

Глава 3

Общие положения по безопасности и обслуживанию воздушного судна

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

№ реви зии	№ изменен ных разделов , пунктов	Номера страниц		Документ на основании, которого вносится изменение	Дата внесения изменения	Дата введения в действие изменени я	Должност ь, ФИО ответстве нного лица
		замен енных	новых				

СОДЕРЖАНИЕ

1. ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ НА ПЕРРОНЕ ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ ВС.....	7
1.1. Введение	7
1.2. Общие правила безопасности на перроне.....	7
1.2.1. Опасные зоны в районе двигателей	7
1.2.2. Зона обслуживания ВС и ограничительные линии	10
1.2.3. Инородные предметы.....	11
1.3. Требования по безопасности к самоходным транспортным средствам на перроне	11
1.3.1. Основные требования по безопасности к наземному оборудованию	11
1.3.2. Основные операционные требования к наземной обслуживающей технике12	
1.3.3. Не самоходная наземная обслуживающая техника	14
1.3.4. Требования по безопасности к вождению и стоянке наземной обслуживающей техники внутри зоны ограниченного доступа.....	15
1.3.5. Телескопический пассажирский трап.....	18
1.3.6. Пассажирские трапы	18
1.3.7. Ленточный погрузчик	19
1.3.8. Перегрузатель средств пакетирования грузов	20
1.3.9. Оборудование с подъемными платформами.....	21
1.3.10. Тракторы.....	23
2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЗАПРАВКЕ/СЛИВЕ ТОПЛИВА	23
2.1. Зоны безопасности при заправке ВС топливом	23
2.2. Разлив топлива	25
2.3. Заправка и слив топлива с пассажирами на борту ВС	26
3. НЕБЛАГОПРИЯТНЫЕ ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ	28
3.1. Общие положения.....	28
3.2. Наземное обслуживание в зимних условиях и условиях скользкой поверхности перрона.....	28
3.3. Грозовая активность - молнии.....	29
3.3.1. Уведомление об опасной грозовой активности.....	30
3.3.2. Метод наблюдения	31
3.4. Условия сильного ветра.....	31
3.5. Таблица действий, предпринимаемых в условиях сильного ветра	31
3.6. Пыльные бури и пониженная видимость.....	32

3.7. Интенсивная жара.....	32
4. СИГНАЛЫ, ПОДАВАЕМЫЕ РУКАМИ	33
4.1. Введение	33
4.2. Условия для использования сигналов руками	33
4.3. Сигналы руками, применяемые руководителем подъезда/отъезда (для наземной обслуживающей техники)	34
4.3.1 "ЕЗЖАЙТЕ НА МЕНЯ"	34
4.3.2 "ВОЗЬМИТЕ ВПРАВО" (по ходу движения)	34
4.3.3 "ВОЗЬМИТЕ ВЛЕВО" (по ходу движения).....	34
4.3.4 "ОСТАНОВИТЕСЬ"	34
4.3.5 "ОТЪЕЗЖАЙТЕ ДЛЯ ПОВТОРЕНИЯ МАНЕВРИРОВАНИЯ"	35
4.3.6 "ПОДНИМИТЕ РАБОЧЕЕ ОБОРУДОВАНИЕ"	35
4.3.7 "ОПУСТИТЕ РАБОЧЕЕ ОБОРУДОВАНИЕ"	35
4.3.8 "ПРЕКРАТИТЕ ПОДЪЕМ (ОПУСКАНИЕ) РАБОЧЕГО ОБОРУДОВАНИЯ"	35
4.3.9 "ВСЕ В ПОРЯДКЕ"	36
4.3.10 "ОТЪЕЗЖАЙТЕ"	36
4.4. Сигналы руками, подаваемые ДПВС в наушниках водителю тягача при буксировке	36
4.4.1. Отключение тормозов тягача.....	36
4.4.2. Все готово для буксировки	37
4.4.3. Отрицательно/ожидание	37
4.4.4. Включение тормозов тягача/остановка	38
4.4.5. Тормозите.....	38
4.4.6. Изменение направления буксировки	39
4.5. Сигналы, подаваемые руками при буксировке-сигналы, подаваемые сопровождающим у законцовок крыла регулировщику/водителю тягача	39
4.5.1. Самолет может начинать движение	39
4.5.2. Прекратить движение самолета	40
4.5.3. Ожидайте разрешение для начала движения самолета	40
4.6. Сигналы руками при руководстве движением ВС (подаваемые для ВС)	41
4.6.1. Обозначение гейта/стоянки	41
4.6.2. Продолжение руления прямо вперед	42
4.6.3. Уменьшение скорости	42
4.6.4. Разворот вправо (со стороны пилота)	43
4.6.5. Поворот влево (со стороны пилота).....	43
4.6.6. Остановка.....	44

4.6.7. Место ожидания/ждать сигнала.....	44
4.6.8. Следовать к следующему сигнальщику или по указанию командно-диспетчерского пункта/службы управления наземным движением	45
4.6.9. Отправление воздушного судна.....	46
4.6.10. Возгорание	46
4.6.11. Включить тормоза	47
4.6.12. Выключить тормоза	47
4.6.13. Колодки установлены.....	48
4.6.14. Колодки убраны.....	48
4.6.15. Запустить двигатели	49
4.6.16. Аварийная остановка двигателя/заглушить двигатели	49
4.7. Сигналы, подаваемые руками для обозначения технического обслуживания/обслуживания - сигналы, подаваемые наземным персоналом экипажу ВС	50
4.7.1. Соединить буксировочное водило	50
4.7.2. Подача воздуха	50
4.7.3. Наземное питание подключено/выключено	51
4.7.4. Положительно/все свободно.....	52
4.7.5. Отрицательный ответ	52
4.7.6. Установить связь с использованием системы внутренней связи (самолетного переговорного устройства - СПУ).....	53
4.7.7. Не трогать рычаги управления.....	53
4.7.8. Открыть/закрыть трап в передней части/хвостовой части самолета	54
4.8. Сигналы, подаваемые руками для обозначения технического обслуживания/обслуживания - сигналы, подаваемые летным экипажем персоналу наземного обслуживания	55
4.8.1. Тормоза включены	55
4.8.2. Тормоза отпущены	55
4.8.3. Установить колодки	55
4.8.4. Убрать колодки.....	56
4.8.5. Готов к запуску двигателя (двигателей).....	56
4.8.6. Разрешено.....	56
5. ОБСЛУЖИВАНИЕ ТУАЛЕТА	57
5.1. Введение	57
5.2. Требование к гигиене	57
5.3. Процедуры по обслуживанию туалетов ВС	58
5.3.1. Общие положения.....	58

5.3.2. Слив туалетной системы ВС	58
5.3.3. Обслуживание туалета в условиях замерзания.....	58
5.3.4. Нерабочие туалетные системы	59
6. ЗАПРАВКА ПИТЬЕВОЙ ВОДОЙ	59
6.1. Общие положения.....	59
6.2. Общие меры предосторожности по требованиям к гигиене.....	60
6.3. Процедуры по заправке ВС питьевой водой	60
6.3.1. Заправка баков воздушного судна питьевой водой	60
6.3.2. Заправка/слив питьевой водой в условиях замерзания	61
7. УБОРКА САЛОНА ВС И НАРУЖНАЯ МОЙКА ВС.....	61
7.1. Внутренняя отделка и уборка ВС.....	61
7.1.1. Посадочные места (пассажирские кресла)	61
7.1.2. Салон ВС.....	62
7.1.3. Туалетные комнаты.....	62
7.1.4. Кухни	63
7.1.5. Пилотская кабина.....	63
7.2. Оборудование для уборки	63
7.3. Основные инструкции по охране труда.....	64
7.4. Утерянные/обнаруженные/поврежденные/подозрительные предметы	64
7.5. Утилизация мусора	65
7.6. Наружная мойка ВС	65
8. ЗАПРАВКА ВС ТОПЛИВОМ.....	66
9. БЕЗОПАСНОСТЬ ВО ВРЕМЯ ОПЕРАЦИЙ ПО УДАЛЕНИЮ/ ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ОБЛЕДЕНЕНИЙ.....	68
9.1. Общие положения.....	68
9.2. Безопасность персонала	69
9.3. Процедуры из открытой корзины	70
9.4. Процедуры из закрытой кабины	70

1. ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ НА ПЕРРОНЕ ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ ВС

1.1. Введение

Настоящее Руководство направлено на выполнение требований по обеспечению безопасности полетов, повышению регулярности выполнения рейсов, соблюдению принятых в АО «МАКр» технологий и стандартов обслуживания ВС и пассажиров.

Весь персонал АО «МАКр» ответственен за все свои действия и учитывает их возможные последствия для безопасности полетов. С персоналом, занятым в наземном обслуживании ВС проведен инструктаж по обеспечению безопасности полетов (транспортной безопасности, авиационной безопасности, охраны труда) путем проведения регулярных инструктажей, ознакомления с соответствующими стандартами работы, технологиями, регламентами, инструкциями.

Весь персонал, задействованный в наземном обслуживании ВС, пассажиров и их багажа, грузов и почты, обеспечен и использует защитную (форменную) одежду, специальную обувь и средства индивидуальной защиты при выполнении своих функциональных обязанностей.

Обязательное выполнение правил и процедур по охране труда, авиационной и транспортной безопасности, правил эксплуатации средств наземного обслуживания, применяемых в обслуживании ВС, способствует обеспечению безопасности наземного обслуживания ВС, предотвращая нежелательное повреждения ВС и причинения травм персоналу

1.2. Общие правила безопасности на перроне

1.2.1. Опасные зоны в районе двигателей

Существует особый риск вреда от реактивной струи двигателя или риск получения травмы от выхлопных газов двигателя или от воздухозаборника двигателя. Если по какой-либо причине ВС останавливается, а затем применяется дополнительная сила тяги двигателей, необходимая для выполнения трагирования и продолжения маневрирования, тогда риск вреда от реактивной струи двигателей еще больше увеличивается.

Транспортные средства и персонал должны держаться на безопасном расстоянии от опасных зон ВС при работающих двигателях и/или включенных проблесковых маяках ВС.

Для исключения получения травм, вплоть до смертельных, связанных с двигателями ВС, персонал никогда не должен находиться и устанавливать оборудование в следующих критических зонах во время работы двигателей ВС:

- в зоне воздухозаборника двигателя - в 10 метров;
- в зоне реактивной струи двигателя - 50 метров;
- в зоне вращения воздушных винтов - 50 метров.

Примечание: протяженность таких зон отличается для каждого типа ВС, исходя из того, в каком режиме работают двигатели - в режиме малого газа или повышенном режиме.

Персонал и незакрепленное оборудование, находящиеся в зоне обслуживания ВС, должны находиться вне зон воздухозаборника и реактивной струи авиационного двигателя.

Предупреждение:

- в любой момент нахождения на перроне будьте бдительны. В любой момент времени необходимо быть уверенным в том, что вы находитесь в безопасной зоне;
- при работе авиационных двигателей или включенных проблесковых маяков ВС, транспортные средства и персонал должны находиться за пределами опасных зон ВС;
- проходить через зону реактивной струи от двигателя во время работы двигателей запрещено;
- после выключения двигателя дождитесь снижения оборотов вентилятора, прежде чем приблизиться к нему. Работающий реактивный двигатель представляет серьезную опасность для лиц, находящихся поблизости:
- опасные зоны с сильным физическим воздействием. На объекты, находящиеся спереди от работающего двигателя действует мощная сила всасывания. Любые объекты включая людей, оказавшиеся в этой зоне, могут быть затянуты в работающий двигатель. Расположение опасных зон при разных режимах работы двигателя: Режим малого газа - рис. 1.1. Взлетный режим - рис. 1.2.

