

Утверждена приказом директора
Агентства гражданской авиации
при Министерстве транспорта и
дорог Кыргызской Республики
№ 122/п от 25.03.2019г.



**«ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ НА АЭРОДРОМАХ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ»**

г. Бишкек – 2019г.

«Инструкция по организации работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Кыргызской Республики»

Глава 1. Общие положения

1. «Инструкция по организации работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Кыргызской Республики» разработано в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Кыргызской Республики, Авиационных правил Кыргызской Республики - 14 «Аэродромы», Авиационных правил Кыргызской Республики – 11 «Обслуживание воздушного движения» и определяют порядок организации движения и работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Кыргызской Республики.

2. Действие «Инструкции по организации работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Кыргызской Республики» (далее - Инструкция) распространяется на юридические лица независимо от формы собственности, подчиненности, организационно-правовой формы, которые осуществляют производственную деятельность на аэродромах гражданской авиации, а также на все транспортные средства, находящиеся на территориях аэродромов гражданской авиации Кыргызской Республики.

3. Для целей настоящей Инструкции применяются следующие основные термины и их определения:

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

2) аэродром - определенный участок земной или водной поверхности (включая любые здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения по этой поверхности воздушных судов;

3) аэродромный диспетчерский пункт - орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания аэродромного движения;

4) аэропорт - комплекс, включающий в себя аэродром, аэровокзал и сооружения, предназначенный для приема и отправки пассажиров, багажа, грузов и почты, обслуживания воздушных судов, экипажей и имеющий для этих целей необходимое оборудование и персонал;

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

6) взлетно-посадочная полоса - определенный прямоугольный участок сухопутного аэродрома, подготовленный для посадки и взлета воздушных судов;

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

8) критическая зона ILS - пространство определенных размеров, расположенное около антенн курсовых и глиссадных радиомаяков, в котором стоянка или движение транспортных средств, включая воздушные суда, вызывает недопустимое изменение параметров радиомаяков;

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

10) маркировочный знак - символ или группа символов, располагаемых на поверхности рабочей площади для передачи аэронавигационной информации;

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

12) место ожидания на маршруте движения - определенное место, где транспортным средствам предложено остановиться;

13) место ожидания у взлетно-посадочной полосы - определенное место, предназначенное для защиты ВПП, поверхности ограничения препятствий, критической/чувствительной зоны ILS/MLS, в котором рулящие воздушные суда и транспортные средства останавливаются и ожидают, если нет иного указания от аэродромного диспетчерского пункта;

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

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

16) орган гражданской авиации - уполномоченный Правительством Кыргызской Республики государственный орган гражданской авиации, осуществляющий государственное регулирование и надзор в области гражданской авиации;

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

18) перрон - определенная площадь сухопутного аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки или высадки пассажиров, погрузки или выгрузки почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания;

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

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

21) промежуточное место ожидания - определенное место, предназначенное для управления движением, где рулящие воздушные суда и транспортные средства останавливаются и ожидают до получения последующего разрешения на продолжение движения, выдаваемого аэродромным диспетчерским пунктом;

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

23) ремонт - комплекс операций по восстановлению исправности, работоспособности, ресурса транспортного средства или его составных частей;

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

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

26) рулежная дорожка - определенный путь на аэродроме, установленный для руления воздушных судов и предназначенный для соединения одной части аэродрома с другой;

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

27) сезонное техническое обслуживание - техническое обслуживание, выполняемое для подготовки транспортного средства к эксплуатации в осенне-зимних или весенне-летних условиях;

28) структурное подразделение обеспечения спецтранспортом - подразделение авиационной организации, обеспечивающее спецмашинами техническое и коммерческое обслуживание воздушных судов, эксплуатационное содержание аэродрома, другие виды обеспечения полетов или работы на аэродроме и имеющее для этих целей соответствующие специальные автомобили, тракторы, оборудование и средства механизации;

29) спецмашина (спецтранспорт) - специальное транспортное средство, предназначенное для выполнения технического или коммерческого обслуживания воздушных судов, эксплуатационного содержания аэродромов, обслуживания радиосветотехнического оборудования, средств

авиационной электросвязи, выполнения других специальных работ на аэродроме или обеспечения полетов;

30) средство механизации - вид самоходного транспортного средства или передвижного оборудования, предназначенного для коммерческого, технического обслуживания воздушных судов, выполнения эксплуатационных работ на аэродроме или обеспечения полетов воздушных судов;

31) текущий ремонт - ремонт, выполняемый для обеспечения или восстановления работоспособности транспортного средства;

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

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

34) техническое обслуживание и ремонт - комплекс операций или операции по поддержанию работоспособности или исправности спецмашин и спецтехники;

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

36) чувствительная зона ILS – это зона, расположенная за критической зоной, которая, как правило, находится в пределах границ летного поля, в которой осуществляется контроль за постановкой на стоянку, для предотвращения возможности возникновения неприемлемых помех сигналу ILS при выполнении полетов по ILS;

37) эксплуатант аэродрома - юридическое лицо, зарегистрированное на территории Кыргызской Республики, и сертифицированное Органом гражданской авиации Кыргызской Республики, обеспечивающее эксплуатационную пригодность аэродрома к полетам и имеющее сертификат годности аэродрома.

4. Сокращения, принятые в настоящей Инструкции:

- 1) АДП – Аэродромный диспетчерский пункт;
- 2) ВЛП - весенне-летний период;
- 3) ВПП - взлетно-посадочная полоса;
- 4) ВС - воздушное судно;
- 5) ГСМ - горюче-смазочные материалы;
- 6) ДТП - дорожно-транспортное происшествие;
- 7) ЕО - ежедневное техническое обслуживание;
- 8) КЗА - контролируемая зона аэродрома;

- 9) КПП - контрольно-пропускной пункт;
- 10) МС - место стоянки воздушного судна;
- 11) ОВД - обслуживание воздушного движения;
- 12) ОЗП - осенне-зимний период;
- 13) ПА - пожарный автомобиль;
- 14) ПДД - Правила дорожного движения;
- 15) ПРД - перронная рулежная дорожка;
- 16) РД - рулежная дорожка;
- 17) РП - руководитель полетов;
- 18) СНО - средства наземного обслуживания;
- 19) СО - сезонное техническое обслуживание;
- 20) СПОТ – структурное подразделение обеспечения спецтранспортом;
- 21) ТОиР - техническое обслуживание и ремонт;
- 22) ТО - техническое обслуживание;
- 23) ТО-1 - первое техническое обслуживание;
- 24) ТО-2 - второе техническое обслуживание;
- 25) ОВЧ – очень высокая частота.

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

- 1) обеспечение спецмашинами работ по техническому и коммерческому обслуживанию воздушных судов, эксплуатационному содержанию аэродрома, других видов обеспечения полетов или работ на аэродроме;
- 2) организация безопасной технической эксплуатации, ТОиР спецмашин в соответствии с требованиями инструкций заводов-изготовителей, настоящей Инструкции и других технических нормативных правовых актов Кыргызской Республики;
- 3) осуществление эффективного и рационального использования транспортных средств, оборудования, эксплуатационных и ремонтных материалов по прямому назначению и в соответствии с установленными нормами и правилами;
- 4) обеспечение поддержания транспортных средств в технически исправном состоянии;
- 5) организация правильной технической эксплуатации и ремонта спецмашин;
- 6) профилактика повреждений воздушных судов транспортными средствами и ДТП.

Глава 2. Эксплуатация транспортных средств

6. Эксплуатация транспортных средств представляет собой систему инженерно-технических и организационных мероприятий, обеспечивающих:

- 1) эффективное использование транспортных средств при минимальных затратах трудовых и материальных ресурсов;
- 2) сохранение заданных характеристик транспортных средств на протяжении установленных ресурсов и сроков службы.

7. Руководитель СПОТ обеспечивает:

- 1) техническую исправность транспортных средств и укомплектованность их требуемыми средствами;
- 2) подготовку водительского состава к работе на территории аэродрома с оформлением соответствующего допуска;
- 3) подготовку водительского состава к работе на закрепленных типах спецмашин для технического и коммерческого обслуживания ВС, выполнения эксплуатационно-технологических и других работ на территории аэродрома с оформлением соответствующих допусков.

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

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

10. Подготовка транспортных средств к выпуску на линию осуществляется инженерно-техническим и водительским составом СПОТ и включает в себя:

- 1) выполнение ежедневного технического обслуживания в соответствии с требованиями заводских инструкций и действующих руководств по техническому обслуживанию транспортных средств;
- 2) устранение неисправностей, выявленных во время проведения контрольного осмотра по возвращении в гараж, при выпуске на линию или передаче смены;
- 3) заправку транспортных средств ГСМ и спецжидкостями;
- 4) запуск и проверку двигателей и систем транспортных средств;
- 5) оформление путевой документации.

Техническое состояние выпускаемых на линию транспортных средств должно соответствовать требованиям ПДД, а специального оборудования спецмашин - требованиям главы 19 настоящей Инструкции или инструкциям заводов-изготовителей.

11. После выполнения работ по подготовке транспортного средства к выпуску на линию согласно типовой карте проверки технической исправности спецмашин, приведенной в Приложении 2 к настоящей Инструкции, водитель предьявляет ее на контрольный осмотр.

12. Ответственность за организацию контроля технического состояния транспортных средств несет руководитель СПОТ, а за техническое

состояние транспортных средств - механик или другое должностное лицо в соответствии с положением по СПОТ (далее - механик).

