха в пассажирском салоне и кабине летного экипажа ВС аэродромным кондиционером обеспечивается подача воздуха температурой от 5 °С до 12 °С.

194. Пассажирский салон и кабина летного экипажа ВС:

подогреваются при температуре наружного воздуха -5 °С и ниже до +15 °С;

охлаждаются при температуре наружного воздуха +25 °С и выше на 5 - 8 °С, но не ниже + 20 °С.

195. Для достижения в пассажирском салоне и кабине летного экипажа ВС оптимальной температуры подогрев или охлаждение необходимо начинать заблаговременно до посадки пассажиров.

196. Аэродромные кондиционеры воздуха для охлаждения и подогрева воздуха в пассажирском салоне и кабине летного экипажа ВС при работе не должны превышать значений давления и расхода подаваемого воздуха, указанных ЭД ВС.

197. При подогреве воздуха в пассажирском салоне и кабине летного экипажа ВС посадка пассажиров запрещается.

## **§ 13. Внешняя мойка ВС**

198. Внешняя мойка ВС (далее - мойка ВС) осуществляется согласно РНО обслуживающей организации либо РНО эксплуатанта ВС.

Перед осуществлением мойки ВС, сертифицированным ИТП выполняются подготовительные работы в объеме, предусмотренном применяемой типовой ЭД ВС.

199. Частичную или полную мойку ВС осуществляют с применением СНО или ручных средств.

200. Для мойки ВС обслуживающая организация должна использовать только технические моющие

средства, одобренные для использования на ВС гражданской авиации и разрешенные разработчиком типа или производителем обслуживаемого ВС, исключая коррозию металлов, разрушение лакокрасочных покрытий обшивки и изделий, органического стекла, резины, тканей, пластмасс.

201. Во время мойки ВС персонал обязан предупреждать попадание моющих средств и их растворов внутрь крыла, отсеков, на пол кабины, в воздухозаборные устройства и изделия, на концевые выключатели на внешней поверхности ВС, предупреждать обледенение обшивки.

202. Полную мойку ВС с применением специальных химических средств проводят на специальных стоянках (площадках), оборудованных приспособлениями для сбора отходов.

203. При мойке ВС для удаления загрязнений запрещается применять металлические щетки и другие предметы, оставляющие царапины или разрушающие покрытия.

#### **§ 14. Предоставление УВЗ для запуска двигателей ВС**

204. Запуск двигателей ВС с воздушной системой запуска с использованием УВЗ применяется при невозможности запуска с использованием ВСУ ВС.

205. Перед запуском двигателей ВС с использованием УВЗ персоналом выполняются следующие операции:

проверяется работоспособность УВЗ;

устанавливается УВЗ в соответствии со схемой подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин в зоне обслуживания ВС;

открывается панель воздушной системы запуска двигателя ВС;

проверяется отсутствие повреждений, скручиваний и перегибов воздухопроводного рукава;

подсоединяется и проверяется правильность соединения воздухопроводного рукава к разъему воздушной системы ВС;

устанавливается связь с летным экипажем ВС;

получает информацию от летного экипажа ВС о количестве двигателей ВС, подлежащих запуску, очередность их запуска и о количестве используемых для запуска разъемов пневматической системы двигателей ВС.

206. После выполнения операций, указанных в пункте 205 настоящих авиационных правил, персоналом выполняется:

запуск УВЗ;

подача воздуха к двигателям ВС по команде летного экипажа ВС;

прекращается подача воздуха к двигателям ВС по команде летного экипажа ВС;

убирается воздухопроводный рукав на место установки при перемещении УВЗ;

проверяется надежность закрытия крышки панели воздушной системы запуска двигателя ВС;

убирается УВЗ от ВС за пределы зоны обслуживания ВС.

207. При запуске двигателей ВС с использованием УВЗ персонал и СНО, не задействованные в процессе запуска, находятся вне МС.

208. Эксплуатант ВС разрабатывает процедуры использования УВЗ на своих ВС.

#### **§ 15. Отправление ВС**

209. Перед отправлением ВС лицо, ответственное за отправление ВС:

проверяет отсутствие на МС посторонних предметов;

проверяет, что СНО, персонал, не участвующие в отправлении ВС, находятся за пределами зоны обслуживания ВС;

проверяет, что маршрут руления ВС на перроне свободен от препятствий;

проверяет снятие самолетного защитного оборудования, штыря стояночного или струбцины;

убирает заземление, если оно было установлено;

проводит внешний осмотр ВС;

устанавливает связь с летным экипажем ВС;

находится в постоянном визуальном контакте с летным экипажем ВС до начала руления ВС с МС;

информирует КВС по СПУ при выявлении несоответствий;

запрашивает у летного экипажа ВС по СПУ подтверждение о включении стояночного тормоза ВС и после этого убирает упорные колодки из-под колес шасси ВС;

информирует летный экипаж ВС о том, что упорные колодки убраны, с использованием СПУ или сигналов, подаваемых руками, согласно приложению 9.

210. В случае блокировки колесом ВС упорной колодки персонал, выбивает ее второй парной упорной колодкой, либо ВС перемещается тягачом, с выключением стояночного тормоза на ВС.

Упорные колодки убираются в зону размещения СНО и хранятся в специально отведенном месте.

## **§ 16. Противообледенительная защита ВС**

211. ПОЗ ВС осуществляется обслуживающей организацией в соответствии с разработанным ею руководством по ПОЗ ВС, либо руководством по ПОЗ эксплуатанта ВС, которые должны ежегодно пересматриваться до начала осенне-зимнего периода.

212. Руководство по ПОЗ ВС разрабатывается на основе:

настоящих авиационных правил;

рекомендаций Межгосударственного авиационного комитета;

РЛЭ ВС;

документов изготовителя ПОЖ;

требований руководств по технической эксплуатации обслуживаемых типов ВС;

инструкций по эксплуатации специального оборудования, используемого для ПОЗ ВС.

213. Руководство по ПОЗ ВС должно содержать:

описание его назначения;

используемые термины, сокращения и документы, использованные при составлении руководства;

ответственность персонала при ПОЗ ВС;

пункты в сети маршрутов эксплуатанта ВС, в том числе работы по ПОЗ ВС, выполняемые на подрядной основе другими обслуживающими организациями;

требования по применению, хранению и контролю качества, времени защитного действия и ограничению ПОЖ;

процедуры и методы удаления СЛО с критических поверхностей и элементов ВС, процедуры и методы защиты ВС от обледенения на земле, включая методы удаления СЛО без ПОЖ;

ограничения применения ПОЖ по типам ВС;

основные требования к ВС после ПОО ВС;

процедуры и методы проверки качества выполненной ПОО ВС;

процедуры ведения связи между персоналом и летным экипажем ВС при выполнении ПОО ВС, включая передачу информации о выполненной ПОО ВС (ISO код), в стандартных и нестандартных ситуациях;

процедуры предотвращения местного образования обледенения от переохлажденного топлива в крыльевых баках;

процедуры ПОО ВС на удаленных местах обработки;

спецмашины, используемые для ПОО ВС, включая системы хранения и заправки спецмашин ПОЖ, оборудование для лабораторного и оперативного контроля качества ПОЖ;

программу гарантии качества, включающую в себя все составляющие ПОО ВС;

программу контроля воздействия на окружающую среду;

требования по ОТ, личная защита персонала от вредных воздействий и предотвращение травм при ПОЗ ВС;

подготовку персонала ПОЗ ВС.

214. Обслуживающая организация, осуществляющая ПОЗ ВС должна:

214.1. иметь:

образцы оформления документации на ПОЗ, доступные для персонала;

необходимое количество СНО для осуществления ПОЗ ВС;

документ, подтверждающий качество ПОЖ, сертификат качества или паспорт изготовителя ПОЖ с заключением о соответствии;

копию заключения испытаний ПОЖ аккредитованной лабораторией с заключением о ее соответствии требованиям международных стандартов;

копию паспорта безопасности ПОЖ;

инструкции по использованию жидкости, предоставленные заводом изготовителем ПОЖ;

соответствующие требованиям производителя ПОЖ, емкости для хранения ПОЖ;

214.2. обеспечить:

выполнение входного контроля качества при каждом поступлении ПОЖ, а также при наполнении емкости для хранения ПОЖ;

контроль качества ПОЖ;

контроль качества выполненной ПОО ВС после проведения ПОО ВС;

проведение ежегодного складского контроля условий хранения ПОЖ и емкостей для хранения ПОЖ;

проведение проверок соответствия ПОЖ техническим требованиям до начала их эксплуатационного применения;

хранение ПОЖ в соответствии с требованиями производителя;

осуществление расчета необходимого количества ПОЖ для обеспечения обслуживания рейсов в осенне-зимний период;

передачу по окончании ПОО ВС код ПОО (ISO код) летному экипажу ВС и выдачу разрешения на отправление ВС после отъезда спецмашины для ПОО ВС на безопасное расстояние.

215. При ПОЗ ВС выполняются следующие операции:

удаление СЛО с поверхности ВС механическими средствами, нагретым воздухом, с помощью подогретых концентрированных ПОЖ или их смесей с водой;

ПОО с применением ПОЖ для защиты от наземного обледенения, концентрация и вязкость которой обеспечивает требуемое время защитного действия.

216. При температуре наружного воздуха ниже +5 °С либо при тумане с горизонтальной видимостью менее 1500 м, мороси, дожде, снеге, дожде со снегом, граде персонал проверяет отсутствие льда, снега, инея, снежной слякоти на поверхностях плоскостей, обслуживаемых ВС.

217. При обнаружении любого количества и вида СЛО на критических поверхностях ВС обслуживающая организация по согласованию с КВС принимает меры по их удалению и защите от возможного повторного образования СЛО.

218. Удаление СЛО и защита выполняется с применением для удаления только нагретой ПОЖ в один или два этапа.

219. Контроль отсутствия СЛО на критических аэродинамических поверхностях ВС выполняется обслуживающей организацией вплоть до момента начала руления ВС, если это требуется по метеоусловиям.

220. Необходимость проведения ПОО ВС может возникнуть при следующих условиях, способствующих обледенению ВС:

после продолжительной (более суток) стоянки ВС;

после ночной стоянки ВС;

во время выпадения осадков непосредственно перед вылетом ВС;

от переохлажденного топлива в крыльевых баках ВС.

221. ПОО ВС выполняется:

в соответствии с заявкой эксплуатанта ВС на ПОО ВС;

на специально отведенных МС на перроне, оборудованных системой сбора ПОЖ и зонах противообледенительной защиты (при наличии таких на аэродроме);

в зависимости от особенности конструкции ВС, типа применяемой ПОЖ, метеоусловий аэропорта вылета и наличия необходимого оборудования;

персоналом, допущенным к выполнению ПОО ВС.

222. При подготовке к обработке ВС подогретой водой и (или) ПОЖ и ее водных растворов необходимо:

исключить возможность попадания воды или ПОЖ в механизмы и полости, где замерзание ее может привести к отказу в работе систем ВС;

чтобы температура воды и ПОЖ, применяемых для удаления льда и инея, не превышала установленных ЭД ВС пределов.



223. КВС принимает решение о необходимости применения ПОЖ после осмотра ВС и на основании информации, предоставленной обслуживающей организацией, производившей первоначальный осмотр ВС и с учетом информации о прогнозе погоды.

224. Спецмашины для ПОО ВС должны прибыть на специально отведенные МС на перроне или в зону противообледенительной защиты согласно заявке, до отправления ВС с достаточным количеством и готовой к применению ПОЖ.

225. ПОО ВС следует проводить максимально ближе по времени к отправлению и (или) рулению ВС на взлетно-посадочную полосу для выполнения взлета, чтобы между ПОО и взлетом был максимальный запас времени защитного действия ПОЖ.