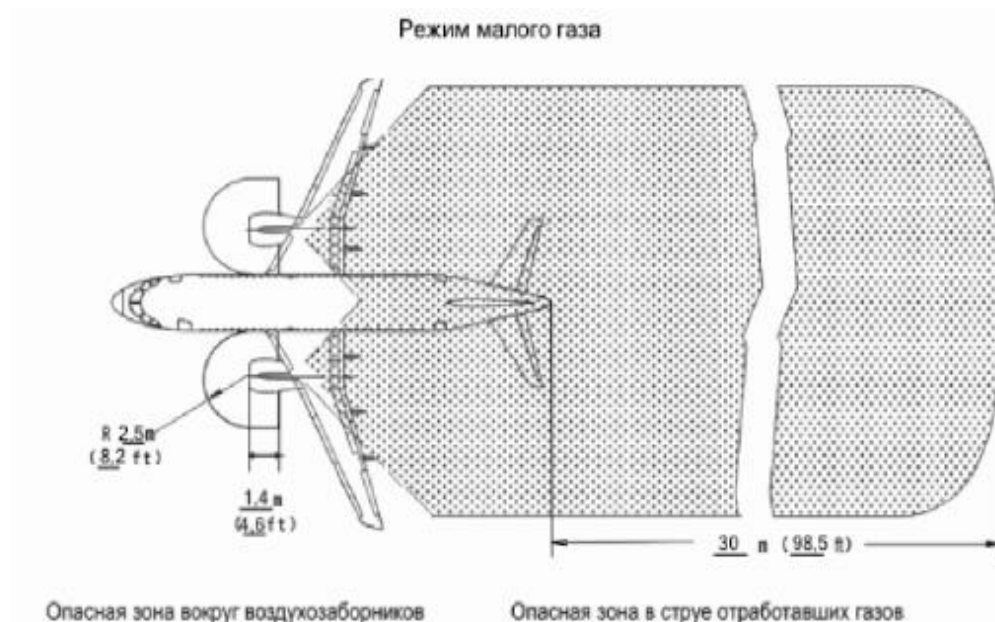


Рисунок 1.1 Опасные зоны при работе двигателя на режиме малого газа

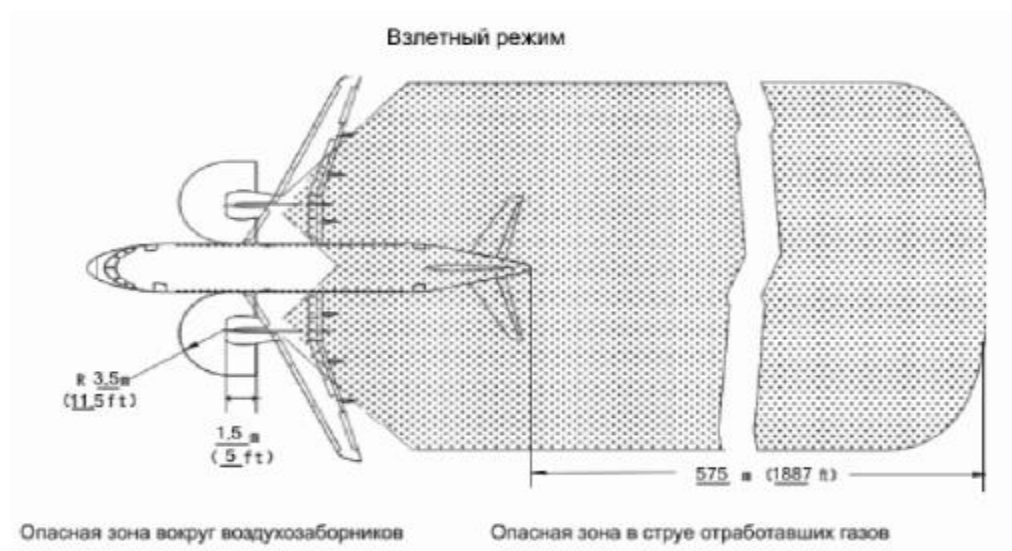


Рисунок 1.2 Опасные зоны при работе двигателя на взлетном режиме

Зоны сильного шумового воздействия. Воздействие шума работающего двигателя может повлечь повреждения слуха и общее отрицательное воздействие. Применяйте средства защиты. Никогда не находитесь ближе 10 метров от работающего двигателя. Расположение опасных зон показано на рис. 1.3.

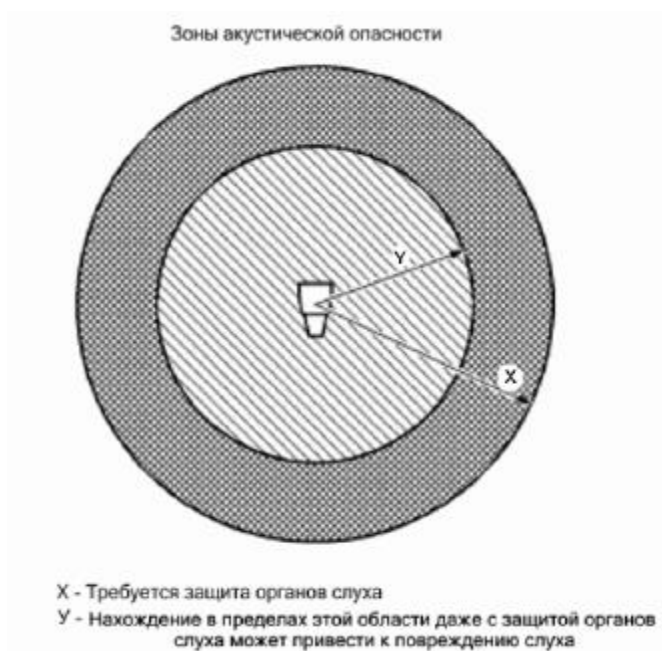


Рисунок 1.2 Расположение опасных зон повышенного шума

Опасные зоны ВСУ.

Зоны выхода газов и забора воздуха в ВСУ при его работе являются опасными. Не допускайте, в том числе и при перемещениях самолета, нахождения в опасных зонах людей или предметов. См. рис. 1.4

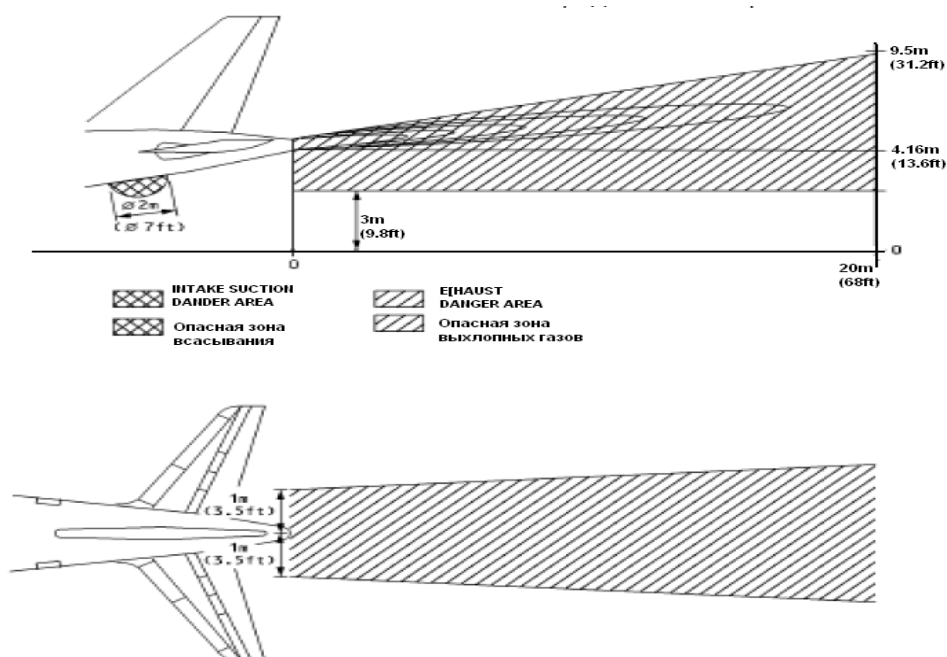


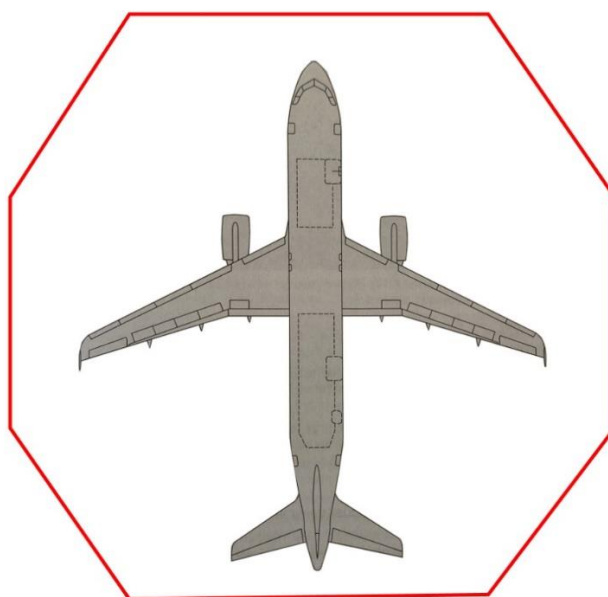
Figure 1.4. Running APU dangerous areas.
Рис. 1.4. Опасные зоны при работе ВСУ.

Рисунок 1.4 Расположение опасных зон ВСУ

1.2.2. Зона обслуживания ВС и ограничительные линии

Зона обслуживания ВС (Equipment Restrain Area - ERA) определяется как зона перрона, в которой ВС установлено на стоянку на время выполнения наземных операций. Она должна быть обозначена линией красного цвета.

Зона обслуживания ВС должна быть свободна от препятствий и инородных предметов (FOD) до прибытия ВС и во время руления ВС на стоянку, также во время движения ВС на вылет



1.2.3. Инородные предметы

Термин «инородные предметы» (FOD) применяется ко всем посторонним предметам, которые представляют опасность для безопасности и целостности ВС, которые не должны находиться местах, где они представляют такую опасность.

Каждое лицо несет ответственность за обеспечение минимизации риска повреждения ВС инородными предметами (FOD). Все найденные инородные предметы должны быть собраны и надлежащим образом утилизированы сразу после их обнаружения.

Зачастую наличие FOD обусловлено небрежностью персонала, работающего на перроне, и отсутствием понимания последствий такой небрежности, или же попаданием FOD в зону обслуживания ВС в результате перемещения по перрону при сильном ветре.

Примеры FOD:

- пластик и бумага, пакеты/ листы, тряпки.
- Металл: гайки и болты, порожние канистры из-под масел и гидравлических жидкостей, инструменты и оборудование;
- природные объекты: камни, гравий и древесина;
- прочий мусор: балласт-сумки, ручки и колесики от багажа и т.д.

Проверка на наличие FOD до начала движения ВС или выполнения операций по обслуживанию ВС:

- поверить зоны размещения и места парковки на стоянку наземного оборудования, находящиеся в непосредственной близости от зоны обслуживания ВС;
- обеспечить выполнение регулярных проверок наземного оборудования (в том числе полов кабин);
- при транспортировке по перрону предметы, перевозимые на транспортном средстве, должны быть закреплены;
- перед прибытием ВС провести визуальный осмотр зоны стоянки ВС для выявления FOD и удалить все найденные предметы FOD;
- собрать и выбросить все FOD в специально предназначенные и имеющие специальную маркировку «FOD» мусорные корзины, расположенные на МС ВС;

Последствия воздействия посторонних предметов:

- посторонние предметы могут попасть в двигатель вместе с воздушным потоком, что приводит к отказу двигателя и повреждению элементов конструкции ВС;
- кроме этого, посторонние предметы могут повредить шины, опоры шасси, системы управления и другие детали планера. Все такие повреждения могут привести к отказам в полете.

1.3. Требования по безопасности к самоходным транспортным средствам на перроне

1.3.1. Основные требования по безопасности к наземному оборудованию

Для наземного обслуживания ВС применяются спецмашины, средства наземного обслуживания и перронной механизации, с учетом:

- типа и массы воздушных судов;
- погодных условий;
- наземных условий.