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

- 1) исправность тормозной системы;
- 2) исправность рулевого управления;
- 3) исправность светосигнального оборудования (фар, габаритных огней, сигналов поворота, стоп-сигнала, проблесковых маячков);
- 4) исправность тягово-сцепного или седельно-сцепного устройства, а также страховочных тросов (цепей), предусмотренных конструкцией;
- 5) исправность стеклоочистителей и стеклоомывателя, устройства обогрева и обдува ветрового стекла;
- 6) исправность звукового сигнала;
- 7) исправность элементов и соединений системы выпуска отработавших газов;
- 8) исправность привода управления дверями;
- 9) исправность механизма регулировки положения сиденья водителя;
- 10) состояние и крепление зеркал заднего вида, стекол, колес, шин, противосолнечных козырьков, регистрационных знаков;
- 11) укомплектованность и пригодность ремней безопасности (если они предусмотрены конструкцией для транспортных средств, выезжающих за пределы аэродрома), а также исправность рабочего механизма ремня;
- 12) отсутствие подтекания топлива, масла и технических жидкостей;
- 13) укомплектованность медицинской аптечкой (для транспортных средств, выезжающих за пределы аэродрома), противооткатными упорами (для спецмашин, направляемых для технического или коммерческого обслуживания ВС), огнетушителем, буксировочным устройством, проблесковым маяком и радиостанцией;
- 14) допустимое содержание вредных веществ в отработавших газах автомобилей, двигатели которых работают на бензине, сжатом или сжиженном газе, бензогазовых смесях, или предельно допустимый уровень дымности на автомобилях с дизельными двигателями;
- 15) состояние специального оборудования.

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

К эксплуатации не допускаются также транспортные средства, предназначенные для работы в КЗА или на РД, но неукомплектованные

проблесковыми маячками, радиостанциями внутривоздушной связи и буксировочными устройствами.

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

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

- 1) водительское удостоверение;
- 2) талон на право вождения транспортных средств по территории аэродрома (для водителей, направляемых для работы на территории аэродрома);
- 3) путевой лист;
- 4) ежесменная отметка о допуске к управлению транспортным средством по состоянию здоровья;
- 5) пропуск для въезда на территорию аэродрома;
- 6) свидетельство о регистрации транспортного средства (для водителей, направляемых для работы за пределами территории аэродрома);
- 7) документ о прохождении государственного технического осмотра автотранспортного средства (для водителей, направляемых для работы за пределами территории аэродрома).

16. Если у водителя имеется необходимый комплект документов согласно пункту 15 настоящей Инструкции и при контроле технического состояния транспортного средства не обнаружено неисправностей и некомплектованности, механик после сверки показаний спидометра спецмашины с записями в путевом листе в соответствующей графе путевого листа удостоверяет исправность транспортного средства своей подписью и отмечает фактическое время выпуска транспортного средства на линию.

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

17. По возвращении транспортного средства с линии механик:

- 1) проверяет исправность базового автомобиля и спецоборудования;
- 2) при необходимости организует постановку транспортного средства в ремонт для устранения выявленных неисправностей.

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

18. Если при контроле технического состояния не обнаружено неисправностей, то в соответствующей графе путевого листа подписью механика удостоверяется, что транспортное средство технически исправно, а также отмечается фактическое время возврата транспортного средства с

линии, делаются отметки об остатках топлива в баках автомобиля и показаниях спидометра.

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

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

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

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

20. Транспортные средства, выделяемые СПОТ в другую службу авиационной организации, находятся в оперативном подчинении данной службы, которая отвечает за организацию их работы, своевременное и рациональное использование их по назначению.

21. Взаимодействие СПОТ с другими службами и отделами авиационной организации осуществляется на основании разработанных в авиационной организации технологий.

22. В СПОТ могут применяться следующие методы организации работы водителей:

- 1) бригадный;
- 2) индивидуальный (закрепленный).

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

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

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

23. Выход на работу членов бригады устанавливается графиком, утверждаемым начальником СПОТ.

24. Порядок приема транспортных средств и передачи их по сменам определяется начальником СПОТ. Результаты проверки технического состояния транспортных средств водителями докладываются бригадиру и заносятся в «Журнал приема-передачи смены».

25. Транспортные средства, принятые от бригад, закончивших смену, должны быть технически исправными и полностью укомплектованными. О сдаче и приеме смены бригадиры расписываются в «Журнале приема-передачи смены».

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

Глава 3. Организация движения транспортных средств на территории аэродрома

27. На каждом аэродроме на основе настоящей Инструкции и с учетом местных условий должна быть разработана «Инструкция по организации безопасного движения транспортных средств и средств механизации на аэродроме», которая утверждается руководителем аэропорта.

На схеме маршрутов движения транспортных средств по перрону указывается:

- 1) расстановка, маршруты руления (буксировки) ВС;
- 2) места расположения оперативных стоянок и маршруты движения транспортных средств;
- 3) зоны, запрещенные для движения транспортных средств;
- 4) места остановки транспортных средств у ВС.

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

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

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

30. В местах разрешенного въезда в промежуток между стоянками ВС сплошная линия путей движения прерывается и заменяется пунктирной.

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

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

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

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

34. Схема маршрутов движения транспортных средств по перрону должна быть вывешена в помещениях расположения дежурных смен водительского состава СПОТ, а также перед въездом на перрон.

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

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

36. Схемы подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС, составленные согласно Приложению 3 к настоящей Инструкции, должны быть вывешены в местах расположения водительского состава и специалистов, выполняющих работы по обслуживанию ВС.

37. Движение транспортных средств по перрону должно осуществляться только по установленным маршрутам, отмаркированным согласно Схеме маршрутов движения транспортных средств по перрону. Маркировка путей движения должна соответствовать требованиям Авиационных правил Кыргызской Республики 14 «Аэродромы»

38. В случае отсутствия маркировки или ее плохой видимости вследствие изношенности или наличия на покрытии слоя атмосферных осадков движение транспортных средств производится по установленным маршрутам согласно Схеме маршрутов движения транспортных средств по перрону при повышенном внимании водительского состава на расстоянии не

менее 3 метров от любой габаритной точки ВС, за исключением, когда производится лидирование или буксировка ВС.

39. Вне маркировки разрешается передвижение только спецмашинам, выполняющим эксплуатационно-технологические операции (буксировка ВС, очистка аэродромных покрытий и другие), а также спецмашинам аварийно-спасательных расчетов и службы авиационной безопасности.

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

40. Водители транспортных средств во всех случаях обязаны уступать дорогу рулящим или буксируемым ВС. Спецмашины, буксирующие ВС, обязаны уступить дорогу рулящим ВС.

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

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

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

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

42. В условиях плохой видимости и плохого состояния покрытий аэродрома скорость передвижения спецмашин и других транспортных средств по территории аэродрома не должна превышать 5-10 км/ч, обеспечивающих безопасное передвижение спецмашин по территории аэродрома и исключающих повреждение ВС. Движение спецмашин в этом случае производится при повышенном внимании водительского состава.

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

Выезд спецмашин в КЗА и на РД без сопровождения ответственного должностного лица, без радиосвязи и разрешения РП/диспетчера АДП

категорически запрещен. Требования, предъявляемые к спецмашинам, которым разрешается в установленном порядке занимать КЗА и РД, указаны в главе 13 настоящей Инструкции.

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

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

45. При организации и выполнении движения транспортных средств на территории аэродрома во всех случаях, не оговоренных настоящей Инструкцией, следует руководствоваться ПДД.

Глава 4. Допуск водительского состава к управлению транспортными средствами на территории аэродрома

46. Водители транспортных средств допускаются к управлению транспортными средствами на территории аэродрома только после изучения ими настоящей Инструкции в части правил передвижения транспортных средств на территории аэродрома и «Инструкции по организации безопасного движения транспортных средств т средств механизации на аэродроме».

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

48. Стажировка водителя для допуска к управлению транспортными средствами на территории аэродрома имеет целью ознакомление водителя с территорией аэродрома и правилами передвижения на территории аэродрома, а также правилами и фразеологией радиообмена при выполнении работ в КЗА.

В процессе стажировки водитель должен усвоить маршруты движения и правила передвижения транспортных средств на территории аэродрома, а также правилами и фразеологией радиообмена при выполнении работ в КЗА.

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

50. Допуск водителей спецмашин для выполнения технологических операций на территории аэродрома, подъезда к ВС, лидирования или буксировки ВС, работы на ПА или топливозаправщиках производится после изучения ими соответствующих типов спецмашин, их специального оборудования, особенностей их эксплуатации, указанных в инструкциях

заводов-изготовителей, требований настоящей Инструкции в части выполнения технологических операций на территории аэродрома, подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС, лидирования или буксировки ВС.

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

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

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

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

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

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

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

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

56. Данные о прохождении водителями курсов обучения и стажировки заносятся в специальный Лист стажировки водителя спецмашины, оформляемый в соответствии с Приложением 3 к настоящей Инструкции. Все записи в указанном листе стажировки удостоверяются подписью лиц, ответственных за обучение и стажировку водителей.

57. В процессе стажировки с вновь принимаемыми на работу водителями должны быть изучены под подпись документы согласно Приложению 5 к настоящей Инструкции.