226. При ПОО ВС должны соблюдаться установленные ограничения в отношении обработки ПОЖ и учитываться особенности конструкции ВС, что равно относится и к правильному соотношению ПОЖ и воды в смеси, температуры ПОЖ и методов распыления ПОЖ.

227. На критические аэродинамические поверхности ВС, запрещается наносить ПОЖ, предназначенной для защиты от обледенения (Тип-2 или Тип-4), если на критических поверхностях присутствуют СЛО любого вида, без удаления обледенения с использованием подогретого раствора ПОЖ Тип-1 и воды. При этом механическое удаление, имеющегося на критических поверхностях СЛО, не является достаточным.

228. В случае возникновения необходимости нанесения еще одного слоя ПОЖ, удаляется обледенение и остатки ПОЖ от предыдущей обработки.

229. Персонал информирует КВС о результатах осмотра критических поверхностей ВС после проведения ПОО и готовности ВС к отправлению.

230. Главное юридическое лицо аэропорта:

определяет местоположение МС, зон и средств для ПОО ВС в аэропорту;

разрабатывает процедуры сбора и вторичного использования ПОЖ.

231. При эксплуатации ВС в условиях, способствующих его обледенению, запрещается предпринимать попытку взлета, если на крыле, воздушных винтах, поверхностях управления, воздухозаборниках двигателей или других критических поверхностях присутствует или налип лед, снег, слякоть или ледяной налет.

## **§ 17. Визуальный контроль запуска двигателей ВС**

232. Визуальный контроль запуска двигателей ВС осуществляет персонал, допущенный к выполнению данной операции.

233. Перед запуском двигателей ВС персонал должен:

233.1. убедиться, что:

установлена связь с летным экипажем ВС;

на ВС включены проблесковые маяки;

зона входного устройства и зона реактивной струи двигателя свободна от персонала, СНО, посторонних предметов;

следить за очередностью запуска двигателей ВС;

233.2. обеспечить:

нахождение СНО и персонала, не задействованных в запуске двигателей ВС, вне зоны МС;

закрытие всех дверей, люков, капотов двигателей ВС;

снятие всего самолетного защитного оборудования, штыря стояночного или струбины, заземления;  
получение от летного экипажа ВС подтверждение того, что стояночный тормоз ВС включен.

234. Запуск двигателей производится по решению КВС.

235. Персонал должен незамедлительно информировать КВС или лицо, ответственное за административное обеспечение НОВС и контроль, обо всех внештатных ситуациях.

## **ГЛАВА 6 ПРОЦЕДУРА ПО БУКСИРОВКЕ ВС**

### **§ 1. Общие положения**

236. Буксировка ВС осуществляется обслуживающей организацией в соответствии с требованиями РНО, при этом:

главное юридическое лицо аэропорта разрабатывает маршруты буксировки ВС, исключая столкновения с препятствиями, согласовывает их с органами управления воздушного движения на аэродроме;

эксплуатант ВС разрабатывает процедуры буксировки своих ВС, включая определение типов буксировочного водила (далее - водило), подходящего для конкретных ВС, присоединение водила к ВС и его отсоединение, ведение связи между персоналом с летным экипажем ВС, использование огней предотвращения столкновений в аварийных ситуациях.

237. Буксировка ВС выполняется:

тягачом с применением буксировочного водила;

безводильным тягачом;

безводильным тягачом на дистанционном управлении.

238. Буксировка, в том числе установка ВС на МС проводится:

строго по желтым маркировочным знакам, нанесенным на покрытие рулежных дорожек и перрона, в соответствии со схемой расстановки и движения ВС на перроне;

при повышенном внимании всего персонала, участвующего в буксировке ВС для предотвращения причинения вреда персоналу, повреждения ВС, оборудования и приспособлений;

оборудованием, которое допущено для перемещения буксируемого типа ВС;

под руководством руководителя буксировки, допущенного в установленном порядке.

239. Руководитель буксировки несет общую ответственность за весь процесс буксировки ВС, а также за выполнение маневрирований ВС при буксировке.

240. Скорость буксировки ВС устанавливается руководителем буксировки.

В темное время суток и в условиях ограниченной видимости буксировка ВС выполняется с включенными проблесковыми маяками ВС.

241. До начала буксировки ВС руководитель буксировки обязан:

проверить поверхность перрона на отсутствие посторонних предметов;

проверить отсутствие препятствий по маршруту буксировки ВС;

убедиться, что все лица, СНО, которые не принимают участия в буксировке ВС, находятся вне зоны его обслуживания;

проверить исправность водителя, оборудования тягача;

убедиться в устойчивой радиосвязи, связи с использованием СПУ или связи с использованием сигналов, подаваемых руками с летным экипажем ВС либо находящимся на его рабочем месте ИТП, имеющим в удостоверении допуск на буксировку ВС (далее - допущенный ИТП);

убедиться в присутствии персонала, участвующего в буксировке ВС;

проверить возможность свободного вывода ВС со стоянки;

убедиться в снятии всего защитного оборудования, штыря стояночного или стробцины и заземления;

провести устный инструктаж персонала, участвующего в буксировке ВС, акцентируя внимание на:

нахождение на безопасном удаленном расстоянии персонала от передней стойки шасси ВС, траектории движения тягача, опасных зон двигателей ВС, во время всей буксировки ВС;

размещение ВС и СНО на МС, состоянии маршрута перемещения ВС и буксировочных средств;

направление движения ВС, точку окончания буксировки ВС;

сигналы, подаваемые руками, согласно приложений 9 и 14;

особенностях выполнения работ в сложных погодных условиях;

опасностях, связанных с действиями по перемещению ВС.

Разрешается не проводить устный инструктаж персонала, участвующего в буксировке ВС, если буксировка ВС осуществляется на точку запуска двигателей ВС, которая находится на траверзе МС.

242. Буксировка ВС выполняется в составе:

руководителя буксировки;

персонала сопровождения (для наблюдения за крайними точками крыла, хвостовым оперением);

водителя тягача.

Буксировка ВС, за исключением буксировки безводильным тягачом на дистанционном управлении, выполняется с участием летного экипажа ВС либо допущенного ИТП.

243. Допускается буксировка ВС, за исключением буксировки ВС безводильным тягачом на дистанционном управлении, в сокращенном составе из двух человек (руководителя буксировки, водителя тягача) и участием летного экипажа ВС либо допущенного ИТП, при соблюдении следующих условий:

буксировка ВС выполняется с МС до зоны запуска двигателей ВС;

буксировка ВС выполняется с одного МС на другое МС в пределах перрона;

буксировка ВС выполняется до места ПОО ВС;

буксировка ВС выполняется при благоприятных метеоусловиях при достаточной освещенности перрона и отсутствии близко расположенных препятствий.

244. Руководитель буксировки должен размещаться в течение всей буксировки ВС в поле зрения всех участников буксировки ВС.

245. Буксировка ВС осуществляется с использованием радиосвязи, связи с использованием СПУ или связи с использованием сигналов, подаваемых руками между руководителем буксировки и летным экипажем ВС либо допущенного ИТП, а с водителем тягача и персоналом сопровождения с использованием радиосвязи или связи с использованием сигналов, подаваемых руками.

246. Летный экипаж ВС либо допущенный ИТП несут ответственность за своевременные действия по

остановке ВС в аварийных ситуациях и включению стояночного тормоза, если это не противоречит ЭД ВС.

247. Если во время буксировки ВС произошло рассоединение ВС и тягача, угроза столкновения с препятствием, в других случаях, которые могут создать аварийную ситуацию, следует:

руководителю буксировки подать сигнал руками номер 3 приложения 14 летному экипажу ВС либо допущенному ИТП;

персоналу сопровождения подать сигнал руками номер 3 приложения 14 руководителю буксировки;

водителю тягача подать звуковой сигнал и остановить тягач.

После остановки ВС персонал устанавливает упорные колодки под колеса шасси ВС.

248. Руководитель буксировки и персонал, участвующий в буксировке ВС, должны:

использовать и подавать ясные и точные сигналы руками согласно приложению 14;

носить поверх одежды светоотражающий жилет или куртку со светоотражающими элементами;

использовать в дневное время два жезла либо две рукавицы цвета повышенной видимости;

использовать в условиях ограниченной видимости, ночью, два жезла с подсветкой.

249. После завершения буксировки ВС:

руководитель буксировки подает летному экипажу ВС либо допущенному ИТП сигнал, руками номер 8 приложения 14;

летный экипаж ВС либо допущенный ИТП устанавливают ВС на стояночный тормоз и подают сигнал руками номер 1 приложения 11;

персонал устанавливает упорные колодки под колеса шасси ВС (по необходимости).

250. Буксировка ВС запрещается:

при технической неисправности тягача и (или) буксировочного водила;

задним ходом тягача, оборудованного двумя кабинами управления, при нахождении водителя в кабине, противоположной направлению буксировки;

при касании колес водила о поверхность перрона в процессе буксировки ВС;

с использованием водила со срезными болтами, не предназначенными для конкретного типа ВС;

с открытыми капотами двигателей, дверями, люками;

сокращенным составом, кроме условий, оговоренных в пункте 243 настоящих авиационных правил.

## **§ 2. Буксировка ВС с применением буксировочного водила**

251. Буксировка ВС с применением водила начинается с момента подсоединения водила, подсоединенного к ВС, к тягачу и завершается после отсоединения водила от тягача на месте, к которому осуществлялась буксировка ВС.

252. Водило должно соответствовать типу ВС.

253. Тягач с применением водила присоединяется к ВС следующим образом:

устанавливается штырь буксировочный на переднюю стойку шасси ВС;

убираются упорные колодки из-под колес передней стойки шасси ВС;

осуществляется подъезд тягача к передней стойке шасси ВС по центральной осевой линии ВС;

отсоединяется водило от тягача и присоединяется к передней стойке шасси ВС;

при присоединении водила к тягачу персонал должен стоять лицом к тягачу и ноги не должны быть расставлены по разные стороны водила;

присоединенный к ВС тягач не должен оставаться без присмотра с работающим двигателем, исключением могут быть операции, выполняемые в холодное время года, в этом случае под колеса тягача должны устанавливаться упорные колодки.

254. Упорные колодки не убираются от колес основной стойки шасси ВС до тех пор, пока:

тягач и водило не подсоединены к передней стойке шасси ВС;

тягач не поставлен на стояночный тормоз.

255. Упорные колодки из-под колес основных стоек шасси ВС могут быть убраны только после того, как водило присоединено к тягачу и к передней стойке шасси ВС и включен стояночный тормоз тягача.

256. Персоналу запрещается переступать через водило во время буксировки ВС.

257. После завершения буксировки ВС выполняется:

убирается штырь буксировочный из передней стойки шасси ВС после отсоединения водила от ВС;

перед отсоединением водила от ВС с него снимаются силы натяжения.

### **§ 3. Буксировка ВС безводильным тягачом**

258. Буксировка ВС безводильным тягачом начинается с момента захвата передней стойки шасси ВС в захватывающем механизме на платформе тягача и завершается после выгрузки передней стойки шасси ВС с платформы тягача.

259. Перед началом буксировки ВС следует:

руководитель буксировки информирует летный экипаж ВС либо допущенный ИТП о необходимости блокировки системы управления колесами передней стойки шасси ВС;

тягач расположить на одной линии с продольной осевой линией ВС;

выровнять продольную ось устройства захвата тягача с продольной осью передней стойки шасси ВС.

260. Руководитель буксировки обязан проинформировать летный экипаж ВС либо допущенный ИТП перед подъемом передней стойки шасси ВС.

261. Запрещается убирать упорные колодки из-под колес основных стоек шасси ВС до полного подъема передней стойки шасси ВС на платформу тягача и включения стояночного тормоза тягача.