Все виды наземного обслуживания ВС на перроне производятся в соответствии с требованиями стандарта ISAGO, IOSA, Руководства ИАТА по наземному обслуживанию (IGOM), РНО авиакомпаний заказчиков, Федеральных авиационных правил, стандартов и технологий АО «МАС».

Спецмашины, предназначенные для работы в зоне обслуживания ВС, укомплектовываются средствами пожаротушения и упорными колодками. Погрузочно-разгрузочные машины, самоходные трапы, грузовые автомобили, транспортеры, автолифты должны быть оборудованы амортизирующими устройствами, предотвращающими жесткий контакт с фюзеляжем ВС и датчиками распознавания и предупреждения опасного сближения с ВС (если это предусмотрено конструкцией данного транспортного средства). Каждое средство наземного обслуживания и перронной механизации должно использоваться только по его прямому назначению.

Средства наземного обслуживания должны храниться/быть припаркованными на специально отведенных местах.

Не пригодные к эксплуатации средства наземного обслуживания и перронной механизации и транспортные средства, выводятся на специальную площадку, обозначенную табличкой «НЕИСПРАВНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ».

При эксплуатации средств наземного обслуживания и перронной механизации на перроне необходимо применять процедуры, изложенные в руководстве по эксплуатации, технологий и стандартов выполнения работ.

Управлять средствами наземного обслуживания и перронной механизации или работать с ними имеют право только лица, прошедшие обучение и имеющие специально оформленное разрешение на работу с данным видом оборудования.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ перемещать или перевозить средства наземного обслуживания и перронной механизации, если они пересекают траекторию движения:

- ВС во время руления, букировки ВС хвостом на вылет/буксировки ВС носом вперед;
- пассажиров во время посадки или высадки в/из ВС на перроне;
- аварийных транспортных средств/автомобилей скорой помощи.

ВНИМАНИЕ: При работе с оборудованием необходимо проверить зону контакта оборудования на предмет возможного повреждения ВС, а в случае обнаружения какого-либо повреждения о нём необходимо немедленно доложить своему руководителю.

1.3.2. Основные операционные требования к наземной обслуживающей технике

Все средства наземного обслуживания и перронной механизации, принимающие участие в обслуживании ВС должны быть проверены, в начале смены (как минимум, один раз в день), в особенности «стояночный» тормоз, резиновые защитные бамперы, системы безопасности и другие датчики приближения (при наличии в комплекте).

Перед началом эксплуатации выполнить визуальный осмотр транспортного средства/оборудования и проверить его обходом на безопасность и работоспособность по следующим пунктам:

- лобовые стекла, зеркала, окна на наличие трещин/загрязнений;
- система очистки стекол;

- колеса/шины;
- световые маяки/рефлекторы;
- сирена/звуковой сигнал заднего хода;
- отсутствие признаков утечки жидкостей;
- чистота - снаружи и изнутри (наличие внешних повреждений);
- функционирование эксплуатационных органов управления (рычаги, переключатели и т.д.);
- функционирование эксплуатационных устройств (ремни, ролики, шланги и т.д.);
- тормоза и парковочный тормоз;
- резиновые защитные бамперы;
- системы безопасности и прочие датчики положения.

Если во время предварительной проверки выявлены несоответствующие стандарту пункты, запрещается использовать средства наземного обслуживания и перронной механизации для обслуживания ВС. Отметку о исправности транспортных средств, средств перронной механизации ставит механик ССТ в путевом листе.

До начала эксплуатации средств наземного обслуживания и перронной механизации выполнить полную остановку, для проверки работы тормозов.

Не перевозите дополнительный персонал во время движения средства наземного обслуживания, если это не предусмотрено конструкцией средств наземного обслуживания и перронной механизации.

Не управляйте транспортными средствами или оборудованием, если при этом вы используете портативные электронные устройства. Разрешается использование приборов при управлении транспортным средством, если прибор имеет гарнитуру, позволяющую использовать устройство без помощи рук.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ управлять средствами наземного обслуживания, когда его подъемные устройства находятся в поднятом положении, за исключением трапов и случаев, когда выполняется окончательная установка средств наземного обслуживания у борта ВС. Не поднимать/опускать платформу во время движения средств наземного обслуживания.

Не допускать перемещения или размещения под фюзеляжем ВС, таких средств наземного обслуживания и перронной механизации, как тягачи, паллеты, тележки для транспортировки багажа/груза.

При обслуживании ВС используйте все предохранительные механизмы, имеющиеся на средствах наземного обслуживания (например, амортизаторы, поручни, стабилизаторы и проч.). Убедитесь, что защитные резиновые амортизаторы площадок трапов не сжимаются, а имеют зазор 2-4 сантиметра с фюзеляжем ВС. Все погрузочно-разгрузочные средства, участвующие в наземном обслуживании в зоне обслуживания ВС, должны быть оборудованы амортизирующими устройствами, для исключения возникновения рисков повреждения ВС и обеспечивающими мягкий контакт с фюзеляжем ВС, если иное не регламентируется РНО авиакомпании перевозчика.

Во время подъезда оборудования и до его окончательной установки, обеспечивающие безопасность поручни должны быть полностью убраны/опущены (где применимо).

Во время установки средств наземного обслуживания убедитесь, что между всеми средствами наземного обслуживания и ВС имеется достаточный зазор, обеспечивающий вертикальное перемещение ВС в течение всего процесса наземного обслуживания.

После установки средств наземного обслуживания и перронной механизации к ВС или около него, необходимо установить стояночный тормоз, переключатель передач перевести в нейтральное или стояночное положение. Установить упорные колодки.

После установки средств наземного обслуживания и перронной механизации на ВС, поднимите все защитные поручни или ленты конвейера, погрузочные устройства и прочие поднимающиеся устройства кроме случаев, когда имеются ограничения по типу ВС.

Если на оборудовании имеются аутригеры, перед использованием оборудования убедитесь, что аутригеры выпущены.

Не оставляйте никакие транспортные средства с работающим двигателем без присмотра на местах стоянок ВС, непосредственно возле ВС.

Допускается оставлять наземный источник электропитания и установку для обогрева ВС и кондиционирования воздуха во включенном состоянии, когда они присоединены к ВС.

Когда средство наземного обслуживания и перронной механизации установлено к ВС и находится в рабочем режиме, оператор службы наземного обслуживания:

- должен находиться на расстоянии вытянутой руки от системы аварийного управления и иметь возможность быстрого доступа к ней;
- должен оставаться на рабочем месте и контролировать оборудование, если оборудование не оснащено внешними средствами аварийного управления;
- не оставляет без присмотра оборудование с запущенным двигателем, исключая работу в холодную погоду с установленными на оборудовании стояночными колодками.

Когда средства наземного обслуживания и перронной механизации не используются, они должны размещаться в зонах, специально отведенных для парковки оборудования на перроне. Средства наземного обслуживания и перронной механизации паркуется таким образом, чтобы не затруднять доступ к противопожарному оборудованию.

Необходимо закреплять все кабели, шланги и рукава, если средства наземного обслуживания оборудованы ими, перед началом и во время движения средств, либо, когда средства не используются.

Любое наземное оборудование, расположенное около воздушного судна или за пределами зоны обслуживания, должно быть зафиксировано при наличии средств фиксации на нем (стояночный тормоз, аутригеры и т.п.).

1.3.3. Не самоходная наземная обслуживающая техника

Во время стоянки все не самоходные средства наземного обслуживания ВС должны стоять на тормозе или с колодками на колесах.

Средства комплектования грузов, средства пакетирования (ULD) должны быть закреплены на тележках (или прицепах/платформах) с использованием подходящих ограничительных устройств.

Во время транспортировки на багажных тележках груз должен быть надлежащим образом закреплен с помощью соответствующих замков, ограничителей, барьеров, шторок и ремней крепления.

Общая высота грузов должна позволять безопасно поднимать каждое место груза во время погрузки и разгрузки багажных тележек персоналом, стоящим на земле.

При использовании брезента все ремни должны быть надежно закреплены на багажной тележке.

Тормозная система на осях багажных тележек должна быть задействована во время их неиспользования в производственных процессах.

Тележки с поддонами и контейнерами разрешается буксировать только при условии, что их поворотные платформы находятся в фиксированном положении (“прямо вперед”), и вращаются только перед погрузкой на платформу контейнерного перегружателя.

Если для открытия и закрытия люков грузовых (багажных) отсеков используются стремянки, устанавливать и убирать стремянки по прямой линии к ВС. После установки стремянки на дополнительные опоры убедиться, что стремянка жестко закреплена, не перемещается и не качается.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ убирать или переставлять стремянки вовремя, когда на стремянках находится персонал.

Буксируемые средства наземного обслуживания (установка кондиционирования, установка воздушного запуска, наземный источник электропитания) не должны быть присоединены к буксирующей технике и к ВС одновременно.

Прежде, чем буксировать устройство, убедиться в том, что оно отсоединено от ВС, упорные колодки устройства убраны, а кабели и шланги надежно уложены перед транспортировкой.

ВНИМАНИЕ: Перемещение багажных и контейнерных тележек иногда производится вручную и, несмотря на видимую легкость, может быть причиной нанесения травм персоналу. Поэтому необходимо выполнять перемещение с соблюдением мер безопасности, согласно требованиям охраны труда.

1.3.4. Требования по безопасности к вождению и стоянке наземной обслуживающей техники внутри зоны ограниченного доступа

Право на въезд в зону обслуживания ВС имеют водители службы наземного обслуживания и персонал сторонних организаций, прошедшие обучение, стажировку и допущенные к данному виду работ приказом АО «МАКр», имеющие «Талон на право вождения спецмашин по аэродрому и обеспечения обслуживания ВС» (с правом подъезда к ВС). Въезд спецмашин, средств наземного обслуживания и перронной механизации в зону обслуживания ВС осуществляется с разрешения работника, ответственного за организацию наземного обслуживания ВС (ДПВС) и подачи соответствующего сигнала специалистом АО «МАКр» или сторонней организации (управление подъездом/отъездом).

Подъезд (отъезд) и установка спецмашин в рабочее положение при обслуживании воздушных судов выполняются в соответствии с типовыми схемами подъезда/отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС под

руководством руководителя подъездом/отъездом, допущенного приказом АО «МАКр» к руководству подъездом/отъездом спецмашин к/от ВС и имеющего «Удостоверение на право руководства подъездом/отъездом спецмашин к ВС» для предотвращения нанесения травм персоналу, повреждения ВС и/или оборудования.

Подача спецмашин для обслуживания воздушных судов осуществляется в соответствии с технологическим графиком обслуживания ВС.

Спецмашины, предназначенные для работы в зоне обслуживания воздушного судна, укомплектовываются средствами пожаротушения и упорными колодками. Кроме того, погрузочно-разгрузочные машины, трапы, грузовые автомобили оборудуются амортизирующими устройствами, предотвращающими жесткий контакт с фюзеляжем воздушного судна (при наличии в конструкции).

До прибытия ВС на место стоянки средства наземного обслуживания и перронной механизации должны быть размещены за пределами зоны обслуживания ВС в специально отведенных для этого местах, с применением стояночного тормоза и нейтральной передачи. Средства наземного обслуживания и перронной механизации, начинают движение в сторону прибывшего ВС после полной остановки ВС, выключения двигателей, отключения проблескового маяка, установки упорных колодок и конусов, контрольного осмотра ВС и получения разрешения на подъезд к ВС.

Средства наземного обслуживания и перронной механизации должны:

- быть установлены на позиции у двери салона ВС перед открытием двери;
- оставаться на позиции у двери салона ВС все время, когда такая дверь открыта, пока средство предотвращения падения не будет установлено поперек открытой двери;
- убираться от двери салона ВС незамедлительно после закрытия двери.

Остановка спецмашин при подъезде к воздушному судну при обслуживании воздушного судна производится на расстоянии не менее 0,5 м от крайних точек воздушного судна;

- топливозаправщиков, передвижных заправочных агрегатов и маслозаправщиков - не менее 5м;
- моторных подогревателей - не менее 3 м;
- тепловых обдувочных машин - не менее 3,5 м.