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

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

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

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

60. Допуск водителей для подъезда, отъезда и маневрирования в зоне расположения ВС при его обслуживании, допуск к лидированию и буксировке ВС, а также к работе на ПА и топливозаправщиках производится приказом по авиационной организации, работником которой является данный водитель.

Допуск водителей к лидированию ВС оформляется по согласованию с руководителем Органа ОВД (в ведомости зачетов листа стажировки).

61. При нарушении водителем требований настоящей Инструкции в талоне водителя на право управления транспортными средствами на

территории аэродрома делается отметка соответствующими должностными лицами. Водители, имеющие в указанных талонах три отметки о нарушениях в течение одного года, могут быть допущены к работе только после повторной проверки их знаний, принятия зачетов в соответствии с Приложением 3 к настоящей Инструкции и издания приказа руководителя соответствующей авиационной организации с выдачей нового талона на право управления транспортными средствами на территории аэродрома.

62. Отметки в талонах на право управления транспортными средствами на территории аэродрома о нарушениях разрешается делать должностным лицам органа гражданской авиации, инженеру по безопасности движения на аэродроме, руководителям авиационных организаций, их заместителям, начальникам СПОТ, начальникам служб, в распоряжение которых выделяются транспортные средства, и начальникам служб, в ведении которых находятся транспортные средства.

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

64. При подготовке к ВЛП и ОЗП с водительским составом проводится техническая учеба по особенностям эксплуатации транспортных средств в предстоящий период, материальной части спецмашин, их оборудования и правилам работы на территории аэродрома с обязательным повторным изучением документов согласно Приложению 5 к настоящей Инструкции.

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

Глава 5. Допуск работников авиационных организаций к руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин в зоне обслуживания ВС

66. Работники авиационных организаций перед началом самостоятельной работы по руководству подъездом, отъездом и

маневрированием спецмашин в зоне обслуживания ВС должны пройти занятия по изучению требований настоящей Инструкции и схем подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании различных типов ВС, а также стажировку для приобретения практических навыков. Срок стажировки определяется руководителем авиационной организации. Знание работником авиационной организации обязанностей руководителя подъездом спецмашин к ВС и уровень приобретенных навыков проверяются специально созданной приказом по соответствующей авиационной организации комиссией и оформляются протоколом.

67. Допуск работников авиационных организаций к руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин в зоне обслуживания ВС оформляется приказом по авиационной организации с одновременной выдачей им удостоверений, оформленных по форме согласно Приложению 9 к настоящей Инструкции.

68. При нарушении работниками авиационных организаций, руководящими подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин при обслуживании ВС, требований настоящей Инструкции в их удостоверениях делается соответствующая отметка. Должностные лица, имеющие в Удостоверении на право руководства подъездом, отъездом и маневрированием в зоне обслуживания ВС три отметки о нарушениях в течение одного года, допускаются к работе по руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин только после повторной проверки их знаний и практических навыков по руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин в зоне обслуживания ВС и издания приказа руководителя соответствующей авиационной организации с выдачей нового удостоверения.

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

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

Глава 6. Допуск водителей к работе на ПА

71. К управлению ПА допускаются водители с непрерывным трехлетним стажем работы в качестве водителя соответствующих категорий автотранспортных средств, прошедшие специальную подготовку и получившие допуск к управлению ПА на территории аэродрома по форме, установленной Приложением 6 к настоящей Инструкции.

72. Свои профессиональные знания водители ПА повышают самостоятельно и на общих занятиях в системе подготовки личного состава аварийно-спасательной и противопожарной служб авиационных

организаций. Самостоятельные и общие занятия планируются месячными расписаниями и контролируются руководителями аварийно-спасательной и противопожарной служб.

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

74. Допуск водителей для работы на ПА производится приказом по авиационной организации на основании протокола, оформленного специальной квалификационной комиссией, созданной приказом руководителя авиационной организации.

Комиссией проверяются теоретические знания и практические навыки водителя по управлению ПА и его специальными агрегатами. Проверка знаний производится применительно к ПА, эксплуатируемым в аварийно-спасательной и противопожарной подразделениях.

Глава 7. Допуск водителей к работе на топливозаправщиках

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

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

77. Для проверки знаний водителей топливозаправщиков приказом по авиационной организации должна быть создана специальная комиссия из числа специалистов, прошедших соответствующую подготовку в специальной обучающей организации и имеющих соответствующий подтверждающий документ (сертификат), ответственного за перевозку опасных грузов и выполнение погрузочно-разгрузочных работ опасных грузов.

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

Результаты проверки знаний оформляются протоколом.

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

78. Водители, допущенные к управлению топливозаправщиками, должны ежегодно проходить повторное обучение по программе, указанной в пункте 78 настоящей Инструкции, с последующей проверкой знаний.

79. При работе на топливозаправщике водителю запрещается:

- 1) резко строгивать топливозаправщик с места;
- 2) резко тормозить;

- 3) двигаться с выключенным сцеплением и двигателем;
- 4) курить в кабине топливозаправщика;
- 5) буксировать другие транспортные средства.

Глава 8. Допуск транспортных средств на территорию аэродрома

80. Транспортные средства авиационных организаций, допускаемые к эксплуатации за пределами аэродрома, должны состоять на учете и иметь государственные номерные знаки. Тракторы и самоходные транспортные средства, спецмашины, допускаемые к эксплуатации за пределами аэродрома, должны состоять на учете и иметь регистрационные номера установленного образца.

Транспортные средства, допускаемые к эксплуатации только на аэродроме, должны иметь гаражные номера, которые наносятся на передние левые и правые дверки транспортных средств. Присвоение транспортным средствам гаражных номеров должно регистрироваться в специальном реестре СПОТ.

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

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

Глава 9. Допуск на территорию аэродрома и организация работы на территории аэродрома транспортных средств сторонних организаций

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

Въезд на территорию аэродрома личных транспортных средств не допускается.

84. Въезд на территорию аэродрома и выезд с территории аэродрома транспортных средств сторонних организаций по разовым пропускам фиксируется контролером КПП в «Журнале учета въезда транспортных средств сторонних организаций на территорию аэродрома».

85. Въезд на территорию аэродрома и дальнейшее передвижение по территории аэродрома транспортных средств сторонних организаций производятся только в сопровождении должностных лиц авиационных

организаций, как правило, тех подразделений, в ведение которых они прибыли.

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

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

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

88. Перед въездом на территорию аэродрома водители сторонних организаций проходят инструктаж по правилам движения транспортных средств по территории аэродрома. Инструктаж проводится должностными лицами службы, авиационной организации, в ведение которой они прибыли. Инструктаж проводится по специально разработанной «Инструкции для водителей сторонних организаций по правилам передвижения по аэродрому», которая разрабатывается главным юридическим лицом аэропорта в соответствии с типовой «Инструкцией» и местными условиями.

Результаты инструктажа фиксируются путем подписи водителей сторонних организаций на последнем листе экземпляра «Инструкции для водителей сторонних организаций».

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

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

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

По истечении срока действия пропуска водители должны пройти проверку знаний правил передвижения на территории аэродрома с продлением срока действия талонов на право управления транспортными средствами по территории аэродрома или получением новых талонов и новых временных пропусков на автомобиль. Просроченные талоны и пропуска считаются недействительными.

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

93. Организация обучения водителей транспортных средств сторонних организаций возлагается, как правило, на СПОТ.

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

Глава 10. Организация работы спецмашин при техническом и коммерческом обслуживании ВС

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

96. Организация работ по обслуживанию ВС должна соответствовать требованиям Авиационных правил Кыргызской Республики и Руководства по эксплуатации данного типа ВС. При работе спецмашин в зоне обслуживания ВС должны строго соблюдаться требования настоящей Инструкции, определяющие порядок работ и меры безопасности при обслуживании ВС.

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

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

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

99. Подъезд, маневрирование, отъезд и установка спецмашин в рабочее положение при обслуживании ВС должны выполняться в соответствии со схемами подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС, указанными в Приложении 3 к настоящей Инструкции, под руководством ответственных должностных лиц.

100. Для улучшения качества обслуживания ВС, обеспечения необходимых мер по предотвращению повреждений ВС схемы подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС, указанные в Приложении 3 к настоящей Инструкции, могут быть переработаны с учетом местных условий и особенностей применяемых спецмашин.

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

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

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

103. Принятые в аэропорту Схемы подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС должны быть вывешены в помещениях расположения дежурных смен водительского состава служб СПОТ.

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

105. Въезд спецмашин в зону обслуживания ВС, маркированную красной линией, производится только с разрешения и под руководством соответствующего ответственного должностного лица. Въезд в зону

технического обслуживания ВС лица, руководящие подъездом спецмашин, согласовывают с инженерно-техническим персоналом, в ответственности которого находится ВС.

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

- 1) 5,0 м - топливозаправщики и передвижные заправочные агрегаты;
- 2) 3,0 м - моторные подогреватели;
- 3) 2,0 м – спецмашины обслуживания водяной и туалетной системы ВС;
- 4) 0,3 м - спецмашины, подъезжающие к ВС для погрузочно-разгрузочных операций, при наличии на спецмашинах амортизирующих устройств по крайнему габариту кузова допускается производить подъезд на меньшее расстояние, исключая возможность повреждения ВС;
- 5) 0,5 м - остальные спецмашины.

Подъезд пассажирских трапов к ВС должен производиться на малой скорости до мягкого соприкосновения амортизирующих устройств трапа с ВС, если иное не предусматривается Руководством по наземному обслуживанию и инструкцией завода изготовителя.