262. После подъема передней стойки шасси на платформу тягача следует убедиться в надежном ее закреплении в захватывающем механизме тягача.

263. В процессе буксировки ВС колеса передней стойки шасси ВС поднимаются на достаточную высоту над уровнем земли.

264. После выгрузки передней стойки шасси ВС с платформы тягача система управления колесами передней стойки ВС разблокируется летным экипажем ВС либо допущенным ИТП.

### **§ 4. Буксировка ВС безводильным тягачом на дистанционном управлении**

265. Буксировка ВС безводильным тягачом на дистанционном управлении начинается с момента закрепления колес передней стойки шасси ВС на платформе тягача в захватывающем механизме и завершается после выгрузки передней стойки шасси ВС с платформы тягача.

266. Буксировка ВС выполняется в составе:

руководителя буксировки, который может являться лицом, управляющим тягачом дистанционно;  
персонала сопровождения;  
водителя тягача.

Буксировка ВС выполняется с участием летного экипажа ВС либо допущенного ИТП.

267. Допускается буксировка ВС без летного экипажа ВС либо допущенного ИТП при следующих условиях:

ВС снято с тормоза;

на боковом окне кабины летного экипажа ВС, со стороны рабочего места КВС установлена табличка "Brakes off";

включена блокировка управления колесами передней стойки шасси ВС.

268. Перед буксировкой ВС следует убедиться, что безводительный тягач на дистанционном управлении соответствует требованиям для буксировки конкретного типа ВС в текущих погодных условиях и с учетом состояния покрытия перрона.

269. Штырь буксировочный устанавливается до подъема передней стойки ВС на платформу тягача, а убирается после выгрузки передней стойки шасси ВС с платформы тягача.

270. Перед подъемом передней стойки шасси ВС на платформу тягача, зажимное устройство тягача выравнивается с продольной осью передней стойки шасси ВС.

271. Запрещается убирать упорные колодки от колес основных стоек шасси ВС до полного подъема передней стойки шасси ВС на платформе тягача и включения стояночного тормоза тягача.

272. После подъема передней стойки ВС следует убедиться в надежном ее закреплении в захватывающем механизме тягача.

273. При буксировке ВС колеса передней стойки шасси ВС поднимаются на достаточную высоту над уровнем земли.

## **ГЛАВА 7**

### **ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ПРИ НОВС**

274. Обслуживающая организация, осуществляющая НОВС, обеспечивает безопасность полетов в рамках требований СУБП главного юридического лица аэропорта, на территории которого осуществляется деятельность.

275. Обслуживающая организация разрабатывает Руководство по управлению безопасности полетов.

Обслуживающая организация для своевременного выявления и предоставления данных об опасных факторах и факторах риска включается в структуру СУБП главного юридического лица аэропорта.

Для обеспечения безопасности полетов при НОВС между главным юридическим лицом аэропорта и обслуживающей организацией заключается официальное соглашение о сотрудничестве в области обеспечения безопасности полетов, в котором в том числе определяются ответственные лица обслуживающей организации за безопасность полетов и задействованные в обеспечении НОВС.

276. Главное юридическое лицо аэропорта осуществляет контроль за соблюдением обслуживающими организациями требований СУБП главного юридического лица аэропорта.

**ПЕРЕЧЕНЬ  
ВОПРОСОВ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИОННОЙ ПРОВЕРКИ ОБСЛУЖИВАЮЩЕЙ  
ОРГАНИЗАЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ НОВС В АЭРОПОРТАХ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

1. Обслуживающая организация:

1.1. аэропорт (подразделение по НОВС);

1.2. иное юридическое лицо (его название, юридический адрес, почтовый адрес, текущий (расчетный) банковский счет, E-mail).

2. Наличие у обслуживающей организации:

2.1. учредительных документов;

2.2. свидетельства о государственной регистрации;

2.3. положения об обслуживающей организации и ее структурных подразделениях;

2.4. документов по взаимодействию с другими обслуживающими организациями и службами аэропорта, а также определяющих организационно-производственную структуру, штатное расписание, количество и название подразделений, штатную численность и укомплектованность персоналом;

2.5. договора с главным юридическим лицом аэропорта на выполнение процедур по НОВС в части выполнения требований безопасности полетов и авиационной безопасности и уполномоченным эксплуатантом ВС осуществлять НОВС в аэропортах Республики Беларусь, а также в случае привлечения к выполнению процедур иную обслуживающую организацию, имеющую сертификат годности к аэропортовой деятельности по процедурам НОВС, заключает с ней договор для выполнения процедур по НОВС;

2.6. на праве собственности или на иных законных основаниях зданий, сооружений и помещений для осуществления служебной деятельности;

2.7. на рабочих местах в приемлемом для персонала формате организационно распорядительных, технологических документов в соответствии с перечнем служебной документации согласно приложению 4;

2.8. расходных материалов для обеспечения безопасного и своевременного обслуживания ВС или одновременно нескольких ВС;

2.9. резервных источников электроснабжения для работы систем, обеспечивающих технологические процессы по выполнению процедур по НОВС;

2.10. электронных, информационных средств, технических устройств, средств связи и иного оборудования на рабочих местах персонала;

2.11. системы обмена информацией, между руководством и персоналом, а также представителями главного юридического лица аэропорта, эксплуатанта ВС по НОВС;

2.12. на праве собственности или на иных законных основаниях СНО, соответствующие установленным законодательством требованиям, а также организация работы водителей, должностных лиц, ответственных за руководство подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин в зоне обслуживания ВС и их подготовка;

2.13. приказов:

о назначении ответственных лиц за руководство буксировкой ВС, ОТ, технику безопасности, за обеспечение пожарной безопасности, за охрану окружающей среды;

о подготовке к работе в осенне-зимний период или весенне-летний период;

о местной квалификационной комиссии;

о допуске персонала к выполнению процедур по НОВС;

о порядке выдачи и изъятия удостоверений;

о назначении лица, ответственного за административное обеспечение НОВС и контроль (в случае одновременного обслуживания нескольких ВС назначается несколько ответственных лиц за их обслуживание);

о прохождении персоналом конкретных видов подготовки.

3. Помещения, используемые обслуживающей организацией в целях организации и выполнения процедур по НОВС, идентифицируются с указанием назначения помещения.

4. Организация прохождения персоналом первоначальной, сезонной (весенне-летний и осенне-зимний периоды) подготовки, переподготовки (повышение квалификации) в соответствии с выполняемыми процедурами и операциями по НОВС:

4.1. наличие планов проведения занятий;

4.2. наличие учебного плана подготовки, переподготовки и повышения квалификации персонала по специальности (направлениям специальности, специализациям);

4.3. наличие программ подготовки, переподготовки (повышения квалификации) персонала;

4.4. наличие плана повышения квалификации персонала на пять лет;

4.5. проверка знаний персонала;

4.6. организация стажировок персонала;

4.7. ведение документации по подготовке;

4.8. документы, подтверждающие квалификацию персонала с учетом выполняемых процедур по НОВС;

4.9. организация контроля за системностью подготовки персонала;

4.10. порядок доведения до сведения персонала и обеспечение контроля за соблюдением персоналом требований по обеспечению пожарной безопасности, ОТ, требований охраны окружающей среды, настоящих авиационных правил и документов, регулирующих деятельность в области безопасности полетов и авиационной безопасности;

4.11. порядок уведомления персонала о прогнозируемых неблагоприятных погодных условиях.

5. Обслуживающая организация обеспечивает выполнение следующих процедур и операций по НОВС:

5.1. административное обеспечение НОВС и контроль (только главное юридическое лицо аэропорта (эксплуатант аэродрома);

5.2. обслуживание ВС на перроне с выполняемыми операциями:

встреча ВС;

предоставление НИЭП;

ведение связи персоналом с летным экипажем ВС;

обеспечение стоянки ВС;



открытие, закрытие дверей пассажирского салона ВС;

загрузка, разгрузка ВС, транспортировка пассажиров, бортового питания, бытового оборудования, багажа, груза и почты к (от) ВС;

внутренняя уборка кабин летного экипажа и салонов ВС;

обслуживание системы водоснабжения ВС;

обслуживание туалетной системы ВС;

подогрев двигателей и систем ВС с использованием аэродромных подогревателей;

охлаждение и подогрев воздуха в пассажирском салоне и кабине летного экипажа ВС с использованием аэродромных кондиционеров воздуха;

внешняя мойка ВС;

предоставление УВЗ для запуска двигателей ВС;

отправление ВС;

ПОЗ ВС;

визуальный контроль запуска двигателей ВС;

5.3. буксировка ВС с выполняемыми операциями:

буксировка ВС тягачом с применением буксировочного водила;

буксировка ВС безводильным тягачом;

буксировка ВС безводильным тягачом на дистанционном управлении.

Приложение 2  
к авиационным правилам  
"Обеспечение наземного  
обслуживания воздушных  
судов в аэропортах  
Республики Беларусь"

УТВЕРЖДАЮ

\_\_\_\_\_  
(руководитель главного юридического лица аэропорта)

\_\_\_\_\_  
(подпись)

\_\_\_\_\_  
(фамилия и инициалы)

\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

**Типовой технологический график обслуживания воздушных судов для регулярных  
воздушных перевозок**

N п/п	Выполняемые процедуры и операции	Время выполнения, мин		Продолжительность, мин	Ответственный за выполнение
		начало	окончание		
1	Прибытие лица, ответственного за административное обеспечение наземного обслуживания воздушных судов (далее - НОВС) и контроль на месте стоянки (далее - МС)				
2	Осмотр МС на предмет пригодности к установке воздушных судов (далее - ВС)				
3	Комплектность и наличие в зоне размещения средств наземного обслуживания (далее - СНО) первичных средств пожаротушения, упорных колодок, конусов безопасности, контейнеров с крышками для сбора посторонних предметов и др.				
4	Встреча ВС на МС				
5	Подключение наземного источника электропитания (далее - НИЭП)				
6	Установка упорных колодок под колеса шасси ВС и конусов безопасности				
7	Установка заземления ВС				
8	Произведение внешнего осмотра ВС после установки ВС на МС				
9	Установка пассажирского трапа или стыковка телескопического трапа				
10	Открытие дверей пассажирского салона, дверей (люков) багажных, грузовых отсеков ВС				
11	Установка аэродромного кондиционера воздуха				
12	Установка аэродромного подогревателя				
13	Высадка пассажиров				
14	Установка СНО для разгрузки багажа, грузов, почты				
15	Выгрузка багажа, груза и почты				
16	Установка топливозаправщика и заправка ВС топливом, слив топлива				

17	Загрузка багажа, груза и почты				
18	Обслуживание системы водоснабжения ВС				
19	Обслуживание туалетной системы ВС				
20	Установка автолифта и загрузка бортового питания				
21	Уборка пассажирского салона и кабины летного экипажа ВС				
22	Предполетная проверка (осмотр) ВС				
23	Посадка пассажиров				
24	Закрытие дверей, люков, панелей ВС				
25	Уборка упорных колодок из-под колес шасси ВС и конусов безопасности				
26	Отключение НИЭП				
27	Подсоединение тягача для буксировки ВС хвостом вперед				
28	Внешний осмотр ВС перед отправлением				
29	Отправление ВС				
30	Буксировка ВС				
31	Визуальный контроль запуска двигателей ВС				

Согласовано:

\_\_\_\_\_  
представитель (должность)  
эксплуатанта ВС

\_\_\_\_\_  
(подпись)      (фамилия и инициалы)  
\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

\_\_\_\_\_  
представитель (должность)  
обслуживающей организации

\_\_\_\_\_  
(подпись)      (фамилия и инициалы)  
\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Приложение 3  
к авиационным правилам  
"Обеспечение наземного  
обслуживания воздушных  
судов в аэропортах  
Республики Беларусь"