Остановка спецмашин при погрузочно-разгрузочных операциях производится на расстоянии не менее 0,1 м от люка воздушного судна.

Пассажирские трапы подъезжают на малой скорости к ВС, пока зазор между фюзеляжем ВС и защитным амортизатором не будет 2-4 сантиметра или пока датчики приближения не остановят движение, если иное не регламентируется РНО авиакомпании перевозчика в части не соприкосновения спецтранспорта и средств перронной механизации с фюзеляжем ВС. При подъезде к ВС оборудование, оснащенное мягким бампером, не должно прижиматься к фюзеляжу воздушного судна - это позволит предотвратить повреждение, а также обеспечит возможность относительного перемещения самолета при обслуживании.

Водитель спецмашины при работе в зоне обслуживания воздушного судна:

- останавливает спецмашину не ближе 10 м от крайних точек воздушного судна у Т-образного знака, нанесенного белой краской и расположенного у

границы зоны обслуживания, нанесенной полосой красного цвета в виде восьмиугольника;

- въезжает в зону обслуживания только с разрешения руководителя подъездом, поддерживая визуальную связь с руководителем подъезда;

- осуществляет две полные остановки средств наземного обслуживания и перронной механизации: перед въездом в зону обслуживания ВС и еще раз при подъезде перпендикулярно к борту ВС не ближе, чем за 5 метров, чтобы удостовериться в исправности тормозов;

- выполняет сигналы руководителя подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам;

- перед началом отъезда от ВС убеждается в отсутствии упорных колодок под колесами спецтехники в направлении отъезда и в поднятии стабилизаторов/аутригеров (при их наличии);

- при отказе спецтехники принимает меры для немедленного удаления вышедшей из строя спецмашины из зоны обслуживания ВС, с перрона или места стоянки.

Руководитель подъездом (отъездом):

- руководит при помощи установленных сигналов движением спецмашин в соответствии с типовыми схемами подъезда (отъезда) и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС;

- руководит подъездом (отъездом) спецмашин к воздушному судну с удобного места, обеспечивающего контроль за приближением спецмашин к воздушному судну и поддержание визуальной связи с водителем;

- подает сигнал водителю, если убежден, что нет препятствий для маневра спецмашины у ВС, а также для подъема/опускания кузова или рабочего органа спецмашины;

- подает сигнал на остановку спецмашины на расстоянии, исключающем повреждение воздушного судна;

- устанавливает под одно колесо, оси ближней к ВС, упорную колодку, препятствующую движению спецмашины к воздушному судну;

- устанавливает колодку с другой стороны колеса;

- проверяет отключение от борта воздушного судна кабелей, разъемов, шлангов и тросов заземления после окончания работы;

- убирает колодку со стороны отъезда спецмашины и подает сигнал "отъезжайте";

- убирает вторую колодку после отъезда спецмашины на расстояние не менее 5 м (для тягачей автопоезда багажных тележек - не менее 1 м) от воздушного судна;

- размещает упорные колодки на спецмашине.

При отъезде спецмашины от ВС задним ходом руководитель подъездом/отъездом контролирует отсутствие препятствий и наземного оборудования на траектории движения.

Руководитель подъездом/отъездом находится у ВС до окончания работы спецмашин.

При неправильном маневре спецмашины, в результате которого возникает опасность повреждения воздушного судна, руководитель подъездом подает водителю сигнал "остановитесь", затем сигнал на выполнение маневра, исключающего повреждение воздушного судна, после этого подает команду на выезд спецмашины из зоны обслуживания ВС. После выезда спецмашины на

расстояние 2 - 5 м за пределы зоны обслуживания ВС подает спецмашине сигнал "остановитесь", а затем обеспечивает повторный подъезд спецмашины к ВС.

При размещении средств наземного обслуживания и перронной механизации в пределах зоны обслуживания ВС следует учитывать, что они не должны:

- мешать эвакуации людей из ВС в чрезвычайной ситуации;
- мешать движению топливозаправщика в направлении от ВС;
- создавать препятствия для выполнения других работ по обслуживанию ВС.

1.3.5. Телескопический пассажирский трап

В АО «МАКр» телескопические пассажирские трапы не рассчитаны конструкцией АВК и не эксплуатируются.

1.3.6. Пассажирские трапы

Используемый самоходный пассажирский трап должен соответствовать типу ВС. Верхняя пассажирская платформа самоходного пассажирского трапа по конструкции должна быть совместима с элементами конструкции ВС в зоне пассажирских дверей, габаритные размеры платформы должны обеспечивать возможность открытия/закрытия пассажирской двери при установленном у борта ВС трапа.

Перед началом эксплуатации самоходного пассажирского трапа убедитесь, что трап исправен, для чего необходимо провести:

- проверку отсутствия повреждений, целостности амортизаторов верхней площадки, исправность лестницы и ограждений, исправность башмака, предотвращающего критическое сближение элементов двери ВС и верхней площадки трапа;
- внешний осмотр на предмет механических повреждений, крепление колес;
- проверку чистоты и наличия снега и льда на ступенях и площадках трапа, при необходимости, произвести уборку;
- проверку исправности звукового сигнала, фар, габаритных огней и освещения лестницы;
- проверку исправности системы рулевого управления, механизма подъема/опускания лестницы, опорных домкратов (аутригеров), замка цилиндра подъема, тормозов и электроблокировок.

Убедиться в том, что площадка и лестница самоходного пассажирского трапа безопасны для использования (должны осматриваться с целью предотвращения возникновения условий, которые могут привести к травме пассажиров или наземного обслуживающего персонала).

Самоходный пассажирский трап должен находиться за пределами зоны обслуживания ВС до прибытия ВС на стоянку и после движения ВС на вылет.

Подъезд трапа выполнять только при закрытой пассажирской двери ВС. Если дверь открыли до подъезда трапа, необходимо потребовать закрыть дверь и только потом руководить подъездом трапа.

До того, как начать движение самоходного пассажирского трапа к ВС необходимо убедиться в том, что персонал, оборудование и транспортные средства не находятся на траектории движения самоходного пассажирского трапа.

Осуществлять движение самоходного пассажирского трапа к ВС медленно, не допуская резких торможений и поворотов, избегая касания каких-либо датчиков ВС, пока зазор между фюзеляжем ВС и защитным амортизатором не будет 2-4 сантиметра или пока датчики приближения не остановят движение.

Проезд под крылом ВС **ЗАПРЕЩЕН**.

Если самоходный пассажирский трап является буксируемым, отсоединить его от буксировочного тягача и установить к ВС вручную.

При выпуске аутригеров необходимо следить за процессом выравнивания трапа и корректировать его при необходимости.

Высота ступеньки между площадкой трапа и нижней частью проема двери в салон должна быть не более 15-18 сантиметров.

Боковые ограждения/поручни должны быть выдвинуты к фюзеляжу ВС после открытия двери ВС с зазором 2-4 см для обеспечения безопасного выполнения работ и исключения возможного повреждения фюзеляжа в зоне двери.

Убедитесь, что пассажирский трап установлен таким образом, чтобы открытую дверь в салон можно было использовать как свободный маршрут покидания ВС в случае аварийной ситуации/эвакуации.

В темное время суток необходимо включать подсветку ступенек трапа.

Перед уборкой пассажирского трапа необходимо убедиться, что пассажирская дверь ВС закрыта, ручка двери утоплена заподлицо с обшивкой двери.

После закрытия двери входа в салон ВС убедиться в отсутствии персонала на трапе прежде, чем убрать аутригеры.

ВНИМАНИЕ: Для исключения риска падения, пассажирская дверь ВС должна открываться только при условии, что у двери установлены средства наземного обслуживания или пассажирский трап.

1.3.7. Ленточный погрузчик

При эксплуатации ленточного транспортера должны соблюдаться следующие меры предосторожности:

- стрела ленточного транспортера никогда не должна устанавливаться внутри грузового отсека ВС;
- устанавливать и убирать ленточный транспортер по прямой. Дверь грузового отсека должна быть открыта полностью;
- прежде чем выполнять поворот, необходимо убедиться в том, что стрела ленточного транспортера не касается ВС или других препятствий;
- резиновый амортизатор на конвейерной ленте не должны соприкасаться с ВС. Минимальное расстояние, которое должно соблюдаться всегда, составляет 10 см от нижней точки порога БГО ВС;
- после установки поручни ленточного транспортера должны быть выдвинуты и подняты. Необходимо убедиться в том, что они не касаются фюзеляжа ВС.

Примечание: Поручни можно опустить для загрузки и выгрузки крупногабаритных предметов.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- перемещать ленточный транспортер от одного багажника к другому под крылом ВС;
- стоять или ходить по конвейерной ленте, когда поручни опущены;
- сидеть или стоять на конвейерной ленте во время ее работы (при ее движении вверх или вниз).

1.3.8. Перегрузатель средств пакетирования грузов

При контейнерной загрузке ВС для загрузки/выгрузки средств пакетирования используются перегружатели контейнеров, соответствующие типам ВС.

Перед началом эксплуатации перегружателей контейнеров убедиться в том, перегружатель контейнеров исправен.

Для этого необходимо провести:

- внешний осмотр на предмет обнаружения масляных пятен и подтеканий;
- внешний осмотр на предмет механических повреждений, крепление колес;
- контроль уровня топлива, моторного масла, гидравлического масла;
- запуск двигателя;
- проверку подъема/опускания грузового моста и платформы, вращения роликов перемещения груза по перегружателю контейнеров;
- проверку световой и звуковой сигнализации;
- резиновые защитные бамперы;
- движение с места, проверку рулевого управления, а также рабочей и динамической тормозных систем;
- проверить, что поверхности, по которым будет идти груз и где находятся люди, безопасны для использования.

При маневрировании и подъезде к ВС обе грузовые платформы должны находиться в опущенном положении.

Перегружатель контейнеров должен находиться снаружи зоны ограничения движения оборудования перед прибытием и отправлением ВС.

При начале движения к ВС необходимо убедиться в том, что на пути движения нет препятствий, люки БГО открыты.

Перед подъездом перегружателя контейнеров к борту ВС водитель перегружателя:

- производит полную остановку у границы зоны обслуживания ВС для проверки действия тормозов;
- проверяет положение выдвижных секций и продольных направляющих моста, выдвижных поручней, а также положение водительской площадки.

Въезд в зону обслуживания ВС и маневрирование осуществляется с разрешения ответственного за организацию наземного обслуживания ВС на перроне (ДПВС) и по команде руководителя подъездом/отъездом.

Движение перегружателя контейнеров в зоне обслуживания ВС производится на минимальной скорости, не превышающей скорость медленно идущего человека, избегая касания датчиков ВС или обтекателей крыла, не допуская резких торможений и поворотов.

При подъезде к ВС на расстоянии не менее 5 м от борта производится полная остановка перегружателя контейнеров с целью повторной проверки тормозной системы, чтобы удостовериться в исправности тормозов.

Резиновый защитный бампер перегружателя контейнеров НИКОГДА не должен прикасаться к ВС. При подъезде перегружателя контейнеров к ВС расстояние от резинового бампера до среза палубы грузового отсека ВС должно быть не менее 10 см, или пока датчики приближения не остановят движение перегружателя контейнеров (если они установлены) для обеспечения безопасности ВС в случае его просадки.

Перегружатель контейнеров устанавливается на аутригеры, выдвигаются в рабочее положение ограждения (поручни) передней грузовой платформы и площадки оператора. Грузовая платформа устанавливается на уровень палубы грузового отсека; продольные направляющие и защитные дуги устанавливаются в положение, соответствующее размерам средств пакетирования направляющим напольной механизации ВС, характеру груза и размерам грузового люка ВС. Приводятся в действие средства системы безопасности, стабилизаторы. Если перегружатель контейнеров не оборудован средствами автоматического выравнивания уровня, то уровень перегружателя контейнеров должен быть проверен и скорректирован по мере необходимости.