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

- 1) въезжать в зону обслуживания или выезжать из данной зоны только с разрешения и под руководством должностного лица, ответственного за подъезд, отъезд и маневрирование спецмашины в зоне обслуживания ВС;
- 2) осуществлять движение спецмашин в зоне обслуживания в соответствии со схемами подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС и только с разрешения и под руководством должностного лица, ответственного за подъезд, отъезд и маневрирование спецмашины в зоне обслуживания ВС;
- 3) внимательно следить и четко выполнять сигналы ответственного должностного лица, руководящего подъездом, отъездом, маневрированием;
- 4) обеспечить остановку спецмашины при подъезде к ВС на безопасном расстоянии, исключая его повреждение;
- 5) остановить спецмашину и выехать из зоны обслуживания по первому требованию ответственного должностного лица за руководство подъездом, члена экипажа ВС или лица, под ответственностью которого находится ВС;
- 6) получив от ответственного должностного лица, руководящего подъездом, команду на подъем или опускание рабочего оборудования, действовать в соответствии с инструкцией по эксплуатации соответствующей спецмашины или средства механизации;
- 7) принять меры для немедленного удаления спецмашины из зоны обслуживания и перрона в случае выхода ее из строя, после чего доложить о случившемся руководителю работ, бригадиру или диспетчеру службы;

8) находиться постоянно в спецмашине или у спецмашины и контролировать работу механизмов и агрегатов спецмашины и ее спецоборудования, при обслуживании ВС с использованием телескопических, самоходных и прицепных пассажирских трапов находиться в спецмашине или у спецмашины во время посадки и высадки пассажиров;

9) иметь при себе и предъявлять по требованию должностных лиц, указанных в пункте 63 настоящей Инструкции, талон на право управления транспортными средствами на территории аэродрома.

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

1) руководить движением спецмашин в зоне обслуживания ВС в соответствии со схемами подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС при помощи сигналов, установленных Приложением 12 к настоящей Инструкции;

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

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

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

5) в случае возникновения ситуации при подъеме или опускании рабочего органа, при которой возникает угроза повреждения ВС, немедленно подать водителю спецмашины голосом команду «стоп», продублировав ее соответствующим сигналом согласно Приложению 12 к настоящей Инструкции;

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

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

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

9) иметь при себе и предъявлять по требованию должностных лиц, указанных в пункте 70 настоящей Инструкции, удостоверение на право руководства подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин при обслуживании ВС.

109. При неправильном маневре спецмашины, в результате которого возникает опасность повреждения ВС, руководитель подъезда должен подать сигнал «остановитесь», затем сигнал на выполнение маневра, исключающего повреждение ВС, после этого подать команду на выезд

спецмашины из зоны обслуживания. После выезда спецмашины из зоны обслуживания, маркированной красной линией, остановить спецмашину и выяснить у водителя причины неправильного выполнения маневра, затем обеспечить руководство повторным подъездом спецмашины к ВС.

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

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

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

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

Глава 11. Организация буксировки ВС

112. Буксировка ВС осуществляется в целях установки ВС с РД на стоянку после посадки и наоборот при вылете, а также при смене места стоянки и в случаях, когда ВС по техническим или другим причинам не может самостоятельно рулить, при этом буксировка должна выполняться под руководством ответственных лиц подразделения наземного обслуживания ВС, настоящей Инструкцией и Руководства по наземному обслуживанию согласно установленной схеме маршрутов движения ВС на аэродроме.

113. Буксировку ВС на перроне, по ПРД, РД и ВПП водитель буксировщика осуществляет по командам ответственного лица подразделения инженерно-авиационного обеспечения полетов:

1) после получения разрешения и указания от диспетчера АДП на контролируемых аэродромах, или согласования с органом ОВД не контролируемого аэродрома;

2) после получения от пилота ВС информации о готовности и указаний по буксировке, при установке ВС со стоянки на РД при вылете, или когда ВС по техническим или другим причинам не может самостоятельно рулить;

3) при подруливание ВС к стоянке и визуальном контакте/установлении связи, с ВС после посадки.

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

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

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

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

118. Для буксировки ВС следует использовать тягачи, оборудованные средствами радиосвязи и проблесковыми маячками, установленными стандартными проблесковыми маячками, включаемыми при буксировке независимо от времени суток, а также специальными буксировочными устройствами, водилами, тросами, адаптерами, определенными технической документацией для данного типа ВС.

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

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

- 1) готовность ВС к буксировке (исправность тормозов колес, закрытие дверей, крышек люков и отсеков, отключение от ВС средств наземного обслуживания и отвод их от ВС на безопасное расстояние);
- 2) готовность средств связи, применяемого водила, троса, захватывающего устройства на тягаче;
- 3) возможность свободного вывода ВС с места стоянки.

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

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

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

124. Во время буксировки запрещается:

- 1) страгивать ВС с места раскачиванием;
- 2) находиться людям на поверхностях ВС (крыле, фюзеляже), подножках кабины тягача и на буксировочном устройстве;
- 3) устранять неисправности в сочленениях водила с ВС и тягачом во время движения;
- 4) толкать ВС с помощью водила при заднем ходе тягача;
- 5) вытаскивать ВС, застрявшее в грунте, за переднюю опору.

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

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

Глава 12. Организация лидирования ВС

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

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

129. Спецмашина для лидирования ВС должна быть оборудована:

- 1) приемником ОВЧ-диапазона для прослушивания радиообмена на частоте «АДП-ВС»;
- 2) радиостанцией внутрипортовой связи;
- 3) проблесковым маячком с частотой проблесков 60-90 в минуту интенсивностью 200-400 кд;
- 4) световым табло «следуйте за мной»;
- 5) буксировочным тросом.

130. Необходимость лидирования ВС на каждом аэродроме определяется «Инструкцией по производству полетов» на основании

требований Авиационных правил Кыргызской Республики и с учетом местных особенностей расположения МС и схем руления ВС.

131. При лидировании ВС водитель спецмашины сопровождения обязан:

- 1) постоянно поддерживать связь по радиостанции внутри аэропортовой радиосвязи с диспетчером АДП;
- 2) непрерывно прослушивать эфир на частоте «АДП-ВС»;
- 3) поддерживать безопасную дистанцию между лидирующей спецмашиной и лидируемым ВС;
- 4) знать схемы расположения РД, ПРД, МС и схемы руления ВС различных типов для взлета и после посадки в соответствии с «Инструкцией по производству полетов»;
- 5) в процессе лидирования не допускать самовольных маневров, выполняемых без указания диспетчера АДП, неправильного или несвоевременного выполнения указаний диспетчера АДП.

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

- 1) номер МС;
- 2) тип и позывной лидируемого ВС;
- 3) маршрут движения.

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

133. Лидирование ВС осуществляется с включенными световым табло «следуйте за мной». Лидирование ВС осуществляется по осевым рулежным маркировочным знакам.

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

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

В случае отсутствия маркировки или ее плохой видимости вследствие изношенности или наличия на покрытии РД слоя атмосферных осадков, лидирование производится в соответствии с указаниями «Инструкции о порядке лидирования ВС на аэродроме».

135. По завершении лидирования ВС водитель машины сопровождения по радиостанции внутрипортовой связи докладывает

диспетчеру АДП об окончании лидирования, выключает световое табло «следуйте за мной».

136. На каждом аэродроме в соответствии с требованиями данной главы настоящей Инструкции должна быть разработана «Инструкция о порядке лидирования ВС на аэродроме». Данной «Инструкцией» также должно быть определено:

- 1) место начала и окончания лидирования ВС при рулении ВС на вылет и после посадки;
- 2) порядок взаимодействия водителя с диспетчером АДП;
- 3) порядок использования (включения и выключения) светового табло «следуйте за мной», проблескового маячка, светофоров зеленого и красного цветов;
- 4) маршруты движения спецмашины после окончания лидирования ВС;
- 5) порядок ориентирования водителя спецмашины и особенности лидирования ВС в условиях отсутствия видимости маркировочных линий на аэродромных покрытиях при наличии на них слоя осадков.

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

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

Глава 13. Организация выполнения эксплуатационно-технологических работ на территории аэродрома

139. Состояние спецмашин, используемых для выполнения работ в КЗА и на РД, должно соответствовать требованиям «Руководства по эксплуатации спецмашины» и ПДД.

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

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

Проблесковые маячки должны устанавливаться на крыше кабины или на верхней части конструкции кузова так, чтобы был обеспечен круговой

обзор огня и его не затеняли надстройки на машине. Опорная площадка огня должна быть расположена горизонтально.

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

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

141. Машина руководителя работ в КЗА должна быть дополнительно оборудована радиостанцией ОВЧ-диапазона для прослушивания радиообмена на частоте «АДП-ВС».

142. Радиотелефонный обмен должен записываться на аппаратуре звукозаписи.

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

144. Для выполнения эксплуатационно-технологических работ на территории аэродрома СПОТ выделяет спецмашины в распоряжение соответствующих служб, которые осуществляют организацию работы спецмашин, взаимодействие с Органом ОВД и несут ответственность за обеспечение безопасности полетов при производстве работ на летном поле.

145. При выполнении эксплуатационно-технологических работ на территории аэродрома должны соблюдаться требования Авиационных правил Кыргызской Республики – 14 «Аэродромы» и «Технологии взаимодействия Органа ОВД со службами, обеспечивающими полеты в аэропорту/ на аэродроме», которая с учетом местных условий должна быть разработана в каждом аэропорту, а также, при наличии «Инструкции по обеспечению соответствующих эксплуатационно-технологических работ на аэродроме».