**КАРТА  
обслуживания воздушных судов**

Дата обслуживания \_\_\_\_\_  
 Эксплуатант воздушного судна (далее - ВС) \_\_\_\_\_  
 Рейс N \_\_\_\_\_  
 Тип ВС/бортовой номер \_\_\_\_\_  
 N места стоянки ВС (далее - МС) \_\_\_\_\_  
 Нормативное время с момента прибытия ВС по расписанию \_\_\_\_\_  
 Нормативное время с момента отправления ВС по расписанию \_\_\_\_\_

N п/п	Выполняемые операции	Выполнено	Не выполнено	Не применимо (комментарии)
1	Осмотр МС на предмет пригодности к установке ВС	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2	Наличие необходимых средств наземного обслуживания (далее - СНО) (на СНО отсутствуют внешние признаки неисправности или непригодности к использованию на конкретном типе ВС)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3	Наличие необходимого персонала (дополнительный персонал присутствует (при необходимости), наличие удостоверений у персонала, персонал использует СИЗ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4	Комплектность и наличие в зоне размещения СНО первичных средств пожаротушения, упорных колодок, конусов безопасности, контейнеров с крышками для сбора посторонних предметов	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5	Маршрут перемещения ВС и МС свободны от препятствий, которые могут представлять опасность	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6	Руководство загрузкой ВС на МС выполнено с использованием ручных сигналов	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7	Упорные колодки под колеса шасси ВС установлены	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8	Конусы безопасности установлены	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9	Установлено заземление ВС	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10	Произведен внешний осмотр ВС после установки ВС на МС	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11	Установлен: пассажирский трап телескопический трап	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
12	Двери пассажирского салона ВС открыты изнутри летным экипажем ВС по сигналу персонала	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
13	Открытие дверей, люков багажных, грузовых отсеков ВС	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
14	Использование наземного источника электропитания	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

15	Использование аэродромного кондиционера воздуха	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
16	Использование аэродромного подогревателя	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
17	Высадка пассажиров	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
18	Уборка пассажирского салона и кабины летного экипажа ВС	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
19	Загрузка, разгрузка бортового питания	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
20	Разгрузка багажа, груза и почты	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
21	Обслуживание системы водоснабжения ВС	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
22	Обслуживание туалетной системы ВС	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
23	Заправка ВС топливом, слив топлива	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
24	Загрузка багажа, груза и почты	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
25	Посадка пассажиров	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
26	Закрытие дверей, люков, панелей ВС	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
27	Внешняя мойка ВС: частичная полная	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
28	Использование установки воздушного запуска	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
29	Отсутствие в зоне обслуживания СНО и персонала (за исключением персонала, участвующего в буксировке ВС)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
30	Внешний осмотр ВС перед отправлением	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
31	Уборка упорных колодок из-под колес шасси ВС и конусов безопасности	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
32	Установление связи с летным экипажем ВС: по радиосвязи по СПУ с помощью сигналов, подаваемых руками	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
33	Буксировка ВС: тягачом с применением буксировочного водила безводильным тягачом безводильным тягачом на дистанционном управлении	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
34	Визуальный контроль запуска двигателей ВС	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
35	Отправление ВС	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
36	Противообледенительная защита ВС: удаление снежно-ледяных отложений с поверхности ВС механическими средствами, нагретым воздухом, с помощью подогретых концентрированных противообледенительных жидкостей (далее - ПОЖ) или их смесей с водой противообледенительная обработка ВС с применением ПОЖ	<input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>	
37	Подъезд, отъезд и маневрирование СНО на МС	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

	соответствуют схемам подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин в зоне обслуживания ВС			
38	Дополнительные работы, не включенные в стандартные услуги (наименование)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Несоответствия, обнаруженные летным экипажем ВС:

---



---

\_\_\_\_\_  
(подпись)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, инициалы)

Принятые меры:

---



---

Замечания по работе персонала при НОВС:

---



---



---

Работы, указанные в карте обслуживания ВС (отмеченные в графе "Выполнено"), выполнены в полном объеме в соответствии с установленными требованиями.

Лицо, ответственное за административное обеспечение наземного обслуживания  
ВС и контроль

\_\_\_\_\_  
(подпись)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, инициалы)

Приложение 4  
к авиационным правилам  
"Обеспечение наземного  
обслуживания воздушных  
судов в аэропортах  
Республики Беларусь"

### **ПЕРЕЧЕНЬ СЛУЖЕБНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ**

1. Положение о подразделении.
2. Должностные и рабочие инструкции персонала.
3. Документы по подготовке и допуску персонала.
4. Паспорта, инструкции, формуляры, ЭД на СНО <\*>.
5. Графики ТО, поверки и испытания средств измерений СНО <\*>.
6. Контрольные экземпляры РНО, настоящих авиационных правил, иных документов, в части касающейся НОВС.
7. Схемы подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин в зоне обслуживания ВС <\*>.
8. Схема расстановки и движения ВС на перроне.
9. Схема организации движения транспортных средств по перрону <\*>.
10. Журнал технической учебы, инструктажа по ОТ, охране окружающей среды и пожарной безопасности.
11. Технологические графики обслуживания ВС.
12. Реестр СНО <\*>.
13. Программа по организации деятельности, связанной с предотвращением, обнаружением, удалением и исследованием посторонних предметов на перроне <\*>.
14. Программа обеспечения безопасности на перроне при НОВС.
15. Правила эксплуатации СНО на перроне <\*>.

-----

<\*> При наличии СНО в обслуживающей организации.

<\*> Для главного юридического лица аэропорта и эксплуатанта ВС.

Приложение 5  
к авиационным правилам  
"Обеспечение наземного  
обслуживания воздушных  
судов в аэропортах  
Республики Беларусь"

Форма

УТВЕРЖДАЮ

\_\_\_\_\_  
(руководитель обслуживающей организации)

\_\_\_\_\_  
(подпись)                      (фамилия и инициалы)  
\_\_\_\_\_ Г.

**ГРАФИК**

**технического обслуживания средств наземного обслуживания**

\_\_\_\_\_ на \_\_\_\_\_ год



Наименование СНО	Периодичность ТО по инструкции производителя	Вид ТО	Отметка о											
			январь		февраль		март		апрель		май		июнь	
			план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт

Руководитель подразделения  
обслуживающей организации

(подпись)

(фамилия, инициалы)

Приложение 6  
к авиационным правилам  
"Обеспечение наземного  
обслуживания воздушных  
судов в аэропортах  
Республики Беларусь"

#### ТЕМЫ ПОДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛА, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩЕГО НОВС

Процедура НОВС	Темы подготовки персонала, осуществляющего НОВС
Административное обеспечение НОВС и контроль	<p>Авиационная безопасность.</p> <p>СУБП.</p> <p>Безопасность на перроне, правила техники безопасности, ОТ, требования по охране окружающей среды, требования по обеспечению пожарной безопасности, электробезопасности при НОВС.</p> <p>Оповещение об актах незаконного вмешательства, инцидентах, авиационных происшествиях.</p> <p>Действующие стандарты, руководящие документы и рекомендации.</p> <p>Человеческий фактор.</p> <p>Технические и коммерческие характеристики ВС.</p> <p>Руководство подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин при обслуживании ВС, подаваемые сигналы.</p> <p>Схемы подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин в зоне обслуживания ВС.</p> <p>Связь с летным экипажем ВС на английском языке (минимальный базис фраз).</p> <p>Ведение связи с летным экипажем ВС с использованием СПУ.</p> <p>Технологические графики обслуживания ВС.</p> <p>Сигналы, подаваемые руками для связи с летным экипажем ВС.</p> <p>Сигналы руками, подаваемые при буксировке ВС.</p> <p>Сигналы, подаваемые руками летным экипажем ВС.</p>

	<p>Процедуры и операции НОВС, порядок и последовательность их выполнения.</p> <p>Эксплуатация дверей пассажирского салона и грузовых дверей (люков).</p> <p>Внешний осмотр ВС.</p> <p>Выполнение функций персонала в случае возникновения аварийной обстановки, включая использование любого необходимого аварийно-спасательного оборудования, и ознакомление с функциональными обязанностями во время аварийной эвакуации.</p> <p>Виды опасности на перроне (движущиеся СНО; ручная обработка багажа, груза и др.; работа на высоте; движущиеся ВС и работающие двигатели ВС; шум; механизмы и оборудование; опасные вещества; электрическое освещение.</p> <p>Требования к нормам безопасности при заправке ВС топливом.</p> <p>Заправка ВС топливом в автоматическом и ручном режимах.</p> <p>Заправка ВС с пассажирами на борту.</p> <p>Обслуживание при неблагоприятных погодных условиях.</p> <p>Процедуры отчетности о несчастных случаях, происшествиях.</p> <p>Внутренние требования обслуживающей организации, определяющие порядок осуществления работы персонала.</p> <p>Требования эксплуатантов ВС по НОВС в части, касающейся работы персонала.</p> <p>Контроль посторонних предметов на перроне</p>
Обслуживание ВС на перроне	<p>Авиационная безопасность.</p> <p>СУБП.</p> <p>Внутренние требования обслуживающей организации, определяющие порядок осуществления работы персонала.</p> <p>Оповещение об актах незаконного вмешательства, инцидентах, авиационных происшествиях.</p> <p>Действующие стандарты, руководящие документы и рекомендации.</p> <p>Требования эксплуатантов ВС по НОВС в части, касающейся работы персонала.</p> <p>Безопасность на перроне, правила техники безопасности, ОТ, требования по охране окружающей среды, требования по обеспечению пожарной безопасности, электробезопасности при НОВС.</p> <p>Руководство подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин при обслуживании ВС, подаваемые сигналы.</p> <p>Схемы подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин в зоне обслуживания ВС.</p> <p>Особенности эксплуатации СНО, на котором выполняет свои функции персонал (для водителя и другого персонала в части касающейся).</p> <p>Сигналы, подаваемые руками, для связи с летным экипажем ВС.</p> <p>Сигналы, подаваемые руками летным экипажем ВС.</p> <p>Встреча и отправление ВС.</p> <p>Обеспечение стоянки ВС.</p> <p>Предоставление УВЗ для запуска двигателей ВС.</p> <p>Ведение связи с летным экипажем ВС.</p> <p>Открытие, закрытие дверей пассажирского салона ВС.</p> <p>Предоставление НИЭП.</p>

Общие процедуры по мойке ВС и специальные мероприятия, которые должны быть выполнены на различных типах ВС.

Порядок эксплуатации оборудования, для выполнения процедур по мойке ВС включая действующие процедуры.

Технология по внутренней уборке кабины летного экипажа и салона ВС.

Подогрев двигателей и систем ВС с использованием аэродромных подогревателей.

Охлаждение и подогрев воздуха в пассажирском салоне и кабине летного экипажа ВС с использованием аэродромных кондиционеров воздуха.

Обслуживание системы водоснабжения ВС.

Обслуживание туалетной системы ВС.

Базовые знания по аэродинамике.

Погодные явления.

Конструкция ВС в целом и критические поверхности ВС.

Влияние инея, льда, снега и слякоти на летно-технические характеристики ВС.

Метеорологическое обоснование формирования СЛО на поверхностях ВС.

Авиационные происшествия и инциденты, связанные с наземным обледенением ВС.

Концепция чистого ВС.

Базовые характеристики ПОЖ, применяемых для ПОЗ ВС.

Время защитного действия ПОЖ, таблицы.

Спецмашины и оборудование для выполнения работ по ПОЗ ВС.

Порядок подготовки ВС к ПОЗ.

Проверка на наличие СЛО.

Основные методы удаления обледенения и антиобледенительной защиты ВС.

Ограничения и меры предосторожности при выполнении работ.

Требования к состоянию ВС после проведения ПОЗ.