В процессе работы необходимо постоянно следить за тем, чтобы части ВС не могли вступить в контакт с перегружателем контейнеров (например, края проема грузового отсека, дверь грузового отсека, люки панели управления, обтекатели на фюзеляже и крыльях). Положение передней платформы ПК во время загрузки должно регулироваться по мере необходимости, когда уровень ВС меняется по мере изменения загрузки.

По окончании выполнения работ до закрытия багажного люка ВС, водитель перегружателя контейнеров задвигает поручни безопасности в крайнее заднее положение, поднимает аутригеры, далее под руководством руководителя подъездом /отъездом осуществляется выезд из зоны обслуживания ВС.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- открытие/закрытие дверей грузового отсека с перегружателя контейнеров;
- поднимать и опускать переднюю платформу, если **на** лестнице перегружателя контейнеров находится персонал;
- при перестановке перегружателя контейнеров от одного багажника к другому проезжать под крылом ВС;
- устанавливать перегружатель контейнеров к ВС без руководителя подъездом/отъездом.

ВНИМАНИЕ: При осуществлении маневров в зоне обслуживания ВС типа А-319 обращать особое внимание:

- при подъезде/отъезде к первому грузовому люку - на опасную близость к обтекателю двигателя ВС. Траектория подъезда - под углом 90° продольной оси ВС с расстояния не менее 15м от самолета;
- при подъезде/отъезде ко второму грузовому люку - на опасную близость к элементам механизации крыла. Траектория подъезда обеспечивает минимальное расстояние от перегружателя контейнеров до элементов крыла- 1 м.

1.3.9. Оборудование с подъемными платформами

Подъезд/отъезд оборудования с подъемными платформами к/от ВС, порядок вождения в зоне обслуживания ВС осуществляется с соблюдением положений п.1.3.4. настоящего Руководства Требования по безопасности к вождению и парковке наземной обслуживающей техники внутри зоны ограниченного доступа.

Въезд в зону обслуживания ВС и маневрирование к ВС осуществляется только после полной остановки ВС, выключения двигателей, отключения проблескового маяка, установки упорных колодок и конусов, с разрешения ответственного за организацию наземного обслуживания ВС (ДПВС) на перроне и по команде руководителя подъездом/отъездом.

Пассажиры в спецмашине должны сидеть и быть пристегнутыми. Инвалидные кресла, в которых сидят пассажиры (контейнеры с бортовым питанием) должны быть надежно закреплены во время движения транспортного средства.

Подъезд к ВС осуществляется только при закрытой двери ВС.

После установки руководителем подъезда/отъезда противооткатных колодок под передние колеса оборудования с подъемными платформами (минимум одной стояночной колодкой спереди и одной - сзади на одном и том же колесе), водитель устанавливает спецмашину на стояночный тормоз, аутригеры. Расстояние при поднятом кузове от передней площадки оборудования с подъемными платформами до фюзеляжа ВС должно быть не менее 0,1 м. Платформа спецмашины должна находиться все время перпендикулярно кромке дверей воздушного судна.

Перед подъездом и поднятием кузова до уровня пассажирской двери ВС АОВС осматривает фюзеляж в зоне двери и саму дверь на предмет наличия повреждений.

После установки оборудования с подъемной платформой к борту ВС и подъема платформы на надлежащую высоту, водитель, при покидании спецмашины, заглушает двигатель и запирает входную дверь в транспортное средство.

Агент сопровождения (сотрудник цеха бортового питания) сообщает кабинному экипажу о возможности открытия двери ВС постукиванием о дверь ВС либо подачей сигнала одобрения большим пальцем руки и отходит на безопасное расстояние перед открытием двери ВС.

После открытия двери ВС агент сопровождения (сотрудник цеха бортового питания) выдвигает переднюю площадку до минимально безопасного расстояния между площадкой и нижней частью двери входа в салон ВС и поручни безопасности, обеспечивающие безопасное выполнение работ. Передняя площадка и боковые ограждения/поручни должны быть выдвинуты к фюзеляжу ВС с зазором 2-4 см для обеспечения безопасного выполнения работ и исключения возможного повреждения фюзеляжа в зоне двери.

Необходимо постоянно контролировать расстояние между дверями ВС и платформой оборудования с подъемными платформами.

По окончании выполнения работ перед закрытием двери ВС агент сопровождения (сотрудник цеха бортового питания) должен подготовить оборудование с подъемными платформами к отъезду от ВС:

- поручни безопасности необходимо задвинуть в крайнее заднее положение, задвинуть переднюю площадку, проверить клиренс с обеих сторон транспортного средства и проинформировать cabinный экипаж о возможности безопасного закрытия двери ВС;
- кузов оборудования с подъемными платформами должен быть полностью опущен;
- все двери оборудования с подъемными платформами после завершения обслуживания должны быть закрыты и закреплены (передние двери, дверь кузова);
- необходимо провести круговой обход для выявления возможных посторонних предметов и проверки ауригеров. После осмотра водитель поднимает ауригеры.

Руководство отъездом оборудования с подъемными платформами от ВС осуществляется следующим образом:

- необходимо проверить пути отъезда на наличие любых препятствий;
- убрать от колеса заднюю упорную колодку, переднюю колодку оставить на месте;
- руководитель подъездом/отъездом должен занять положение позади спецавтомобиля и полностью находиться в пределах видимости водителя и использовать утвержденные визуальные сигналы. В случае потери руководителя подъездом/отъездом из поля зрения, водитель должен немедленно остановиться;
- по завершению отъезда оборудования с подъемными платформами от ВС передняя стояночная колодка должна быть убрана и установлена на место хранения.

Выезд из зоны обслуживания ВС осуществляется под руководством руководителя подъездом/отъездом.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ: работать на оборудования с подъемными платформами с поднятой платформой при скорости ветра свыше 20 м/с.

ВНИМАНИЕ! Не входить и не размещать никакие части тела внутрь зоны «ножниц» под платформой оборудования с подъемными платформами.

1.3.10. Тракторы

При наземном обслуживании ВС в АО «МАКр» тракторы не эксплуатируются.

2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЗАПРАВКЕ/СЛИВЕ ТОПЛИВА

2.1. Зоны безопасности при заправке ВС топливом

Зона безопасности во время заправки топливом определяется как участок радиусом минимум 3 метра в любом направлении от центральной точки всех выходов дренажа топливной системы, всех клапанов топливной системы, заглушек для дозаправки, топливозаправочных люков, топливозаправочных гидрантов, топливозаправочных шлангов и топливозаправщиков.

Находясь внутри Зоны безопасности во время заправки топливом, весь персонал должен убедиться в следующем:

- никто НЕ курит;
- никто не использует какие-либо предметы/вещества/агрегаты, которые могут стать источником огня или искрения;

- никто не использует НИКАКИЕ переносные электронные устройства, включая сотовые телефоны, переносные музыкальные плееры, переносные игровые приставки или наушники, или телефонную гарнитуру;

- использовать только рации, радиотелефоны, мобильные телефоны (смартфоны), пейджеры, фонари, лампы и осветительные системы, выданные компанией;

- при выявлении персонала, использующего электронное оборудование в зоне безопасности, заправку не прекращать, предупредить о недопустимости использования электронного устройства и необходимости либо покинуть зону, либо отключить устройство;

- работа с зарядными устройствами для аккумуляторов запрещена;

- обеспечен свободный доступ к противопожарному оборудованию, применяемому при первоначальном вмешательстве в случае возгорания топлива;

- заходить в Зону безопасности во время заправки топливом можно только в том случае, если это связано с выполнением текущих рабочих задач;

- предполагается, что в любой момент, пока топливозаправщик стоит на стоянке во время обслуживания ВС и его топливные шланги подсоединены к ВС, идёт процесс заправки топливом;

- не оставляйте двигатели транспортных средств включенными без необходимости;

- устанавливайте все средства наземного обслуживания и транспортные средства таким образом, чтобы они не мешали аварийному отъезду/эвакуации топливозаправщика;

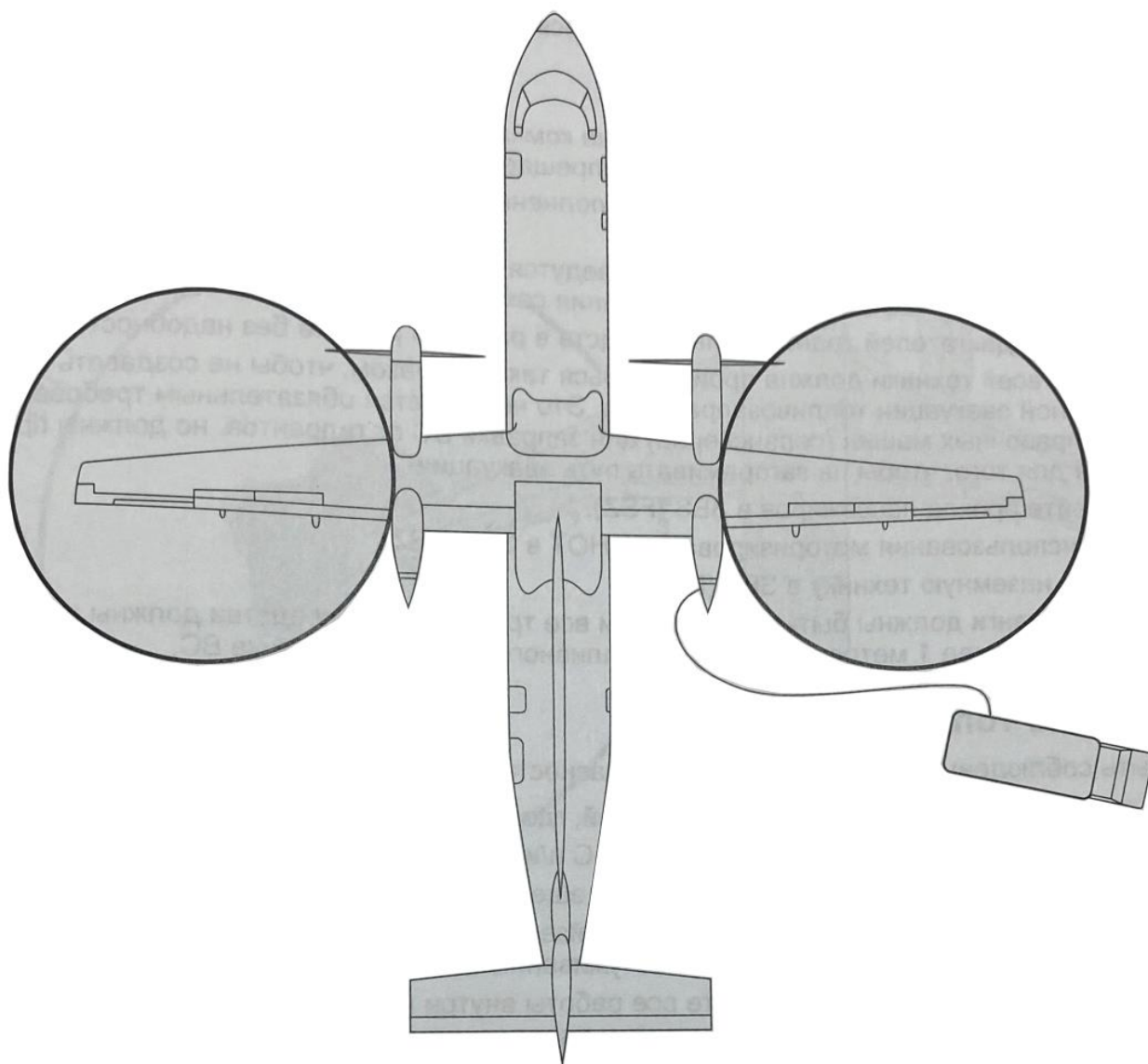
- не позволяйте никому из пассажиров заходить в Зону безопасности во время заправки топливом;

- избегайте использования моторизованных средств наземного обслуживания внутри Зоны безопасности во время заправки топливом;

- не допускайте перемещения (въезда/выезда) никакого оборудования внутри Зоны безопасности вовремя заправки топливом;

- убедитесь, что топливные шланги надежно защищены, а всё наземное оборудование стоит на расстоянии минимум 1 м (3 фута) от любого топливного шланга, который подсоединен к ВС и к топливозаправщику.