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

147. Все текущие работы на летном поле выполняются по согласованию с РП, оформленному в установленном порядке в контрольных листах осмотра летного поля. В случае отсутствия в штате филиалах органа ОВД должности РП, согласование производится с ответственным лицом органа ОВД данного аэродрома.

148. Проблесковые маячки должны включаться во время работы, при передвижении и остановке, независимо от времени суток, габаритные огни - в темное время суток и днем, при видимости менее 2000 м.

149. В рабочее время аэропорта запрещается занимать КЗА и РД (находиться в КЗА и на РД) спецмашинам без работающих проблесковых маячков, а в темное время суток и днем, при видимости менее 2000 м. и габаритных огней, без оснащения буксировочными устройствами и средствами пожаротушения, а также без сопровождения руководителя работ при отсутствии радиосвязи.

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

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

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

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

Сигналом для освобождения ВПП и КЗА при потере радиосвязи или экстренного освобождения при аварийной ситуации является мигание огнями ВПП/РД, а также другие сигналы, определенные «Технологией взаимодействия Органа ОВД с наземными службами, обеспечивающими полеты в аэропорту».

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

154. Во время работы в КЗА и на РД водители спецмашин обязаны постоянно следить за световыми и звуковыми сигналами и командами по радиосвязи. При получении команды по каналам связи или по

установленному сигналу на освобождение КЗА или РД водители, работающие в КЗА или на РД, обязаны прекратить работу и незамедлительно вывести технику в установленное место за пределы КЗА или РД.

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

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

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

158. Руководителем аэродрома должен быть утвержден перечень спецмашин, допущенных к работе в КЗА, и перечень спецмашин, допущенных к самостоятельному пересечению ВПП. Данные перечни спецмашин с указанием их государственных или гаражных номеров и позывных должны прилагаться к технологии взаимодействия Органа ОВД с наземными службами, обеспечивающими полеты на аэродроме.

Глава 14. Правила ведения радиосвязи по радиостанциям внутрипортовой связи, установленным на спецмашинах

159. Водители радиофицированных спецмашин могут вести радиообмен с руководителем работ, диспетчером СПОТ и другими абонентами внутрипортовой связи. Радиообмен документируется звукозаписывающей аппаратурой.

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

161. Радиосвязь начинается с вызова абонента и ответа на вызов. Речь при радиообмене должна быть внятной и членораздельной. Переговоры по радиосвязи должны быть краткими, и содержать только необходимые сведения.

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

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

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

165. При работе в КЗА через каждые 15 минут должна производиться контрольная проверка радиосвязи между диспетчером АДП и руководителем работ.

166. Водители спецмашин, осуществляющие радиообмен с экипажами ВС должны знать фразеологию радиообмена и иметь оформленный в установленном порядке допуск к ведению радиосвязи.

167. В «Технологию взаимодействия органа ОВД с наземными службами, обеспечивающими полеты на аэродроме», разрабатываемую на каждом аэродроме, в обязательном порядке включается раздел о правилах и фразеологии радиообмена между диспетчером АДП, должностными лицами наземных служб и водителями спецмашин.

Глава 15. Программа предотвращения несанкционированных выездов транспортных средств в КЗА и предупреждения повреждения ВС на аэродроме

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

«Программа» должна включать в себя:

- 1) Схему маршрутов движения транспортных средств по перрону;
- 2) Схемы подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС;
- 3) сведения об имеющихся на аэродроме предупреждающих и информирующих маркировочных, аэродромных знаках, светосигнальном оборудовании;
- 4) информацию о порядке допуска на территорию аэродрома транспортных средств сторонних организаций и организации работ на территории аэродрома сторонних организаций в условиях действующего аэропорта;

5) другую информацию о принимаемых главным юридическим лицом аэропорта мерах по исключению случаев несанкционированного выезда транспортных средств в КЗА и повреждения ВС на аэродроме, а также требования данной Главы настоящей Инструкции.

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

170. Скорость движения транспортных средств по территории аэродрома должна соответствовать требованиям, установленным настоящей Инструкцией.

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

172. Движение всех транспортных средств по территории аэродрома должно осуществляться только по установленным маршрутам, маркированным согласно схеме маршрутов движения транспортных средств по территории аэродрома.

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

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

При разработке «Руководства по управлению наземным движением и контроля за ним» следует учитывать:

- 1) интенсивность движения ВС;
- 2) метеоминимум аэродрома (видимость, при которой предполагается выполнять полеты);
- 3) сложность схемы летного поля аэродрома;
- 4) интенсивность движения транспортных средств на территории аэродрома.

175. При выполнении полетов на аэродроме в условиях ограниченной видимости движение транспортных средств по территории аэродрома должно быть ограничено минимально необходимым для обеспечения полетов, а работы в пределах КЗА и РД должны быть ограничены минимально необходимыми для обеспечения безопасности полетов.

Требования по обеспечению полетов в условиях ограниченной видимости определены в «Руководстве по системе управления наземным движением и контроля за ним на данном аэродроме».

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

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

177. Расстановка ВС на перроне, а также маркировка перрона должны соответствовать требованиям Авиационных правил Кыргызской Республики – 14 «Аэродромы».

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

178. Для обеспечения управления наземным движением и контроля за ним, аэродромы допущенные к выполнению точного захода на посадку и посадки по III категории должны быть оборудованы системами наблюдения ОВД для управления наземным движением.

Глава 16. Организация стоянок транспортных средств

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

180. Места стоянки транспортных средств на территории СПОТ подразделяются на:

- 1) стоянки транспортных средств повседневной эксплуатации;
- 2) стоянки транспортных средств, находящихся на консервации;
- 3) стоянки транспортных средств, ожидающих ремонта или технического обслуживания.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Глава 17. Порядок допуска спецмашин к работе в ОЗП и ВЛП

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

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

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

Подготовка спецмашин к работе в ОЗП (ВЛП) включает:

- 1) чистку и мойку спецмашины и ее оборудования;
- 2) СО;
- 3) ремонт и покраску корпуса спецмашины или подкраску отдельных элементов;
- 4) укомплектование необходимым оборудованием и оснасткой;
- 5) проверку и заполнение учетной и технической документации по спецмашине.

195. Подготовленные к работе в ОЗП (ВЛП) спецмашины должны быть в установленном данной главой настоящей Инструкции порядке допущены к работе в соответствующий период.

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

196. Техническое состояние спецмашин определяется:

- 1) наружным осмотром всех агрегатов, систем, приборов и механизмов спецоборудования;
- 2) прослушиванием и проверкой отдельных агрегатов и механизмов во время работы спецмашин;
- 3) при необходимости коротким пробегом спецмашины.

197. В процессе осмотра проверяется:

- 1) внешний вид, укомплектованность, пригодность для выполнения соответствующих работ;
- 2) техническое состояние и работоспособность агрегатов и узлов базового автомобиля, а также специального оборудования;
- 3) качество и объем работ, проведенных при подготовке спецмашины к предстоящему периоду эксплуатации;
- 4) наличие, укладка, крепление и пригодность к применению положенного к данной спецмашине дополнительного оборудования, средств и приспособлений (радиостанции, проблесковые огни, огнетушители и срок их годности, буксировочные устройства, колодки и др.).

198. По окончании осмотра комиссией составляется протокол допуска к предстоящему периоду работы спецмашин по установленной форме.

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

Глава 18. Общие требования к состоянию и оборудованию спецмашин

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

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

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

Глава 19. Требования к состоянию специального оборудования спецмашин

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

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

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

205. Специальное оборудование спецмашин должно быть надежно закреплено.

Глава 20. Техническое обслуживание и ремонт спецмашин

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

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

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

209. ТО является составной частью эксплуатации спецмашин и направлено:

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

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

3) на повышение надежности спецмашин в условиях реальной эксплуатации.

210. ТО спецмашин включает следующие работы:

1) уборочно-моечные;

2) заправочные;

3) смазочные;

4) контрольно-диагностические;

5) крепежные;

6) регулировочные;

7) выявление отказов и неисправностей.

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

211. Требования к техническому состоянию спецмашин устанавливаются настоящей Инструкцией, ПДД и инструкциями заводоизготовителей.

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

1) ежедневное техническое обслуживание (ЕО);

2) первое техническое обслуживание (ТО-1);

3) второе техническое обслуживание (ТО-2);

4) сезонное техническое обслуживание (СО).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

221. Ответственность за организацию и качество выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту возлагается на руководителя СПОТ.

222. На все спецмашины в СПОТ должны вестись формуляры.

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

Глава 21. Хранение спецмашин

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

- 1) подготовку к хранению (техническое обслуживание и консервация);
- 2) техническое обслуживание в процессе хранения;
- 3) проверку состояния и опробование;
- 4) переконсервацию;

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

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

Кратковременное хранение производится:

1) в случае плановой постановки спецмашины на непродолжительный срок хранения;

2) при перерыве в работе спецмашины 3 месяца и более;

3) при отправке спецмашины в ремонт.

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

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

226. Постановка спецмашин на хранение, их учет, проверка состояния, консервация должны производиться в полном соответствии с требованиями настоящей Инструкции и инструкций заводов-изготовителей.

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

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

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

2) защита от дефектов деталей, изготовленных из различных неметаллических материалов.