Проверка после проведения обработки ВС.

ISO код антиобледенительной обработки ВС.

Порядок передачи информации.

Осмотр ВС перед отправлением.

Распределение ответственности, функциональные обязанности и ответственность лиц, участвующих в работах по ПОЗ ВС.

Общие и специальные процедуры, выполняемые на отдельных типах ВС при проведении ПОЗ ВС.

Удаление обледенения горячим воздухом.

Процедуры авиакомпаний.

Местные условия и особенности при проведении процедур защиты ВС от наземного обледенения.

Анализ недостатков персонала в прошедшем сезоне.

Новые процедуры, изменения процедур.

Загрузка, разгрузка ВС, транспортировка пассажиров, бортового питания, бытового оборудования, багажа, груза и почты к (от) ВС.

Визуальный контроль запуска двигателей ВС.

	<p>Человеческий фактор.</p> <p>Обслуживание при неблагоприятных погодных условиях.</p> <p>Выполнение функций персонала в случае возникновения аварийной обстановки, включая использование любого необходимого аварийно-спасательного оборудования, и ознакомление с функциональными обязанностями во время аварийной эвакуации.</p> <p>Виды опасности на перроне (движущиеся СНО; ручная обработка багажа, груза и др.; работа на высоте; движущиеся ВС и работающие двигатели ВС; шум; механизмы и оборудование; опасные вещества; электрическое освещение.</p> <p>Контроль посторонних предметов на перроне</p>
Буксировка ВС	<p>Авиационная безопасность.</p> <p>СУБП</p> <p>Внутренние требования обслуживающей организации, определяющие порядок осуществления работы персонала.</p> <p>Требования эксплуатантов ВС по НОВС в части, касающейся работы персонала.</p> <p>Безопасность на перроне, правила техники безопасности, ОТ, требования по охране окружающей среды, требования по обеспечению пожарной безопасности, электробезопасности при НОВС.</p> <p>Сигналы, подаваемые руками при буксировке ВС.</p> <p>Сигналы, подаваемые руками летным экипажем ВС.</p> <p>Ведение связи с летным экипажем ВС.</p> <p>Действующие стандарты, руководящие документы и рекомендации.</p> <p>Человеческий фактор.</p> <p>Обслуживание при неблагоприятных погодных условиях.</p> <p>Выполнение функций персонала в случае возникновения аварийной обстановки, включая использование любого необходимого аварийно-спасательного оборудования, и ознакомление с функциональными обязанностями во время аварийной эвакуации.</p> <p>Виды опасности на перроне (движущиеся СНО; ручная обработка багажа, груза и др.; работа на высоте; движущиеся ВС и работающие двигатели ВС; шум; механизмы и оборудование; опасные вещества; электрическое освещение.</p> <p>Контроль посторонних предметов на перроне.</p> <p>Особенности эксплуатации СНО, на котором выполняет свои функции персонал (для водителя и другого персонала в части касающейся)</p>

Приложение 7  
к авиационным правилам  
"Обеспечение наземного  
обслуживания воздушных  
судов в аэропортах  
Республики Беларусь"

Форма

**Лист стажировки**

Фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется) \_\_\_\_\_  
Обслуживающая организация \_\_\_\_\_  
Подразделение обслуживающей организации \_\_\_\_\_  
Работа в должности с \_\_\_\_\_  
Приказ о стажировке от \_\_\_\_\_ N \_\_\_\_\_  
Срок стажировки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_  
Место стажировки \_\_\_\_\_  
Руководитель стажировки \_\_\_\_\_  
Заключение руководителя стажировки \_\_\_\_\_  
(подпись, фамилия, инициалы)

Ведомость зачетов:

Тип воздушного судна	Процедуры и операции по наземному обслуживанию воздушных судов	Отметка о зачете	Подпись, должность, фамилия, инициалы

Заключение :

---



---

Руководитель подразделения  
обслуживающей организации

\_\_\_\_\_  
(подпись, фамилия, инициалы)

Дата \_\_\_\_\_

Приложение 8  
к авиационным правилам  
"Обеспечение наземного  
обслуживания воздушных  
судов в аэропортах  
Республики Беларусь"

Форма

**УДОСТОВЕРЕНИЕ**  
**на право выполнения процедур и операций по наземному обслуживанию воздушных**  
**судов**

Наименование обслуживающей организации \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(фамилия, инициалы работника)

\_\_\_\_\_  
(должность, подразделение)

прошел первоначальную подготовку и приказом руководителя обслуживающей  
организации от \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г. N \_\_\_\_\_ допущен к самостоятельной  
работе по выполнению следующих процедур и операций по наземному  
обслуживанию воздушных судов:

Процедуры и операции	Типы воздушных судов	Срок действия допуска
----------------------	----------------------	-----------------------

Руководитель обслуживающей организации \_\_\_\_\_  
(подпись, фамилия, инициалы)

Отметки о нарушениях

(Обратная сторона)

N п/п	Дата (число, месяц, год)	Характер нарушения	Должность, фамилия, инициалы, подпись лица, сделавшего отметку
----------	--------------------------	--------------------	---





Примечание. Удостоверение выполняется в формате 12 x 8 с переплетом.





Приложение 9  
к авиационным правилам  
"Обеспечение наземного  
обслуживания воздушных  
судов в аэропортах  
Республики Беларусь"




### СИГНАЛЫ, ПОДАВАЕМЫЕ РУКАМИ, ДЛЯ СВЯЗИ С ЛЕТНЫМ ЭКИПАЖЕМ ВС



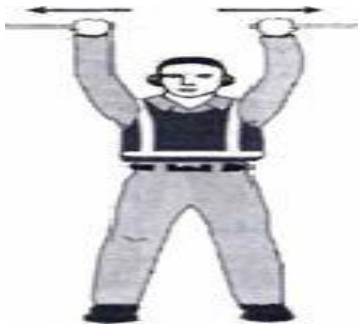
N сигнала	Назначение сигнала	Обозначение сигнала руками	Описание действий по подаче сигнала руками
1	Обозначение стоянки		Поднимите полностью вытянутые руки с жезлами прямо над головой, указывая вверх, перемещайте руки вперед и назад, чтобы предотвратить сливание с задним планом
2	Продолжение руления прямо		Согните вытянутые руки в локтях и

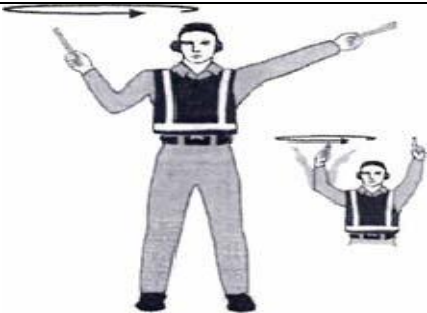

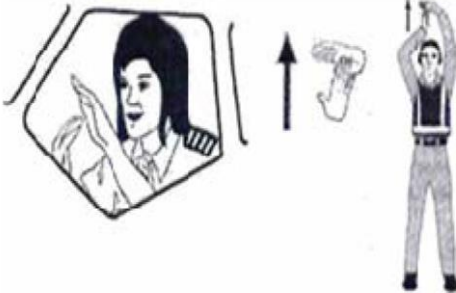


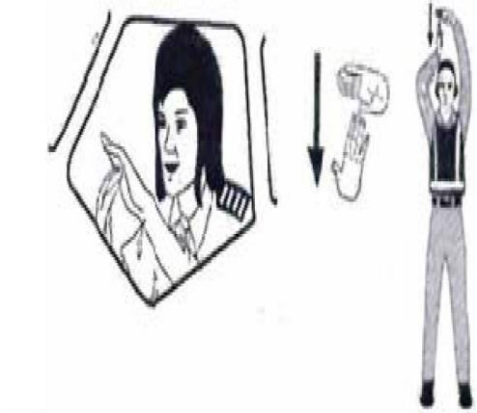
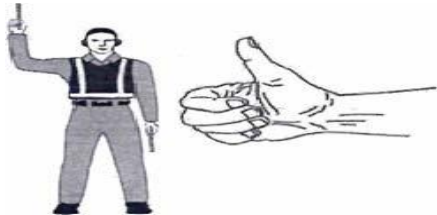
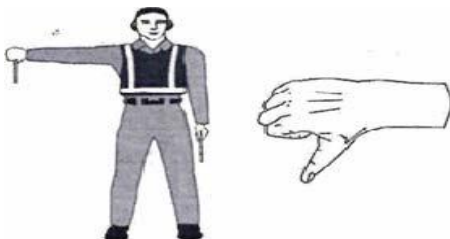

	вперед		перемещайте жезлы вверх и вниз от талии к голове
3	Уменьшение скорости		Опускайте руки вниз "похлопывающими" движениями, перемещая жезлы вверх и вниз от талии к коленям
4	Правый поворот (со стороны летного экипажа)		Левая рука с жезлом находится под углом 90° к туловищу, при этом правой рукой подавайте сигнал движения вперед прямо. Интенсивность передачи сигнала указывает пилоту на желаемую интенсивность осуществления маневра
5	Левый поворот (со стороны со стороны летного экипажа)		Правая рука с жезлом находится под углом 90° к туловищу, при этом левой рукой подавайте сигнал движения вперед прямо. Интенсивность передачи сигнала указывает пилоту на желаемую интенсивность осуществления маневра
6	Стоп		Полностью вытяните руки с жезлами в



			стороны так, чтобы между туловищем и руками был угол $90^\circ$ . Медленно поднимайте руки над головой до скрещивания жезлов
7	Экстренная остановка		Резко вытяните руки с жезлами над головой так, чтобы жезлы были скрещены
8	Позиция выжидания		Полностью вытяните руки с жезлами вниз так, чтобы между руками и туловищем образовался угол $45^\circ$ . Находитесь в таком положении до тех пор, пока ВС не будет готово к следующему маневру
9	Руление к следующему сигнальщику или по указаниям диспетчера ДПА		Вытяните обе руки вверх, перемещайте, вытягивая, руки с жезлами в сторону в направлении следующего сигнальщика или рулежной зоны

10	Отправление ВС		Сделайте стандартное военное приветствие правой рукой, чтобы разрешить отправку ВС. Сохраняйте визуальный контакт с членами летного экипажа до тех пор, пока ВС не начало движение
11	Пожар		Перемещайте жезл, находящийся в правой руке, веерообразно от плеча к колену. В то же время указывайте жезлом, находящимся в левой руке, на зону пожара
12	Включить тормоза		Поднимите руку чуть выше уровня плеч, рука не сжата в кулак, убедившись в наличии визуального контакта с летным экипажем, сожмите руку в кулак. НЕ МЕНЯЙТЕ ПОЛОЖЕНИЯ до тех пор, пока не увидите подтверждения от летного экипажа в виде отогнутого вверх большого пальца
13	Выключить тормоза		Поднимите руку чуть выше уровня плеч, рука сжата в кулак. Убедившись в наличии визуального контакта с летным экипажем, разожмите кулак. НЕ МЕНЯЙТЕ ПОЛОЖЕНИЯ до тех пор, пока не увидите подтверждения от летного экипажа в виде

			отогнутого вверх большого пальца
14	Колодки установлены		Руки с жезлами полностью вытянуты над головой. Сближайте жезлы "тыкающими" движениями до тех пор, пока жезлы не соприкоснутся
15	Колодки убраны		Руки с жезлами полностью вытянуты над головой. Разводите жезлы "тыкающими" движениями. НЕ убирайте колодки до тех пор, пока не получено разрешение от летного экипажа
16	Запустить двигатели		Поднимите правую руку до уровня головы, при этом жезл поднят вверх. Производите рукой вращательное движение, при этом левая рука поднята выше уровня головы и указывает на двигатель, который