В зоне заправки топливом не допускать падение, соударение, перетаскивание предметов с металлическими частями, способными стать причиной возникновения искры.

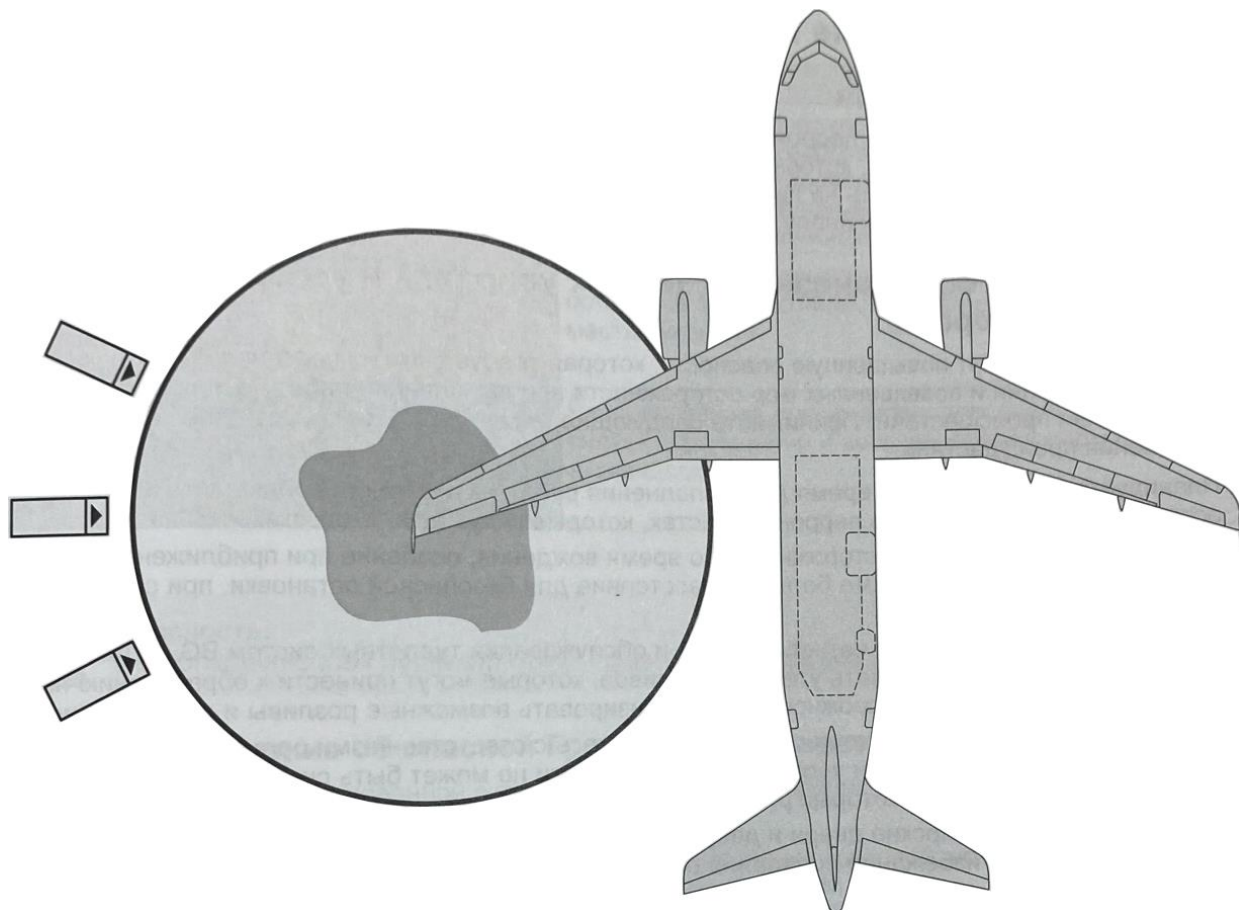


2.2. Разлив топлива

При нарушении герметичности заправочных рукавов и штуцеров, обливе ВС или заправочного средства (ТЗ, автоцистерны, фильтрозаправочного агрегата и других средств) топливом, разливе топлива на землю (искусственное покрытие), а также при обнаружении паров топлива внутри ВС или при какой-либо другой опасности заправка ВС топливом или слив топлива из его баков должны быть немедленно прекращены и приняты эффективные меры пожарной безопасности. Должностные лица, ответственные за ВС, техническое состояние средств заправки и непосредственно осуществляющие заправку (слив), обязаны:

- прекратить подачу (слив) топлива;
- оповестить ЭВС о протечке топлива;
- вызвать к месту работ пожарно-спасательный расчет АО «МАКр»;
- отключить электропитание ВС (в случае возгорания или по команде пожарно-спасательного расчета);
- отсоединить заправочные (сливные) рукава от ВС;
- удалить ТЗ, автоцистерны и другие передвижные средства от ВС на расстояние не менее 75 м;
- удалить пролитое топливо с поверхностей и из полостей внутри ВС;

- отбуксировать ВС со стоянки, предварительно покрыв разлившееся на ней топливо огнетушащей пеной;
- убрать топливо со стоянки с искусственным покрытием при помощи опилок, песка, ветоши, абсорбента;
- не устанавливать ВС на стоянке без искусственного покрытия, на которой было разлито топливо, до полного испарения его из почвы;
- все случаи разлива топлива должны расследоваться с выработкой мер по их предупреждению в порядке, определяемом предприятием;
- обеспечить зону безопасности радиусом 15 метров вокруг области утечки.



2.3. Заправка и слив топлива с пассажирами на борту ВС

В случае заправки ВС топливом с пассажирами на борту ДПВС, назначенный для обслуживания рейса, помимо обычных процедур наземного обслуживания ВС и пассажиров, обязан выполнить следующие меры предосторожности на подконтрольном ВС:

- вызвать расчет пожарной команды с пожарным автомобилем СПАСОП на период проведения заправки/слива топлива;
- для эвакуации пассажиров на обслуживаемом ВС доступны как минимум две открытые двери самолета, и два пассажирских трапа;
- экипаж самолета, (пилоты, бортпроводники), и уполномоченный заправщик самолета находятся на своих рабочих местах;
- экипаж самолета предупрежден о наличии дублирующего (второго) установленного запасного трапа для аварийной эвакуации пассажиров и необходимости нахождения члена экипажа у каждой двери на случай аварийной эвакуации пассажиров на всем протяжении заправки топливом;
- выходы (основные и аварийные) а также зоны под/перед дверьми воздушного судна свободны на случай возникновения аварийной ситуации.

- посадка / высадка пассажиров осуществляется контролируемым образом;
- пассажиры, перемещающиеся к самолету и/или обратно по ступеням самолета, находятся под надлежащим контролем уполномоченного сотрудника/службы, для предотвращения входа пассажиров в зону заправки ВС;

Во время заправки ВС топливом с пассажирами на борту ДПВС обязан:

- незамедлительно уведомить летный экипаж, бортпроводников и уполномоченного заправщика - в случае возникновения какого-либо инцидента, требующего высадки или аварийной эвакуации пассажиров, экипажа и другого персонала на борту;
- иметь связь (радиосвязь) с экипажем ВС или находиться в зоне видимости летного экипажа;
- убедиться, что на стоянке обслуживаемого самолета имеется оборудование для пожаротушения;
- проверить установку заземления и троса (провода), выравнивающего электрические потенциалы ВС и заправочного средства;
- сообщить летному экипажу о начале и окончании операции дозаправки ВС топливом;
- принять меры по предотвращению повреждения топливного шланга;
- прекратить заправку при возникновении аварийной ситуации или по требованию пилота.

Примечание: при возникновении пожара использовать все имеющиеся на МС ВС противопожарные средства до прибытия пожарного расчета.

Топливозаправочное средство, как правило, должно располагаться со стороны, противоположной основным выходам, и не должно создавать помех при эвакуации пассажиров.

При возникновении опасной ситуации (например, пролив топлива), а также при нарушении указанных выше правил, заправка, дозаправка, с находящимися на борту пассажирами, а также при их посадке и высадке немедленно прекращается.

Примечание: Положения рекомендации не требуют в качестве предварительного условия для начала заправки обязательного открытия аварийных выходов.

При заправке ВС топливом (сливе топлива) с пассажирами на борту запрещается:

- подключать и отключать ВСУ, любые агрегаты, источники электроэнергии, использовать электроинструменты от/к ВС, которые могут стать источниками искры или огня, включать бортовые потребители электроэнергии, не связанные с заправкой ВС и ее контролем, располагать провода, соединяющие судно с источником электроэнергии, на пути подъезда/отъезда средств наземного обслуживания;
- начинать заправку (слив топлива) при разлитом топливе на стоянке, когда топливом облиты ВС или средство заправки, при обнаружении паров топлива внутри воздушного судна;
- подогревать двигатели, изделия, системы, воздух в кабине экипажа и пассажирских салонах;
- пользоваться открытым огнем, неисправными электрическими лампами (фонарями) для контроля работ при заправке (сливе);
- располагать двигатель заправочного средства (ТЗ, агрегата) под управляемым воздушным судном;

- проезжать или останавливаться под ВС любым видам транспорта;
- начинать заправку, если нет свободного пути отхода (отвода) заправочного средства от ВС и при наличии перегрева тормозных устройств колес.
- использовать электронные устройства в зоне радиусом 6 метров от заправочных горловин воздушного судна (в том числе мобильные телефоны, радиоприемники, пейджеры);
- располагать заправочное оборудование до воздушного судна в радиусе менее трех метров от люков заправочных горловин воздушного судна.

В случае если имеется опасность молниевых разрядов, заправка должна быть немедленно прекращена.

Весь персонал, задействованный в работах, должен знать аварийные процедуры пожарной защиты, включая оповещение любого персонала на борту, процедуры вызова аэропортовой пожарной бригады и действия, которые необходимо предпринять в случае утечки топлива или загрязнения керосином.

При заправке ВС с пассажирами на борту аварийно-спасательный расчет аэропорта должен находиться в полной готовности к действиям в аварийных ситуациях вблизи места стоянки ВС.

При любой утечке топлива необходимо принять следующие меры:

- сообщите об утечке топлива командиру ВС и начальнику смены СНО;
- прекратите заправку топливом;
- свяжитесь с аэропортовой пожарной бригадой;
- по возможности ограничьте все работы внутри и снаружи зоны утечки, чтобы сократить риск воспламенения;
- оградите зону в радиусе 15 метров от загрязнённого участка.

3. НЕБЛАГОПРИЯТНЫЕ ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ

3.1. Общие положения

Неблагоприятные или плохие погодные условия могут негативно сказаться на работах по обслуживанию ВС и обеспечении безопасности ВС на земле.

В неблагоприятных погодных условиях процедуры обслуживания воздушного судна выполняются с предельной осторожностью, для того, чтобы предотвратить нанесение вреда сотрудникам, а также во избежание повреждения воздушного судна, оборудования, сооружений.

До всего персонала должна быть доведена информация о приближающихся неблагоприятных погодных условиях. В процессе оповещения должны быть задействованы все службы аэропорта.

Нормативными документами, регламентирующими метеорологическое обеспечение полетов ВС Гражданской авиации, осуществляет аэродромный метеорологический орган Авиационная метеорологическая станция гражданская первого разряда Краснодар - структурное подразделение Северо-Кавказского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета».

3.2. Наземное обслуживание в зимних условиях и условиях скользкой поверхности перрона

Зимняя погода приносит с собой дополнительные угрозы, к которым персонал, работающий на перроне, должен относиться с особой бдительностью и осторожностью, чтобы не допустить несчастные случаи.