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

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

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

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

231. Порядок подготовки спецмашин к кратковременному хранению:

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

2) бензиновые баки карбюраторных машин заполняются бензином;

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

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

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

232. Порядок подготовки спецмашин к длительному хранению:

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

2) топливные баки дизельных двигателей заполняются зимним дизельным топливом;

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

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

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

6) рессоры и колеса разгружаются;

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

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

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

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

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

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

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

Глава 22. Порядок списания спецмашин

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Глава 23. Оперативно-технический учет

248. Транспортные средства авиационной организации независимо от их технического состояния составляют списочный (инвентарный) состав автотракторного парка. Весь списочный состав автотракторного парка отражается в «Журнале учета движения подвижного состава». В «Журнале учета движения подвижного состава» отражается вся информация по транспортным средствам, включая их поступление на баланс и выбытие с баланса.

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

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

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

- 1) аэродромного обеспечения полетов;
- 2) обеспечения авиационной безопасности;
- 3) электросветотехнического обеспечения полетов;
- 4) лидирования ВС.

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

252. Выход транспортных средств в наряд оформляется выпиской путевого листа и фиксируется в «Журнале выхода транспортных средств на линию». Графу «Подпись водителя в получении путевого листа» и «Подпись диспетчера» допускается из указанного журнала исключать в случае, если такая графа дополнительно включена в карточки учета работы транспортных средств. В карточках учета работы транспортных средств отражается работа транспортных средств в течение месяца и движение (расход, приход, остаток) ГСМ.

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

253. Путевой лист является основным документом по учету работы транспортных средств.

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

Выпуск машин и механизмов в наряд без путевого листа категорически запрещается. Ответственность за правильное применение и заполнение путевых листов несет начальник СПОТ.

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

255. Специальному учету подлежат аккумуляторные батареи и автошины. На каждую аккумуляторную батарею и автошину, установленные на автомобиль, заводится карточка учета их работы. Оперативный учет отражает поступление их в предприятие, движение (установка на машину, снятие с машины), пробег.

Глава 24. Учет горюче-смазочных материалов

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

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

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

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

**Глава 25. Обязанности и ответственность работников
авиационных организаций за обеспечение безопасности движения
транспортных средств на территории аэродрома**

260. Руководитель аэропорта несет ответственность за организацию:

- 1) выполнения требований настоящей Инструкции на территории аэродрома;
- 2) разработки схемы расстановки и движения ВС на перроне и схемы маршрутов движения транспортных средств по перрону в соответствии с требованиями настоящей Инструкции и других технических нормативных правовых актов Кыргызской Республики;
- 3) допуска на территорию аэродрома и движения по территории аэродрома транспортных средств в соответствии с требованиями настоящей Инструкции.

261. Руководитель авиационной организации несет ответственность за выполнение требований настоящей Инструкции на территории аэродрома всеми службами данной организации.

262. Начальник службы организации пассажирских перевозок:

- 1) осуществляет мероприятия по предупреждению повреждений ВС транспортными средствами;
- 2) организывает изучение личным составом службы требований настоящей Инструкции, в части его касающихся, и обеспечивает контроль их выполнения;
- 4) несет ответственность за выполнение личным составом службы требований настоящей Инструкции.

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

- 1) осуществляет мероприятия по предупреждению повреждений ВС при их техническом обслуживании и буксировке;
- 2) организывает изучение личным составом требований настоящей Инструкции в части, его касающихся, и обеспечивает контроль их выполнения;
- 3) несет ответственность за выполнение личным составом службы требований настоящей Инструкции.

264. Начальник службы ГСМ:

- 1) осуществляет мероприятия по предупреждению повреждений ВС при их обслуживании заправочными средствами;
- 2) организывает изучение личным составом требований настоящей Инструкции, в части его касающихся, и обеспечивает контроль их выполнения;
- 3) обеспечивает подготовку и допуск специалистов службы к руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин при заправке ВС ГСМ;
- 4) обеспечивает подготовку должностных лиц, ответственных за сопровождение транспортных средств по территории аэродрома;

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

б) несет ответственность за выполнение личным составом службы требований настоящей Инструкции.

265. Начальник службы авиационной безопасности аэропорта:

1) несет ответственность за допуск на территорию аэродрома транспортных средств строго по пропускам установленного образца и при наличии у водителей талонов на право управления транспортными средствами на территории данного аэродрома или же в присутствии сопровождающего должностного лица, допущенного к сопровождению транспортных средств по территории аэродрома;

2) обеспечивает подготовку должностных лиц, ответственных за сопровождение транспортных средств на территории аэродрома;

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

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

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

1) осуществляют контроль за выполнением требований настоящей Инструкции;

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

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

4) контролируют выполнение на территории аэродрома установленного порядка движения транспортных средств;

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

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

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

- 1) выполнение требований настоящей Инструкции в СПОТ;
- 2) изучение водителем составом СПОТ требований настоящей Инструкции;
- 3) подготовку, допуск и инструктаж водителей для работы на территории аэродрома в соответствии с требованиями настоящей Инструкции;
- 4) действенный контроль за техническим состоянием каждого транспортного средства, наличием в них действующих пропусков для въезда на территорию аэродрома и средств пожаротушения, проблесковых и габаритных огней, радиостанций, упорных колодок, буксировочных и амортизирующих устройств;
- 5) ежесменную проверку водительских удостоверений и талонов на право управления транспортными средствами на территории аэродрома;
- 6) учет и отчетность по использованию транспортных средств и ГСМ;
- 7) выпуск на линию оборудованных в соответствии с установленными требованиями и технически исправных спецмашин для технического, коммерческого обслуживания ВС и эксплуатационного содержания аэродрома согласно утвержденным табелям выделения спецмашин;
- 8) техническую эксплуатацию автотранспортных средств в соответствии с требованиями настоящей Инструкции, руководствами и инструкциями заводов-изготовителей;
- 9) прохождение водителями в установленном порядке инструктажа и медицинского осмотра;
- 10) контроль за выполнением мероприятий по предупреждению повреждений ВС транспортными средствами.

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

269. Механик СПОТ (должностное лицо, на которое возложены функции механика) отвечает за своевременный выпуск на линию исправных автотранспортных средств в соответствии с требованиями настоящей Инструкции и других нормативных правовых актов.

Механик СПОТ обязан:

1) следить за техническим состоянием и внешним видом транспортных средств;

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

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

4) вести формуляры спецмашин.

270. Водитель транспортного средства обязан:

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

2) знать и строго соблюдать требования настоящей Инструкции, ПДД, а при выполнении эксплуатационно-технологических работ на территории аэродрома - требования «Технологии взаимодействия Органа ОВД с наземными службами, обеспечивающими полеты на данном аэродроме»;

3) при наличии допуска к ведению радиосвязи по радиостанциям внутрипортовой связи знать правила и фразеологию радиообмена;

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

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

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

7) перед выездом на линию проверить техническое состояние транспортного средства и его спецоборудования;

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

9) правильно, своевременно и аккуратно оформлять путевые листы;

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

11) принимать меры по немедленному удалению (буксировке) спецмашины с КЗА и РД в случае выхода спецмашины из строя, после чего

докладывать о случившемся руководителю работ, бригадиру, диспетчеру или лицам, их замещающим;

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

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

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

15) не оставлять спецмашину или средство механизации без присмотра у ВС.

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

Приложение 1 к «Инструкции по организации работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Кыргызской Республики»

Форма донесения о дорожно-транспортном происшествии

_____ (наименование организации)

ДОНЕСЕНИЕ № _____
о дорожно-транспортном происшествии

1. Дата, время и место происшествия _____
 2. Тип (марка) и номерной знак транспортного средства _____
 3. Водитель _____
(Ф.И.О., стаж работы)
 4. На каком часу работы водителя произошло происшествие, состояние водителя _____
 5. Вид дорожно-транспортного происшествия _____
 6. Краткое описание происшествия _____
 7. Погода, условия видимости _____
 8. Причины происшествия _____
 9. * Виновник происшествия _____
 10. Последствия происшествия _____
(Ф.И.О., организация)
 - а) погибло и умерло от ранений (человек)
в том числе: _____
водитель, пассажиры _____
пешеходы _____
 - б) получили телесные повреждения (человек)
в том числе: _____
водитель, пассажиры _____
пешеходы _____
 - в) техническое состояние транспортного средства после происшествия и материальный ущерб _____
 - г) прочий ущерб (утрата груза и т.п.) _____
 11. * Меры, принятые к виновному в происшествии _____
 12. Мероприятия по предупреждению подобных происшествий _____
- Руководитель организации (подпись)
20__г.

* По данным пунктам может представляться предварительная информация.