			необходимо запустить
17	Аварийная остановка двигателя		Вытяните руку с жезлом перед собой до уровня плеча, переместите руку с жезлом к левому плечу, затем к правому плечу движением, пересекающим горло
18	Наземное питание подключено		Руки подняты выше головы, левая рука поднята и ладонь разжата, кисть расположена горизонтально, кончики пальцев правой руки касаются левой ладони и движутся к центру (формируя букву "Т"). Ночью могут использоваться освещенные жезлы, чтобы сформировать "Т" выше головы
19	Наземное питание выключено		Руки подняты выше головы, левая рука поднята и ладонь разжата, кисть расположена горизонтально, кончики пальцев правой руки касаются левой ладони (формируя букву "Т"), затем правая рука отводится от левой. Ночью могут использоваться освещенные жезлы, чтобы сформировать букву "Т" выше головы

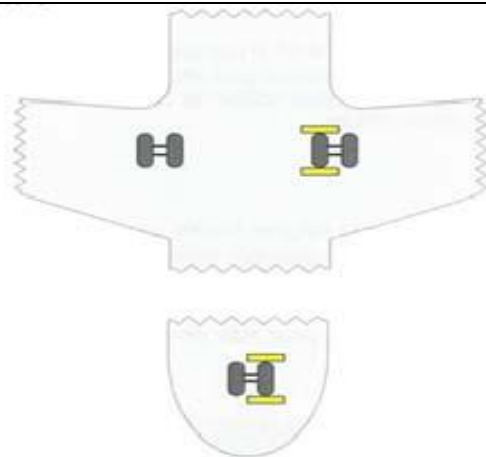
			
20	Подтверждение "Все свободно"		Поднимите правую руку с жезлом (или руку с большим пальцем вверх, как показано на рисунке) до уровня головы, левая рука остается на уровне колена
21	Отрицательно		Отведите правую руку прямо от плеча создав угол в 90° и жезлом укажите на землю, или покажите руку с большим пальцем вниз (как показано на рисунке), левая рука остается на уровне колена
22	Включить переговорное устройство		Разведите локти в стороны и прижмите обе ладони к обоим ушам, придав ладонями чашевидную форму

23	Не касаться средств управления		Правая рука выше уровня головы и сжата в кулак или держит жезл в горизонтальном положении, левая рука остается в стороне на уровне колена
24	Открывают/закрывают трап впереди/в хвостовой части		Правая рука в стороне и левая рука поднята выше уровня головы, создавая угол 45°, правая рука движется к вершине левого плеча

Приложение 10  
к авиационным правилам  
"Обеспечение наземного  
обслуживания воздушных  
судов в аэропортах  
Республики Беларусь"

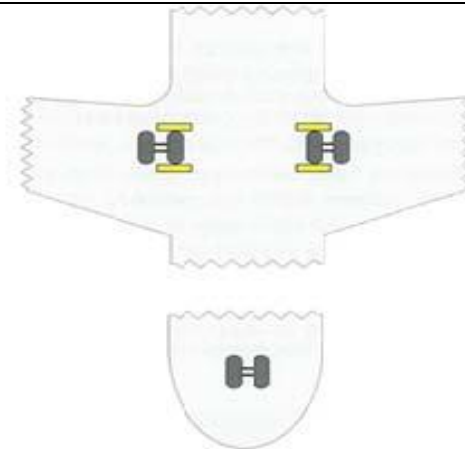
#### УСТАНОВКА УПОРНЫХ КОЛОДОК ПОД КОЛЕСА ШАССИ ВС

Штатная установка упорных колодок	
ВС с основными стойками шасси, имеющими одноосные тележки Вариант 1	ВС с основными стойками шасси, имеющими одноосные тележки Вариант 2
Примечание: запрещается устанавливать упорные колодки под колеса передней стойки шасси ВС, оборудованных обтекателем или грязевым щитком	Примечание: запрещается устанавливать упорные колодки под колеса передней стойки шасси ВС, оборудованных обтекателем или грязевым щитком



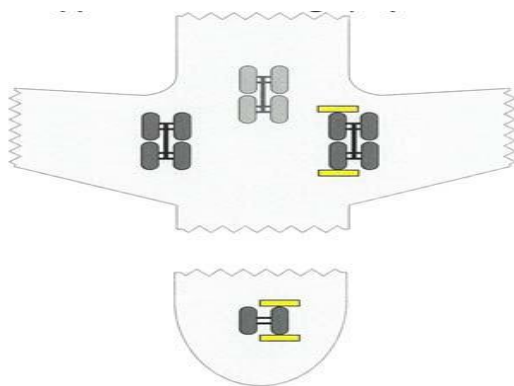
Примечание: применяется установка упорных колодок как на внутреннее, так и на наружное колесо стойки шасси

**ВС с основными стойками шасси, имеющими двухосные тележки (также применимо к стойкам шасси центроплана)**  
**Вариант 1**



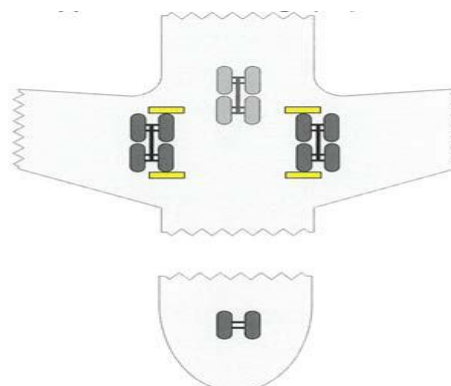
Примечание: применяется установка упорных колодок как на внутреннее, так и на наружное колесо стойки шасси

**ВС с основными стойками шасси, имеющими двухосные тележки (также применимо к стойкам шасси центроплана)**  
**Вариант 2**



Примечание: применяется установка упорных колодок как на внутреннее, так и на наружное колесо стойки шасси

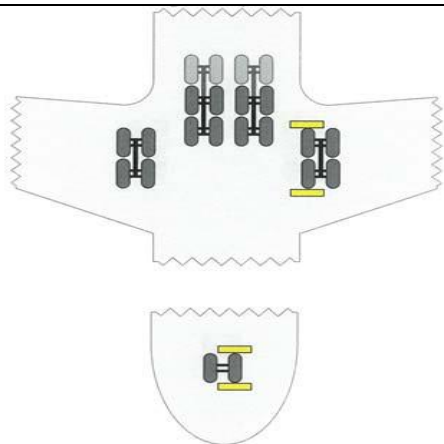
**ВС с трехосными фюзеляжными стойками и основными двухосными стойками шасси**  
**Вариант 1**



Примечание: применяется установка упорных колодок как на внутреннее, так и на наружное колесо стойки шасси

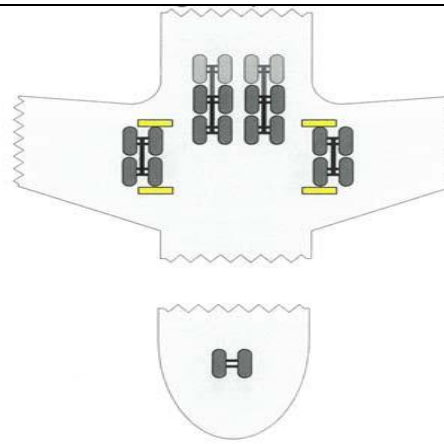
**ВС с трехосными фюзеляжными стойками и основными двухосными стойками шасси**  
**Вариант 2**





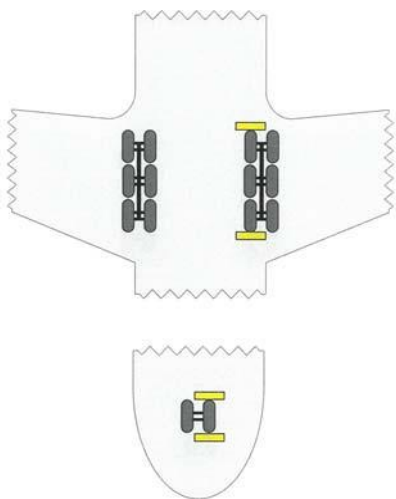
Примечание: применяется установка упорных колодок как на внутреннее, так и на наружное колесо стойки шасси

**ВС основными стойками шасси, имеющими трехосные тележки**  
**Вариант 1**



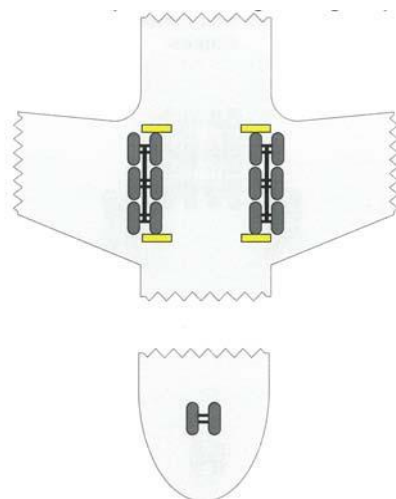
Примечание: применяется установка упорных колодок как на внутреннее, так и на наружное колесо стойки шасси

**ВС основными стойками шасси, имеющими трехосные тележки**  
**Вариант 2**



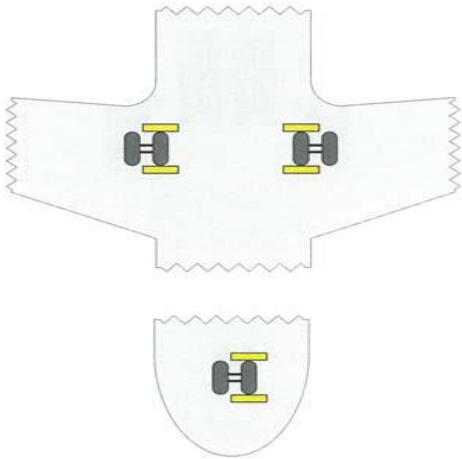
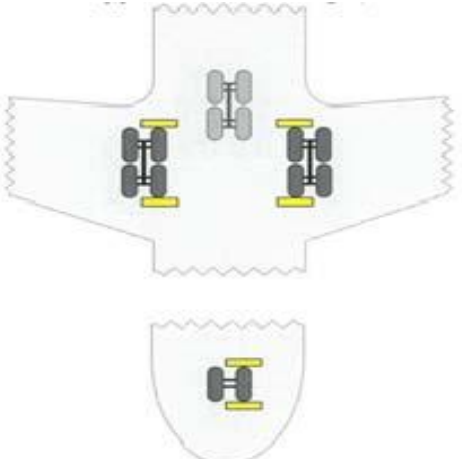
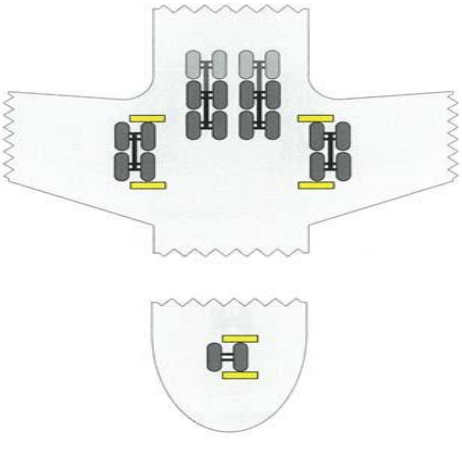
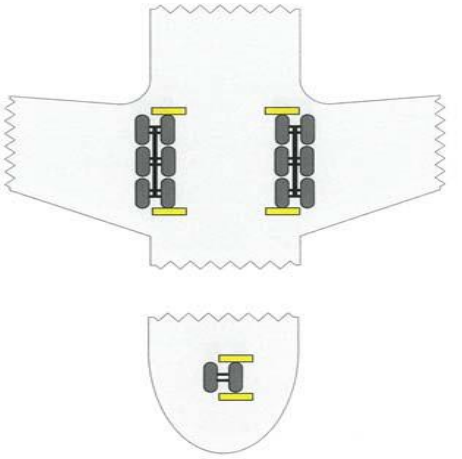
Примечание: применяется установка упорных колодок как на внутреннее, так и на наружное колесо стойки шасси