Для снижения риска несчастных случаев необходимо принять следующие меры предосторожности:

- запланировать дополнительное время для всех работ на перроне и соблюдать особую осторожность при переходе через перрон, поверхность которого может оказаться скользкой;
- соблюдать особую осторожность при управлении транспортными средствами, особенно на подъезде к ВС; помните, что транспортным средствам требуется большее расстояние, чтобы безопасно остановиться;
- операторы спецмашин для заправки ВС питьевой водой и спецмашин туалет-сервиса должны постоянно следить за отсутствием течи или разлива жидкостей, которые могут впоследствии замерзнуть; необходимо следить за тем, чтобы течи и переливания через край были сведены к минимуму;
- как можно быстрее закрывать пассажирские двери и люки БГО и держать их закрытыми, чтобы предотвратить попадание внутрь ВС осадков или снега;
- снизить скорость движения, если перрон скользкий; скорректировать все работы и действия на перроне таким образом, чтобы они соответствовали имеющимся на данный момент погодным условиям.

Условия наземного обледенения — наличие льда и снега на поверхностях и зонах движения, а также условия, при которых температура на поверхности или холодный ветер могут привести к замерзанию.

При работе в условиях наземного обледенения, особую опасность представляет поверхность перрона и рабочие поверхности оборудования. Применение противообледенительной жидкости может усилить скольжение на поверхности перрона.

В ожидаемых условиях наземного обледенения, необходимо выполнить специальную подготовку оборудования для обеспечения его функциональности и безопасной эксплуатации.

По возможности, перед началом работ, необходимо удалить образования снега и льда на оборудовании и рабочих поверхностях.

При выполнении работ персонал должен рассчитывать дополнительное время на выполнение технологических операций, эксплуатировать наземную технику с пониженной скоростью и учитывать увеличение ее тормозного пути.

Персонал должен быть обеспечен подходящей одеждой для поддержания работоспособности на необходимом уровне.

3.3. Грозовая активность - молнии

При грозовой активности или в случае выдачи уведомления о грозе, работники АО «МАКр» занимающиеся наземным обслуживанием ВС, должны соблюдать следующие требования:

- не подходить близко к электропроводке, молниеотводу, водостокам крыш, антеннам;
- по возможности выключить электроприборы;
- не пользоваться мобильным телефоном, портативными радиостанциями;
- металлические предметы (инструменты, приспособления, механизмы и т.д.) положить в сторону, отойти от них на расстояние 20 - 30м;

- после завершения работ по прекращению наземного обслуживания ВС на перроне покинуть перрон и укрыться в здании, либо в закрытых транспортных средствах (автобусах, спецмашинах);

- **ЗАПРЕЩАЕТСЯ** находиться под ВС, трапами, осветительными мачтами, деревьями, вблизи ограждений;

- **ЗАПРЕЩАЕТСЯ** находиться в наушниках, подсоединенных к ВС;

- не начинать посадку пассажиров на борт ВС, если посадка началась, процесс посадки должен быть остановлен до окончания грозы, пассажиры, которые прошли в салон ВС, остаются на борту;

- остановить высадку пассажиров из ВС, пассажиры остаются на борту ВС до окончания грозы;

- вернуть незагруженный багаж в комплектовочное помещение;

- заправка/слив топливом ВС **ЗАПРЕЩЕНА**, не оставлять топливные шланги подключенными к ВС;

- загрузка/выгрузка багажа в/из ВС **ЗАПРЕЩЕНА**.

Работникам, находящимся в автомобиле (автобусе):

- не покидать автомобиль, закрыть окна;

- посадка/высадка пассажиров в/из пассажирских автобусов **ЗАПРЕЩЕНА**.

ВНИМАНИЕ: Несоблюдение требований может привести к летальному исходу.

3.3.1. Уведомление об опасной грозовой активности

При возникновении неблагоприятных погодных условий аэродромный метеорологический орган Авиационная метеорологическая станция (гражданская) (АМСГ) первого разряда Краснодар, доводит информацию до ответственных служб АО «МАКр».

Диспетчер ЦУР обеспечивается:

- местными сводками;
- местными регулярными и специальными сводками;
- прогнозами для посадки TREND;
- предупреждениями по аэродрому Краснодар;
- прогнозами и фактической погодой по аэродрому посадки и запасными (по запросу);
- суточными прогнозами погоды по аэродрому Краснодар.

Аэродромная служба обеспечивается:

- устными консультациями об опасных явлениях по аэродрому Краснодар;
- информацией о начале и окончании осадков;
- суточным прогнозом по аэродрому Краснодар.

Предупреждения по аэродрому содержат краткую информацию о метеорологических условиях, которые могут оказать неблагоприятное воздействие на ВС на земле, в том числе, на ВС на МС, а также на аэродромное оборудование, средства и службы.

Предупреждение по аэродрому Краснодар выпускается на русском языке в связи с фактическим или ожидаемым возникновением одного или нескольких нижеследующих явлений и условий погоды:

- гроза;
- град;
- снегопад (умеренный и/или сильный снег) продолжительностью более 2-х часов;

- замерзающие осадки (замерзающая морось, замерзающий дождь);
- шквал;
- смерч/;
- пыльная или песчаная бури;
- ветер со скоростью 15 м/с и более (с учетом порывов) независимо от направления;
- перехода температуры через ноль к отрицательным значениям;
- тропического циклона;
- вулканического пепла;
- отложения вулканического пепла;
- выброса токсических химических веществ.

3.3.2. Метод наблюдения

Аэродромный метеорологический орган Авиационная метеорологическая станция (гражданская) первого разряда Краснодар обеспечивает круглосуточные, непрерывные наблюдения за состоянием погоды на аэродроме Краснодар.

Наблюдения являются основой для составления регулярных и специальных сводок, подлежащих распространению на аэродроме и за его пределами.

Основной пункт наблюдения расположен на 1 этаже модуля стартового диспетчерского пункта СДП-46 ВПП05R/23L.

Метеорологические наблюдения с основного пункта наблюдения производятся автоматически, дистанционно по датчикам комплексной радиотехнической метеорологической станции «КРАМС-4» за параметрами ветра, видимостью, количеством выпадающих осадков, температурой и влажностью воздуха.

Результаты визуальных наблюдений за количеством и формой облаков, явлениями текущей погоды и другая дополнительная информация, необходима для формирования сводок.

Грозу следует считать имеющей место над аэродромом со времени первых раскатов грома, независимо от того, наблюдается ли молния или осадки на аэродроме.

Гроза считается прошедшей или ушедшей за пределы аэродрома, если раскатов грома не слышно в течении 10 минут.

3.4. Условия сильного ветра

Сильный ветер — порывистый или стабильный ветер со скоростью более 75 км/ч (40 узлов). Сильный ветер (ветер со средней скоростью 15 м/сек и более) представляет повышенный риск повреждений и травм.

3.5. Таблица действий, предпринимаемых в условиях сильного ветра

Сильный ветер может привести к большим повреждениям, поэтому необходимо принять следующие минимальные меры предосторожности:

- обеспечьте безопасность ВС, установив на него дополнительные колодки и удалите все оборудование, находящееся около ВС, на места стоянки средств наземного обслуживания;
- будьте особенно осторожны и внимательны при открывании или закрывании дверей в отсеки ВС;
- убедитесь, что все припаркованные средства наземного обслуживания поставлены на стояночный тормоз и аутригеры (при их наличии);

- установите стояночный тормоз и, при необходимости, дополнительные средства защиты на всем немеханизированном оборудовании на перроне (т.е. багажные тележки и тележки для средств комплектования грузов);
- закрепите все грузовые сети и закройте все грузовые двери на самолете;
- убедитесь, что все пассажирские двери зафиксированы;
- убедитесь, что все окна кабины пилотов закрыты;
- закройте все панели обслуживания;
- закрепите шлиц-шарниры передней опоры шасси для предотвращения их движения под воздействием ветра при свободно движущихся колесах передней опоры;
- уберите все конусы безопасности;
- отведите все второстепенное наземное оборудование от самолета;
- установите оборудование подальше от самолета и за пределами траектории возможного движения самолета;
- вся техника, оставленная на открытой площадке, должна быть закреплена; для этого, установите стояночный тормоз, расстыкуйте цепочку из тележек с тем, чтобы каждая тележка удерживалась в неподвижном положении собственным тормозным устройством или, состыкуйте их с транспортным средством, позволяющим удержать их на месте;
- убедитесь в том, что все контейнеры, установленные на тележках или транспортерах, закрыты, а их двери или шторы зафиксированы;
- уберите все пустые незакрепленные контейнеры из зон возле самолета. По возможности, пришвартуйте их вместе или к неподвижному объекту или уберите их в ангар;
- закрепите стремянки, привязав их цепью за поручни или к забору, или к другому закрепленному оборудованию, либо положив их на бок; убедитесь, что гидроподъемники опущены (если были установлены ИТП провайдера);
- опустите все оборудование для высотных работ, например, погрузчики, лестницы, загрузчики бортового питания и установите приспособления для обеспечения устойчивости;
- уберите все незакрепленное оборудование, например, упоры, конусы, контейнеры для сбора мусора.

Ограничения по эксплуатации дверей самолёта:

- не эксплуатируйте двери ВС при скорости ветра свыше 20м/с (40 узлов);
- не оставляйте двери ВС открытыми при скорости ветра свыше 33 м/с (65 узлов).

3.6. Пыльные бури и пониженная видимость

В районе аэродрома Краснодар климатические явления в виде пылевых бурь не проявляются и не прогнозируются.

3.7. Интенсивная жара

Экстремальные температурные условия могут повлиять на безопасность работ, выполняемых персоналом, в зависимости от продолжительности воздействия, наличия средств индивидуальной защиты, характера выполняемых работ и графика смен. Весь персонал должен быть проинформирован о факторах риска, а также процедурах и технологиях выполнения работ, которые должны быть адаптированы к таким температурным условиям. При работе в экстремальных температурных условиях, необходимо получить соответствующие консультации у медицинского специалиста.

Персонал, работающий в условиях высоких температур, должен пройти соответствующий инструктаж.

Риски для здоровья, связанные с тепловой нагрузкой, можно минимизировать следующими способами:

- достаточные перерывы в работе, вентиляция рабочего помещения, укрытие в тени при работе на открытом воздухе для сокращения времени нахождения под прямыми лучами солнца;
- наличие источника с достаточным запасом питьевой воды возле места выполнения работ;
- свободная и соответствующая погодным условиям одежда;
- посменная работа с контролем за соблюдением графика.

4. СИГНАЛЫ, ПОДАВАЕМЫЕ РУКАМИ

4.1. Введение

С целью стандартизации коммуникации «наземный персонал - наземный персонал» и «наземный персонал - ЭВС» определены следующие визуальные сигналы, подаваемые руками:

- сигналы, подаваемые руководителем подъезда/отъезда: используются руководителем подъезда/отъезда при взаимодействии с операторами средств наземного обслуживания для обеспечения движений любого вида наземной техники;
- сигналы управления движением ВС (Marshalling): используются ДПВС с целью помочь летному экипажу в процессе запуска двигателей, регулирования движения ВС во время буксировки ВС носом или хвостом вперед за переднюю стойку шасси, при заруливании и выруливании ВС.
- сигналы, подаваемые при наземном обслуживании ВС: используются ДПВС для передачи ЭВС и наоборот, информации по наземному обслуживанию.
- сигналы при буксировке ВС используются в процессе присоединения /отсоединения тягача /водила в начале и по окончании буксировки ВС.

4.2. Условия для использования сигналов руками

Лицо, подающее сигналы руками, обязано:

- использовать только утвержденные сигналы;
- одевать куртку с флуоресцентной маркировкой или светоотражающий жилет;
- выполнять назначенную функцию в течение всей процедуры;
- поддерживать постоянный визуальный контакт с наземным персоналом и ЭВС в течение всего процесса маневрирования. Если визуальный контакт потерян, операцию нужно прекратить и начать только тогда, когда визуальный контакт будет установлен;
- находиться в стороне от заданной траектории движения транспортного средства/ВС, где это возможно.