Приложение 2 к «Инструкции по организации работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Кыргызской Республики»

ТИПОВАЯ КАРТА

проверки технической исправности спецмашин и их специального оборудования

1. Проверить заправку машины топливом, маслом, спецжидкостями и водой (тосолом).
2. Осмотреть машину снаружи и проверить ее внешний вид, убедиться в отсутствии повреждений.
3. Проверить состояние рабочего оборудования, двигателя базового шасси и двигателя привода рабочего оборудования, деталей трансмиссии, ходовой части и кабины водителя, убедиться в отсутствии подтекания топлива, масла, спецжидкостей и воды.
4. Проверить укомплектованность спецмашины пожарным оборудованием, медицинской аптечкой (при выезде за пределы аэродрома), буксировочным устройством (при выпуске на линию для выполнения эксплуатационных работ в КЗА или на РД).
5. Проверить состояние буксировочных устройств спецмашины: крюков или буксирной вилки со шкворнем на переднем бампере машины и тягового крюка на фаркопе. Крюки на переднем бампере и тяговый крюк на фаркопе должны быть заводского изготовления.
6. Проверить работу светосигнального оборудования: фар, габаритных огней, сигналов поворота, стоп-сигнала, проблесковых маячков.
7. Проверить работу средств радиосвязи (при их наличии). При этом необходимо:
 - 1) установить органы управления в положения, соответствующие заданному режиму работы;
 - 2) перед включением органы управления на пульте должны быть поставлены в положения, указанные в инструкциях по эксплуатации (раздел «Подготовка к работе») на каждый конкретный тип радиостанции;
 - 3) включить радиостанцию нажатием соответствующих кнопок или установкой переключателей в положение «включено» (в зависимости от типа используемой радиостанции);
 - 4) проверить работу передатчика нажатием соответствующей кнопки или тангенты, расположенной на корпусе манипулятора (в зависимости от типа используемой радиостанции) с вызовом абонента;
 - 5) проверить работу приемника радиостанции в режимах «дежурный прием» и «прием».

8. Проверить давление воздуха в пневматических шинах колес спецмашины.

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

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

- 1) отсутствие повреждений органов управления;
- 2) свободный ход рулевого колеса;
- 3) свободный ход педалей сцепления и тормоза;
- 4) исправность стояночного тормоза;
- 5) работу контрольных приборов и указателей на приборном щитке.

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

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

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

Приложение 3 к «Инструкции по организации работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Кыргызской Республики»

ЛИСТ
стажировки водителя спецмашины
Водитель

_____ (Ф.И.О, должность, служба)
аэропорта _____ в 20__ г. прошел курс обучения и
практической _____

(наименование)
стажировки по обслуживанию воздушных судов и выполнению работ
на _____ аэродроме на _____ спецмашине _____ типа

Начат: " __ " _____ 20__ г.

Окончен: " __ " _____ 20__ г.

1. Теоретическое обучение

Тема занятий	Ф.И.О, должность проводивш его занятия	Дата проведе ния заняти я	Подпись лица, проводив шего занятия	Подпись водител я стажера	прим ечани е
Изучение материальной части спецмашины (тип, марка спецмашины): а) базовое шасси; б) спецоборудование					
Изучение технологии взаимодействия служб, обеспечивающих полеты					
Изучение требований техники безопасности и охраны труда при					

эксплуатации и ремонте спецмашин					
Изучение Инструкции по организации безопасного движения ВС, спецавтотранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах КР					
Изучение инструкций по эксплуатации радиостанций и фразеологии радиообмена					

2. Стажировка водителя

Типы ВС, на которых отрабатывались правила подъезда (отъезда) и обслуживания	Дата стажировки	Подпись лица, ответственного за стажировку	Примечание

Приложение 4 к «Инструкции по организации работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Кыргызской Республики»

ПЕРЕЧЕНЬ

документов, подлежащих изучению с водительским составом при приеме на работу и при подготовке к ВЛП (ОЗП)

1. «Инструкции по организации работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Кыргызской Республики»
2. Технология взаимодействия Органа ОВД с наземными службами, обеспечивающими полеты в аэропорту
3. ПДД
4. Руководства по эксплуатации спецмашин

Приложение 5 к «Инструкции по организации работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Кыргызской Республики»

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

ЗАЧЕТНАЯ ВЕДОМОСТЬ

ФИО. _____

Авиационная организация _____

Подразделение авиационной организации _____

Работа в должности с _____

Лист стажировки водителя от _____

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

(отметка о зачете)

2*. Фразеология радиообмена и организация радиосвязи _____

(отметка о зачете)

Заключение:

Подписи членов комиссии, Ф.И.О.

Дата

* Заполняется при оформлении допуска к ведению радиосвязи.

Приложение 6 к «Инструкции по организации работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Кыргызской Республики»

Форма талона на право управления транспортными средствами на территории аэродрома

Аэропорт

ТАЛОН № _____

на право управления транспортными средствами на территории аэродрома

Водитель изучил правила передвижения транспортных средств на территории аэродрома, а также требования, выполнение которых при управлении транспортными средствами на территории аэродрома обязательно для обеспечения безопасности полетов, и приказом руководителя авиационной организации от _____ 20__ г. № _____ допущен к управлению транспортными средствами на территории вышеуказанного аэродрома.

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

Дата _____

Срок годности* _____

Срок годности продлен до* _____

Приказом руководителя авиационной организации _____ от _____ 20__ г. № _____ допущен к ведению радиосвязи по радиостанциям внутрипортовой связи.

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

Дата _____

Приказом руководителя авиационной организации _____ от _____ 20__ г. № _____ допущен к работе на спецмашинах _____ с правом подъезда к ВС под руководством соответствующего должностного лица.

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

Дата _____

Приказом руководителя авиационной организации _____ от _____ 20__ г. № _____ допущен к буксировке ВС типа _____ на буксировщиках _____

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

Приказом руководителя авиационной организации _____
от _____ 20__ г. № _____ допущен к лидированию ВС на
спецмашинах типа _____

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

Приказом руководителя авиационной организации _____
от _____ 20__ г. № _____ допущен к работе на пожарных машинах
типа _____

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

Приказом руководителя авиационной организации _____
от _____ 20__ г. № _____ допущен к работе на топливозаправщиках
типа _____

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

Отметки о нарушениях

№ п/п	Дата (число, месяц, год)	Вид нарушения	Должность, Ф.И.О., подпись лица, сделавшего замечание
1			
2			

Талон изымается при двух нарушениях в течение одного года.

При изъятии или утере возобновляется только после принятия зачетов
в соответствии с приложением 3 к настоящей Инструкции. *

* Для водителей сторонних организаций.

ПРИМЕРНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ

вопросов для опросных листов при принятии зачетов у водительского состава при подготовке к ВПП (ОЗП)

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

17. Каков порядок допуска должностных лиц к работе по руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин в зоне расположения ВС, имеющих в удостоверении две отметки о нарушениях?
18. Какие документы должны быть на транспортных средствах, допускаемых к эксплуатации на территории аэродрома?
19. Кто проверяет техническое состояние спецмашин перед началом работы на территории аэродрома?
20. Каковы обязанности водителя спецмашины при ее поломке на ВПП?
21. В каком документе ведется учет результатов обучения и стажировки водителей, допускаемых к управлению транспортными средствами на территории аэродрома?
22. Когда производится медосмотр и проверка на алкоголь водителей?
23. Как производится допуск к работе водителей на период ОЗП и ВЛП?
24. Какой документ выдается должностным лицам о допуске к работе по руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин в зоне расположения ВС?
25. На каком расстоянии от зданий и сооружений должны располагаться на аэродроме стоянки спецмашин?
26. Какие руководящие документы по организации безопасного движения транспортных средств и работы спецмашин на территории аэродрома должны быть разработаны в каждом аэропорту?
27. Какую информацию должна содержать Схема маршрутов движения транспортных средств по перрону?
28. Назначение знака «Т» остановки спецмашин, расположенного у границы зоны обслуживания.
29. Порядок въезда спецмашин в зону обслуживания ВС, отмаркированную сплошной красной линией по форме восьмиугольника.
30. На каком расстоянии от крайних габаритных точек ВС наносится маркировочная красная линия зоны обслуживания?
31. В каких случаях допускается движение спецмашин по ВПП и РД?
32. На каком удалении от крайних габаритных точек стоящих рядом ВС наносится знак «Т» остановки спецмашин?
33. Как маркируется зона обслуживания на МС?
34. Для каких целей предназначена прерывистая линия белого цвета с шагом 1 м?
35. На каком минимальном расстоянии от ВС располагаются пути движения транспортных средств?
36. Требования к магистральным путям двустороннего движения транспортных средств на аэродроме.
37. Какую информацию должна содержать Схема подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании воздушных судов?

38. Какое расстояние должно быть между рядами спецмашин на их стоянке на аэродроме?
39. На каком расстоянии в ряду друг от друга размещаются транспортные средства на стоянке?
40. Каков порядок стажировки водителя?
41. Как маркируются пути движения транспортных средств?
42. На каком минимальном удалении от крайних габаритных точек ВС допускается движение транспортных средств?
43. Каким цветом маркируется знак «Т» остановки спецмашин, расположенный у границы зоны обслуживания?
44. Кому предоставлено право разрешать выезд спецмашин на ВПП и РД?
45. Чем должны быть оборудованы и укомплектованы спецмашины, выезжающие на ВПП и РД?
46. Какова должна быть скорость движения спецмашин при подъезде, отъезде и маневрировании в зоне обслуживания ВС?
47. Какова должна быть скорость движения транспортных средств по перрону?
48. Чем должны быть укомплектованы и оборудованы погрузочно-разгрузочные машины, трапы и грузовые автомобили, предназначенные для работы в зоне обслуживания ВС?
49. На каком расстоянии от крайних точек ВС должна производиться остановка спецмашин?
50. На каком минимальном расстоянии от крайних точек ВС должна производиться остановка маслозаправщиков?
51. Каков порядок заполнения путевых листов?

Приложение 8 к «Инструкции по организации работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Кыргызской Республики»

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

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

Аэропорт _____
(Ф.И.О.)