**Установка упорных колодок под шасси ВС при длительной стоянке (более 3 часов), при сильном ветре, на ночь**  
**ВС с основными стойками шасси, имеющими одноосные тележки**

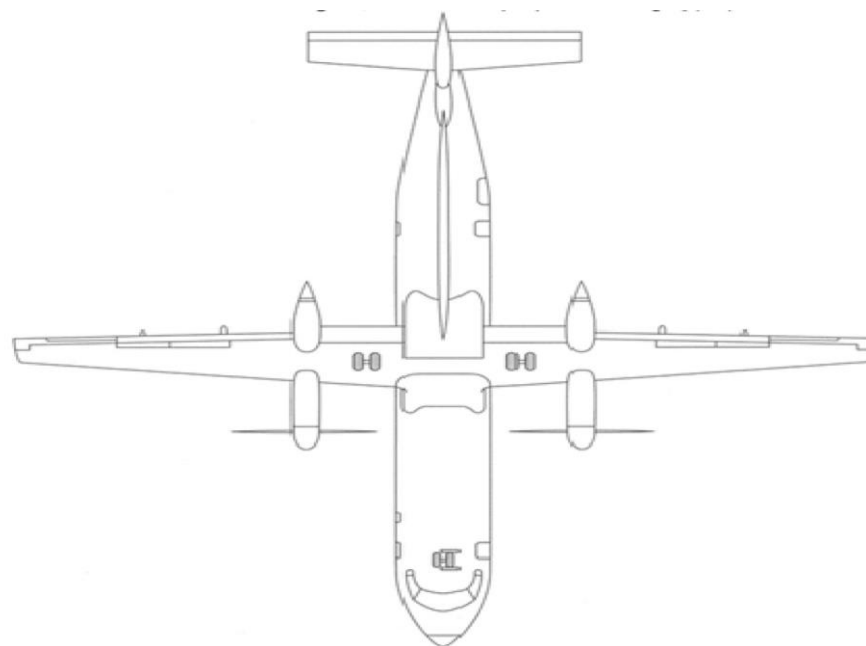


Примечание: применяется установка упорных колодок как на внутреннее, так и на наружное колесо стойки шасси

**ВС с основными стойками шасси, имеющими двухосные тележки (также применимо к стойкам шасси)**

	центроплана)
 <p>Примечание: применяется установка упорных колодок как на внутреннее, так и на наружное колесо стойки шасси</p>	 <p>Примечание: применяется установка упорных колодок как на внутреннее, так и на наружное колесо стойки шасси</p>
<b>ВС с основными двухосными стойками шасси и фюзеляжными трехосными стойками шасси</b>	<b>ВС с основными стойками шасси, имеющими трехосные тележки</b>
 <p>Примечание: применяется установка упорных колодок как на внутреннее, так и на наружное колесо стойки шасси</p>	 <p>Примечание: применяется установка упорных колодок как на внутреннее, так и на наружное колесо стойки шасси</p>
<b>Штатная установка упорных колодок турбовинтовых ВС</b>	
Установите упорные колодки спереди и сзади передней стойки шасси, после этого закрепите винты, используя ремни для	

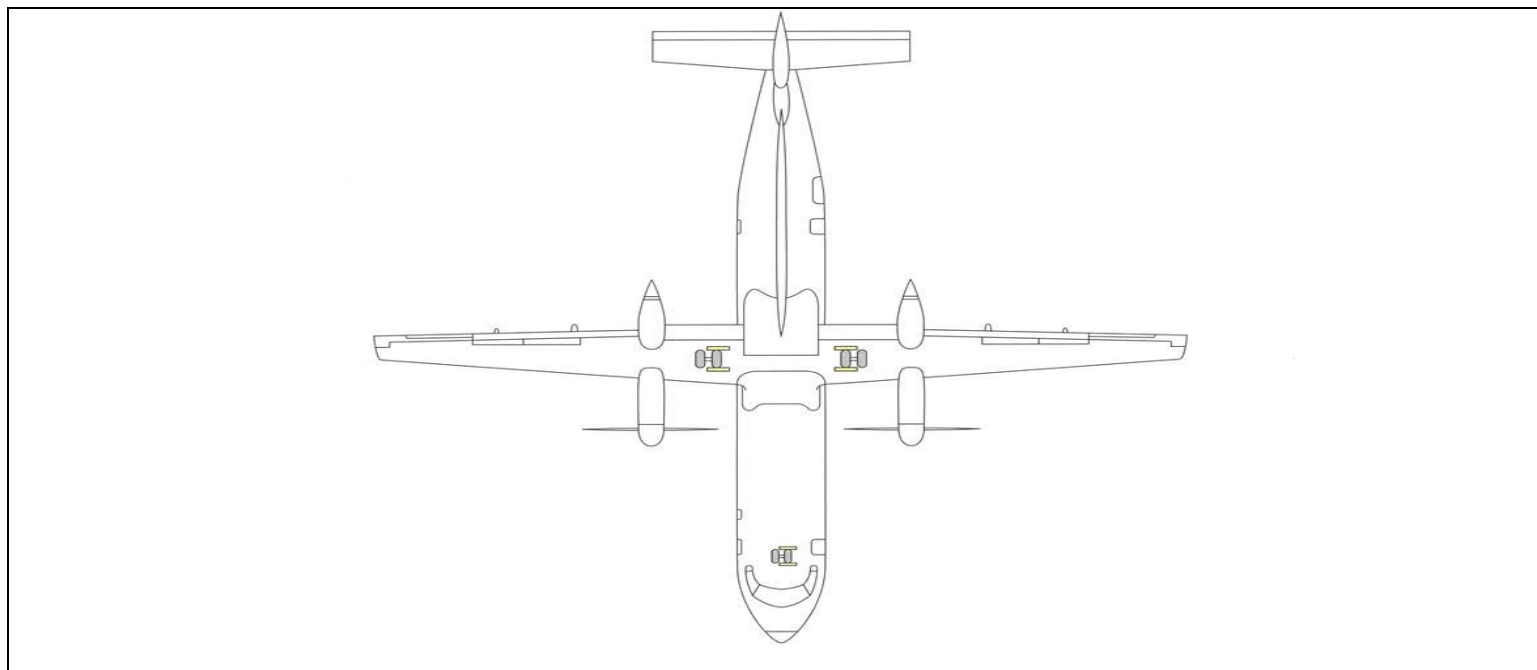
их крепления



**Установка упорных колодок под шасси турбовинтовых ВС при длительной стоянке (более 3 часов), при сильном ветре, на ночь**

Установите упорные колодки спереди и сзади передней стойки шасси, после этого закрепите винты, используя ремни для их крепления

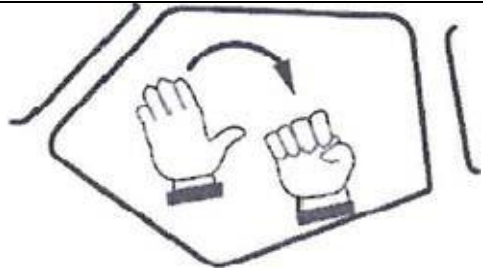
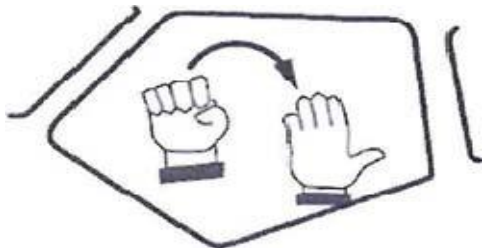
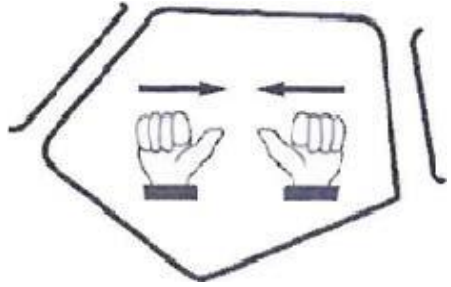
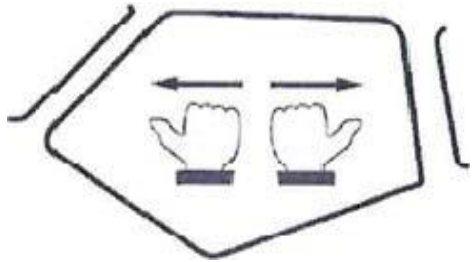
На ВС CRJ - упорные колодки устанавливаются только под переднюю стойку шасси (под основные стойки шасси не устанавливаются)

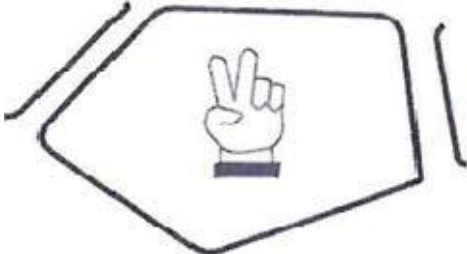
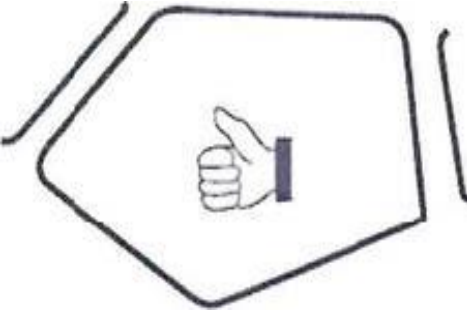


Приложение 11  
к авиационным правилам  
"Обеспечение наземного  
обслуживания воздушных  
судов в аэропортах  
Республики Беларусь"

**СИГНАЛЫ, ПОДАВАЕМЫЕ РУКАМИ ЛЕТНЫМ ЭКИПАЖЕМ ВС**

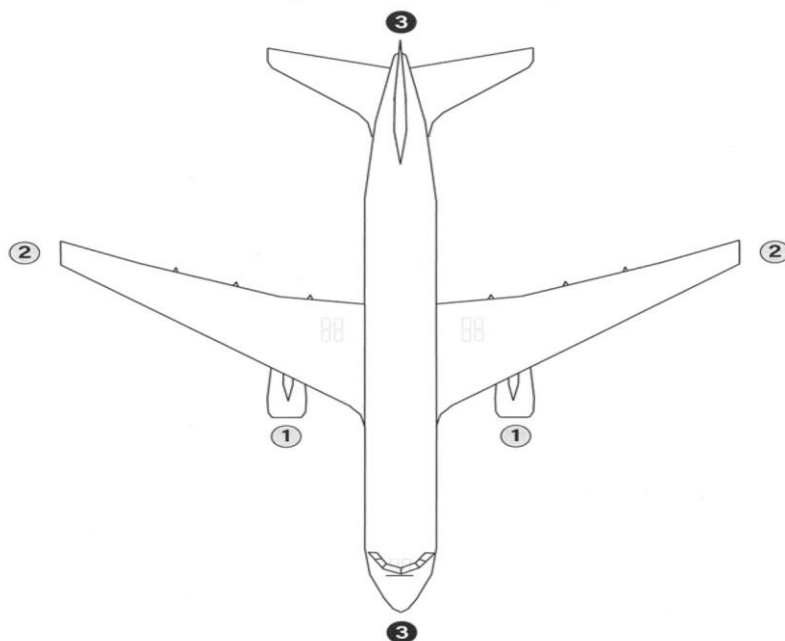
N сигнала	Назначение сигнала	Обозначение сигнала руками	Описание действий по подаче сигнала руками
1	Тормоза включены		Рука с вытянутыми пальцами поднята до уровня лица, затем пальцы сжимаются в кулак в горизонтальном положении