Работающий _____
(должность, подразделение, авиационная организация)

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

Приказом руководителя авиационной организации _____ от _____ 20__ г. № _____ допущен к работе по руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин типа: _____ в зоне обслуживания воздушных судов.

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

Дата _____

Отметки о нарушениях

№ п/п	Дата (число, месяц, год)	Вид нарушения	Должность, Ф.И.О., подпись лица, сделавшего замечание
1			
2			

Талон изымается при наличии двух отметок о нарушениях в течение одного года. При изъятии или утере возобновляется только после проверки знаний порядка руководства подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам.

Приложение 9 к «Инструкции по организации работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Кыргызской Республики»

Форма протокола допуска к работе водителей пожарных автомобилей

ПРОТОКОЛ

допуска к работе водителей пожарных автомобилей

от _____ 20__ г.

Комиссия, назначенная приказом от _____ № _____

в составе:

председатель _____

члены комиссии: _____

провела проверку знаний водителей пожарных автомобилей.

Результаты проверки отражены в квалификационной ведомости.

Квалификационная ведомость

№ п/ п	Фамилия , имя, отчество водителя	Прошел подготовк у (указать где)	Результат проверки (оценка)			Заключени е о допуске водителя для работы на ПА
			Устройство, техническое обслуживани е и ремонт ПА	Объекты аэропорта и их водоснабжени е	Практические навыки управления ПА и его спецагрегатам и	
1	2	3	4	5	6	7

председатель _____

(подпись, Ф.И.О.)

члены комиссии: _____

(подписи, Ф.И.О.)

ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ
для водителей сторонних организаций по правилам передвижения
транспортных средств по территории аэродрома

1. Допуск на территорию аэродрома транспортных средств сторонних организаций производится по разовым пропускам, после инструктажа под подпись водителей данных транспортных средств.

2. Передвижение транспортного средства по территории аэродрома разрешается только в сопровождении ответственных работников авиационной организации. Любое самопроизвольное передвижение по территории аэродрома транспортных средств без команды и в отсутствие в данном транспортном средстве ответственного работника авиационной организации категорически запрещено.

3. Движение транспортных средств по аэродрому должно осуществляться только по установленным маршрутам согласно Схеме движения транспортных средств по аэродрому (располагается у КПП перед въездом на аэродром), при движении по перрону - согласно Схеме маршрутов движения транспортных средств по перрону (располагается перед въездом на перрон).

4. Пути движения транспортных средств отмаркированы двумя сплошными линиями белого цвета, обозначающими ширину проезжей части.

Места стоянок воздушных судов отмаркированы сплошной линией красного цвета, пересекать данные линии категорически запрещается.

5. При отсутствии или плохой видимости маркировки путей движения транспортных средств передвижение транспортных средств по территории аэродрома производится в соответствии с указаниями сопровождающего ответственного работника авиационной организации на расстоянии не менее 3 метров от крайних габаритных точек стоящих воздушных судов.

6. Скорость движения транспортных средств на перроне должна быть не более 20 км/час.

В условиях плохой видимости и плохого состояния покрытий аэродрома скорость передвижения транспортных средств по территории аэродрома уменьшается до пределов, обеспечивающих безопасность движения и исключающих повреждение воздушных судов.

7. Водители транспортных средств во всех случаях обязаны уступать дорогу рулящим или буксируемым воздушным судам. Перед пересечением путей руления воздушного судна (желтые линии) водитель

должен остановиться для пропуска рулящего или буксируемого воздушного судна таким образом, чтобы обеспечить дистанцию до крайних точек воздушного судна не менее 10 м.

8. Оставлять автомобиль на территории аэродрома разрешается только на специально отведенной стоянке и только с неработающим двигателем после принятия мер, исключающих возможность самопроизвольного движения транспортного средства в отсутствие водителя.

9. Выезд транспортных средств на рулежные дорожки и взлетно-посадочную полосу категорически запрещен.

10. Запрещается выезд и движение по искусственным покрытиям аэродрома машин с загрязненными колесами.

11. При движении транспортных средств по территории аэродрома в случаях, не оговоренных настоящей Инструкцией, водители должны руководствоваться действующими Правилами дорожного движения.

12. Водители транспортных средств несут персональную административную, материальную и уголовную ответственность за нарушение вышеуказанных правил передвижения по аэродрому.

Ознакомлен _____

(фамилия, инициалы, подпись, дата)

Приложение 11 к «Инструкции по организации работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Кыргызской Республики»

ПЕРЕЧЕНЬ

должностных лиц, ответственных за руководство подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин при обслуживании воздушных судов и установку (уборку) упорных колодок под колеса спецмашин

Тип спецмашин	Ответственные должностные лица
1. Топливозаправщики, маслозаправщики, спецмашины для мойки ВС, спецмашины для обработки санузлов	Операторы, авиатехники ГСМ, специалисты служб, ответственных за мойку ВС и обработку санузлов
2. Буксировщики самолетов, передвижные электроагрегаты, кондиционеры воздуха, моторные подогреватели, спецмашины для обслуживания высоко расположенных частей самолетов, для проверки самолетного радиооборудования, гидросистем самолетов, кислородно-зарядные станции, воздухозаправщики, автокраны, машины для обработки ВС противобледенительной жидкостью	Специалисты инженерно-авиационного обеспечения полетов
3. Самоходные пассажирские трапы, автолифты, транспортеры, погрузчики контейнеров, машины с подъемным кузовом, грузовые машины, электрокары, электропогрузчики	Специалисты службы сервисного обеспечения полетов (организации перевозок): бригадир грузчиков, грузчики, загрузчики багажа, почты и бортового питания

Примечание. В соответствии со структурой конкретной авиационной организации и существующей в аэропорту технологией работы приказом руководителя авиационной организации к руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин при обслуживании ВС могут быть допущены и другие должностные лица.

Сигналы для руководства подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин при обслуживании ВС, а также подъемом и опусканием рабочих органов спецмашин



1. «Езжайте на меня» - руки подняты вверх ладонями и двигаются назад-вперед.



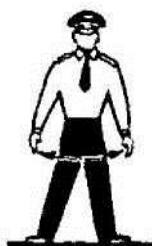
2. «Возьмите вправо (по ходу движения)» - левая рука вытянута горизонтально в сторону ладонью вниз, правая рука поднята и двигается вперед-назад.



3. «Возьмите влево (по ходу движения)» - правая рука вытянута горизонтально в сторону ладонью вниз, левая рука поднята и двигается вперед-назад.



4. «Остановитесь» - руки подняты вверх и несколько раз скрещиваются над головой.



5. «Отъезжайте для повторения маневрирования» - руки опущены и несколько раз скрещиваются у ног перед собой



6. «Поднимите рабочее оборудование» - руки вытянуты горизонтально в стороны ладонями вверх и двигаются вверх - в стороны.



7. «Опустите рабочее оборудование» - руки вытянуты горизонтально в стороны ладонями вниз и двигаются вниз - в стороны.



8. «Прекратите подъем (опускание) рабочего оборудования» - руки вытянуты горизонтально в стороны ладонями вверх и двигаются вперед - в стороны.



9. «Все в порядке» - правая рука поднята вверх, неподвижна, левая рука опущена.



10. «Отъезжайте» - правая рука поднята вверх ладонью, двигается вперед-назад, левая рука опущена.

Приложение 13 к «Инструкции по организации работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Кыргызской Республики»

Форма протокола допуска спецмашин к работе в ОЗП (ВЛП)

**ПРОТОКОЛ
допуска спецмашин к работе в ОЗП (ВЛП)**

УТВЕРЖДАЮ _____

(должность, подпись, Ф.И.О.)

«____» _____ 20__ г.

Аэропорт _____

Авиационная организация _____

Подразделение авиационной организации _____

В соответствии с приказом от _____ № _____

комиссия в составе: _____

(должность, инициалы, фамилия)

В период с _____ по _____ провела проверку технического состояния спецмашин _____

(тип, марка, государственный или гаражный номер спецмашин)

В результате осмотра установлено: _____

(указываются выявленные в результате осмотра

_____ технического состояния спецмашин, их спецоборудования и укомплектованности недостатки)

Заключение комиссии: Допустить к эксплуатации в ОЗП (ВЛП) - 20__ г.

следующие спецмашины: _____

_____ (тип, марка, государственный или гаражный номер спецмашин)

Председатель комиссии _____

(подпись)

(инициалы, фамилия)

Члены комиссии: _____

(подпись)

(инициалы, фамилия)

Приложение 14 к «Инструкции по организации работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Кыргызской Республики»

**ПЕРЕЧЕНЬ
документов, обязательных к ведению в СПОТ**

1. Журнал учета движения подвижного состава
2. Журнал выхода транспортных средств на линию
3. Журнал инструктажа по охране труда
4. Перечень инструкций по охране труда
5. Журнал технической учебы
6. Журнал изучения документов
7. Журнал учета дорожно-транспортных происшествий
8. Журнал приема-передачи смен (при сменной работе водительского состава)
9. Формуляры на спецмашины
10. План-график технического обслуживания спецмашин
11. Табели выделения спецмашин для технического, коммерческого обслуживания ВС и эксплуатационного содержания аэродрома
12. Реестр транспортных средств
13. Карточки учета работы транспортных средств
14. Карточки учета работы автомобильных шин
15. Карточки учета работы аккумуляторов