			
2	Тормоза отпущены		Рука с пальцами, сжатыми в кулак, поднята до уровня лица в горизонтальном положении, затем пальцы разжимают
3	Установить колодки		Руки, поднятые вверх ладонями наружу, движение рук направлено внутрь
4	Убрать колодки		Руки, скрещенные перед лицом ладонями внутрь, разводят в стороны
5	Готов к запуску двигателя (двигателей)		Ладонью наружу разгибают на руке пальцы в количестве, соответствующем номеру

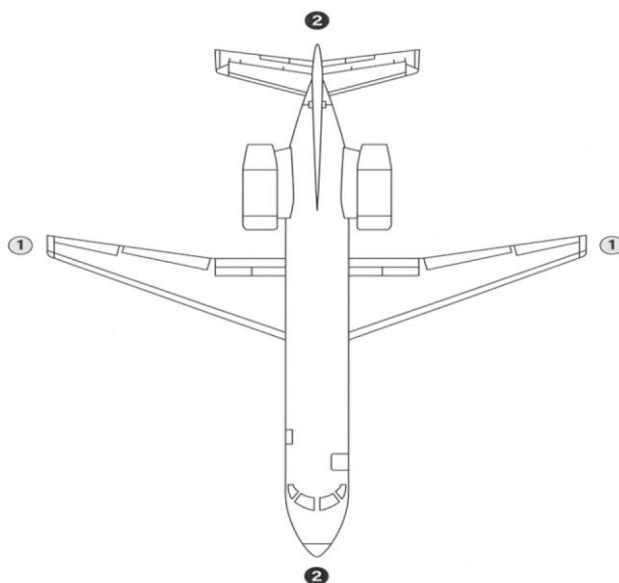
			двигателя, подлежащего запуску
6	Разрешено		Подтверждение всех действий, выполняемых на перроне (сжимают руку в кулак, поднимают большой палец)

### РАССТАНОВКА КОНУСОВ БЕЗОПАСНОСТИ

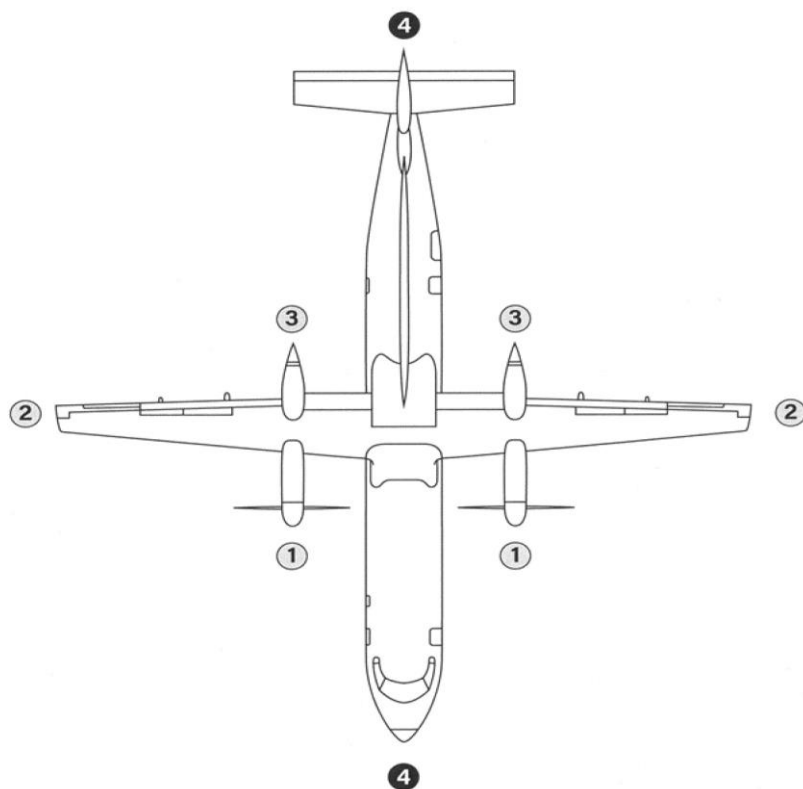
Расстановка конусов безопасности для ВС с двумя реактивными двигателями, установленными под крылом



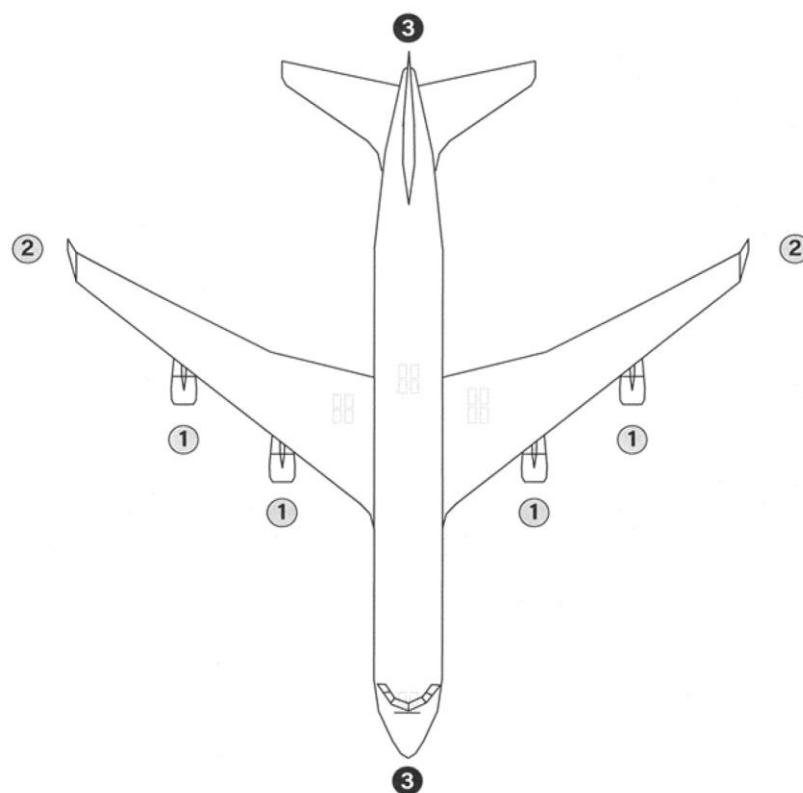
Расстановка конусов безопасности для ВС с двумя реактивными двигателями, установленными на фюзеляже



Расстановка конусов безопасности для турбовинтового ВС с двумя двигателями, установленными на крыле

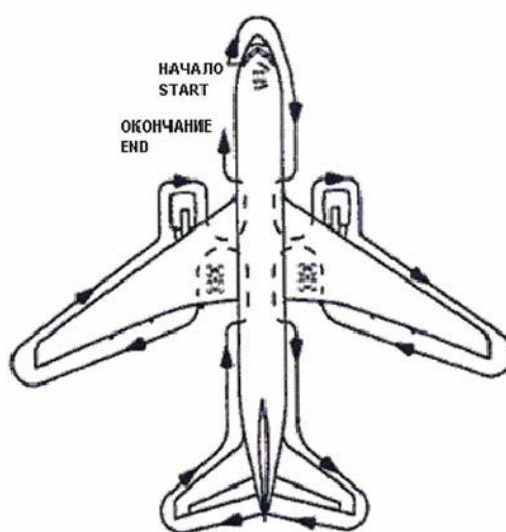


Расстановка конусов безопасности для ВС с четырьмя реактивными двигателями, установленными под крылом


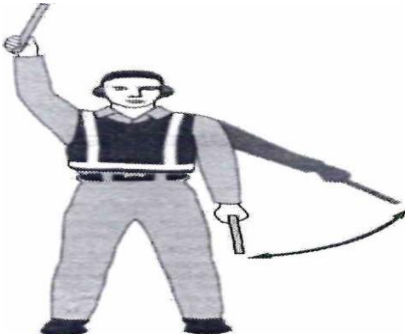



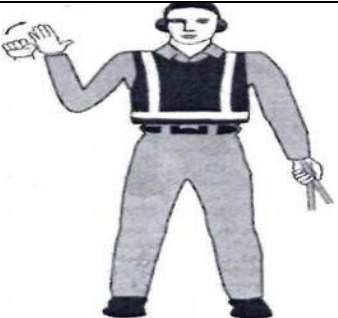
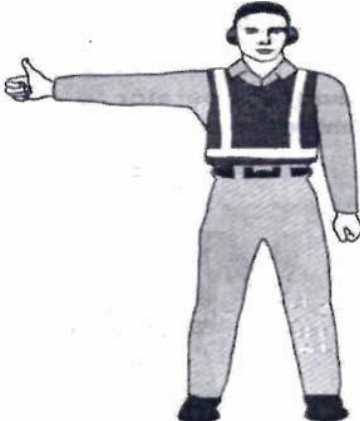



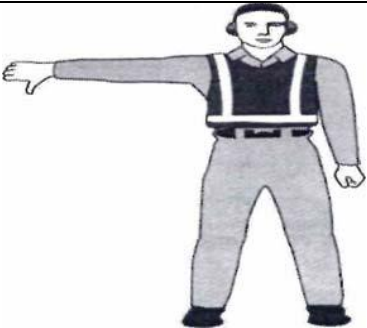

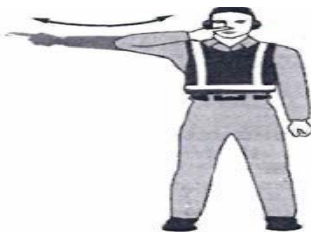
### ВНЕШНИЙ ОСМОТР ВС



### СИГНАЛЫ, ПОДАВАЕМЫЕ РУКАМИ, ПРИ БУКСИРОВКЕ ВС

N сигнала	Назначение сигнала	Обозначение сигнала руками	Описание действий по подаче сигнала руками
1	Ожидайте разрешение для начала движения ВС		<p>Полностью вытяните руки с жезлами вниз, так чтобы между руками и туловищем образовался угол <math>45^\circ</math>. Оставаться в таком положении до тех пор, пока путь ВС не будет свободен</p>
2	ВС может начинать движение		<p>Поднимите одну полностью вытянутую руку с жезлом прямо над головой, при этом другая рука с жезлом опущена под углом <math>45^\circ</math> к туловищу. Опущенной рукой совершайте "машущие" движения</p>
3	Прекратить движение ВС		<p>Полностью вытянуть руки с жезлами и поднять их над головой до пересечения жезлов</p>
4	Отключение тормозов тягача		<p>Поднимите руку, сжатую в кулак, чуть выше уровня плеч, убедившись в наличии визуального контакта с водителем тягача, разожмите кулак</p>

			
5	Все готово для буксировки		Держите руку прямо под углом 90° к плечу и выставите большой палец. Для водителя тягача это означает, что все оборудование убрано с пути ВС, колодки убраны, тормоза ВС отключены, летный экипаж ВС дал разрешение на начало буксировки к месту запуска
6	Тормозите		Рука опущена вниз под углом 45° к туловищу, производите "похлопывающие" движения
7	Запрет/ожидайте		Держите руку прямо под углом 90° к плечу и выставите большой палец вниз. Для водителя тягача это означает, что ВС не готово к буксировке, к точке запуска и необходимо ожидать

			
8	Включение тормозов тягача/остановка		Поднимите руку, не сжатую в кулак, чуть выше уровня плеч, убедившись в наличии визуального контакта с водителем тягача, сожмите руку в кулак. В конце буксировки для водителя тягача это означает, что тормоза на ВС включены. Водитель тягача должен подать сигнал ответственному за буксировку, что тормоза на тягаче включены
9	Изменение направления буксировки		Дотроньтесь пальцем до кончика носа, при этом рука находится под углом 90° к плечу, укажите направление, в котором необходимо разворачивать ВС