4.3. Сигналы руками, применяемые руководителем подъезда/отъезда (для наземной обслуживающей техники)

4.3.1 "ЕЗЖАЙТЕ НА МЕНЯ"

- руки подняты вверх ладонями назад и двигаются назад-вперед.



4.3.2 "ВОЗЬМИТЕ ВПРАВО" (по ходу движения)

- левая рука вытянута горизонтально в сторону ладонью вниз, правая рука поднята и двигается вперед-назад.



4.3.3 "ВОЗЬМИТЕ ВЛЕВО" (по ходу движения)

- правая рука вытянута горизонтально в сторону ладонью вниз, левая рука поднята и двигается вперед-назад.



4.3.4 "ОСТАНОВИТЕСЬ"

- руки подняты вверх и несколько раз скрещиваются над головой.



4.3.5 "ОТЪЕЗЖАЙТЕ ДЛЯ ПОВТОРЕНИЯ МАНЕВРИРОВАНИЯ"

- руки опущены и несколько раз скрещиваются у ног перед собой.

**4.3.6 "ПОДНИМИТЕ РАБОЧЕЕ ОБОРУДОВАНИЕ"**

- руки вытянуты горизонтально в стороны ладонями вверх и двигаются вверх - в стороны.

**4.3.7 "ОПУСТИТЕ РАБОЧЕЕ ОБОРУДОВАНИЕ"**

- руки вытянуты горизонтально в стороны ладонями вниз и двигаются вниз - в стороны.

**4.3.8 "ПРЕКРАТИТЕ ПОДЪЕМ (ОПУСКАНИЕ) РАБОЧЕГО ОБОРУДОВАНИЯ"**

- руки вытянуты горизонтально в стороны ладонями вперед и двигаются вперед - в стороны.



4.3.9 "ВСЕ В ПОРЯДКЕ"

- правая рука, поднятая вверх, неподвижна, левая рука опущена.

**4.3.10 "ОТЪЕЗЖАЙТЕ"**

- правая рука, поднятая вверх ладонью вперед, движется вперед-назад, левая рука опущена.

**4.4. Сигналы руками, подаваемые ДПВС в наушниках водителю тягача при буксировке****4.4.1. Отключение тормозов тягача**

Поднятая рука чуть выше уровня плеч с сжатой в кулак кистью. Убедившись в визуальном контакте с водителем тягача разжимается кулак.

4.4.2. Все готово для буксировки



Необходимо держать вытянутую руку прямо под углом 90^0 к плечу, кисть сжата в кулак, большой палец смотрит вверх. Значение: все оборудование убрано от самолета, колодки убраны, тормоза самолета отключены, ЭВС дал разрешение на начало буксировки к месту запуска.

4.4.3. Отрицательно/ожидание



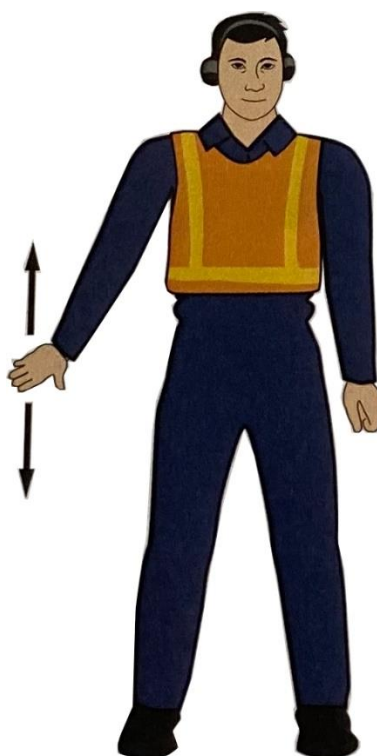
Необходимо держать вытянутую руку прямо под углом 90^0 к плечу, кисть сжата в кулак, большой палец смотрит вниз. Значение: самолет не готов к буксировке к точке запуска и необходимо ожидать.

4.4.4. Включение тормозов тягача/остановка



Поднятая рука, не сжатая в кулак, чуть выше уровня плеч, убедившись в наличии визуального контакта с водителем тягача, сжать кисть в кулак. В конце буксировки для водителя тягача это означает, что самолетные тормоза включены. Водитель тягача подтверждает включение тормозов.

4.4.5. Тормозите



Рука опущена вниз под углом 45° к туловищу, производятся «похлопывающие» движения.

4.4.6. Изменение направления буксировки



Дотронуться пальцем до кончика носа, при этом рука находится под углом 90° к плечу, вытянуть руку в направлении, в котором необходимо разворачивать самолет.

4.5. Сигналы, подаваемые руками при буксировке-сигналы, подаваемые сопровождающим у законцовок крыла регулировщику/водителю тягача

4.5.1. Самолет может начинать движение



Поднять полностью вытянутую правую руку с жезлом над головой, при этом левая рука с жезлом опущена под углом 45° к туловищу.

4.5.2. Прекратить движение самолета



Полностью вытянутые руки с жезлами в горизонтальном положении (90° градусов к туловищу) на уровне плеч, поднять руки с жезлами до их пересечения над головой.

4.5.3. Ожидайте разрешение для начала движения самолета



Полностью вытянутые руки с жезлами вниз, так чтобы между руками и туловищем образовался угол 45° . оставаться в таком положении до тех пор, пока путь самолета не будет свободен.

4.6. Сигналы руками при руководстве движением ВС (подаваемые для ВС)

В АО «МАКр» запрещено выполнять «Marshalling» если нет соответствующей подготовки и необходимых полномочий.

Стандартные сигналы руками при руководстве движением ВС подаются спереди ВС, стоя лицом к пилоту, в поле его зрения четко и точно. Использовать жезлы.

Использовать светящиеся жезлы для лучшей видимости сигналов, подаваемых руками, в следующих ситуациях:

- а) в условиях недостаточной освещенности перрона;
- б) в условиях плохой видимости;
- г) в ночное время;

ВНИМАНИЕ: Для исключения путаницы со стороны экипажа не использовать сигналы, подаваемые руководителем подъезда/отъезда для наземной техники, до тех пор, пока не будет завершена регулировка движения ВС.

4.6.1. Обозначение гейта/стоянки



Поднять полностью вытянутые руки вперед на уровне плеч, поднять руки с жезлами прямо над головой, указывая вверх, перемещать руки вперед и назад, чтобы предотвратить сливание с задним планом.

4.6.2. Продолжение руления прямо вперед



Вытянуть руки в стороны, согнуть руки в локтях, перемещать руки и жезлы вверх и вниз от талии к голове.

4.6.3. Уменьшение скорости



Вытянуть руки в стороны и слегка согнуть в локтях. Опускать руки вниз «похлопывающими» движениями, перемещать жезлы вверх и вниз от талии к коленям.

4.6.4. Разворот вправо (со стороны пилота)



При вытянутой левой руке с жезлом в сторону под углом 90° к туловищу, правой рукой подать сигнал «двигаться вперед». Интенсивность движения сигнализирующей рукой указывает на скорость разворота ВС.

4.6.5. Поворот влево (со стороны пилота)



При вытянутой правой руке с жезлом в сторону под углом 90° к туловищу, левой рукой подать сигнал «двигаться вперед». Интенсивность движения сигнализирующей рукой указывает на скорость разворота ВС.

4.6.6. Остановка



Полностью вытянуть руки с жезлами горизонтально под углом 90° к туловищу на уровне плеч. Поднимать руки с жезлами до пересечения над головой.

4.6.7. Место ожидания/ждать сигнала



Вытянуть руки жезлами вниз под углом 45° к туловищу. Сохранять такое положение до получения ВС разрешения на выполнение следующего маневра.

4.6.8. Следовать к следующему сигнальщику или по указанию командно-диспетчерского пункта/службы управления наземным движением



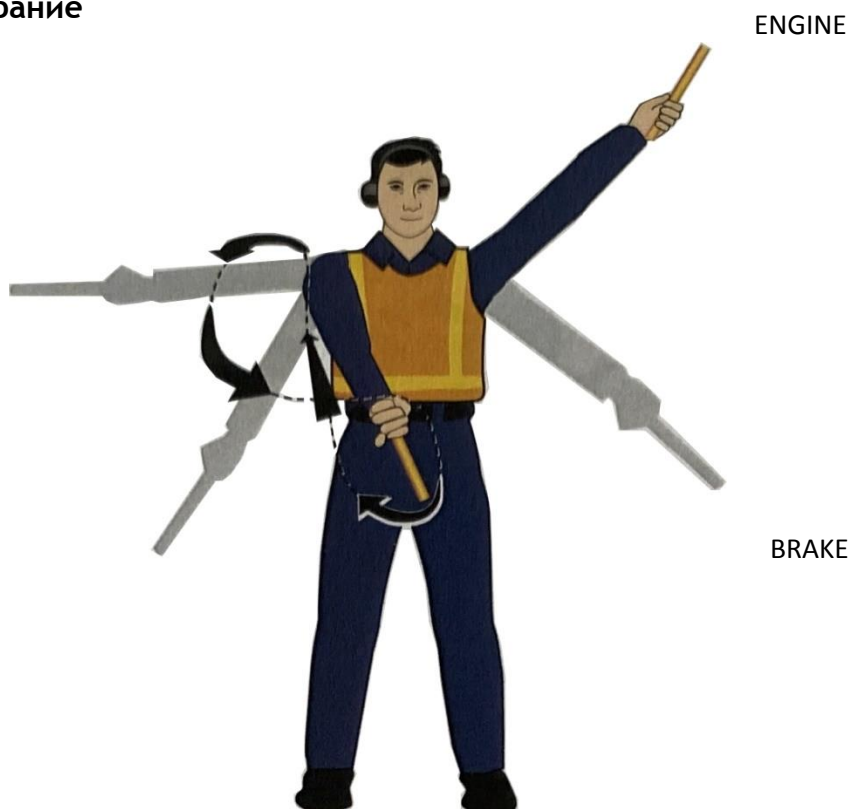
Вытянуть обе руки вверх, перемещать вытягивая руки с жезлами в сторону в направлении следующего ДПВС.

4.6.9. Отправление воздушного судна



Сделать стандартное военное приветствие правой рукой и/или жезлом, чтобы разрешить отправку ВС. Сохранять визуальный контакт с ЭВС до тех пор, пока самолет не начал движение.

4.6.10. Возгорание



Держа правую руку прямо, делать правой рукой движения в форме растянутой цифры 8 или веерообразное движение от плеча к колену. Одновременно указав левой рукой с жезлом место возгорания.

4.6.11. Включить тормоза



Поднять правую руку чуть выше уровня плеч, ладонь открыта. Убедившись в наличии визуального контакта с ЭВС, сжать кисть в кулак. Не менять положения до тех пор. Пока не поступит подтверждение от ЭВС в виде отогнутого в верх большого пальца.

4.6.12. Выключить тормоза



Поднять правую руку чуть выше уровня плеч, кисть сжата в кулак. Убедившись в наличии визуального контакта с ЭВС, разжать кулак. Не менять положения до тех пор. Пока не поступит подтверждение от ЭВС в виде отогнутого в верх большого пальца.

4.6.13. Колодки установлены

Руки с жезлами полностью вытянуты над головой. Сближать жезлы «тыкающими» движениями до тех пор, пока жезлы не соприкоснутся. Убедиться в подтверждении от ЭВС.

4.6.14. Колодки убраны

Руки с жезлами полностью вытянуты над головой. Разводить жезлы «тыкающими» движениями. Не убирать колодки до тех пор, пока не получите разрешение убрать колодки от ЭВС.

4.6.15. Запустить двигатели

Поднять правую руку до уровня головы, при этом жезл поднят вверх. Производить рукой вращательное движение, при этом левая рука поднята выше уровня головы и указывает на ВС.

4.6.16. Аварийная остановка двигателя/заглушить двигатели

Вытянуть правую руку с жезлом перед собой до уровня плеча, переместить руку с жезлом к левому плечу, затем к правому плечу движением. Пересекающим горло. Держать правую руку с сжатой кистью в кулак над головой.

4.7. Сигналы, подаваемые руками для обозначения технического обслуживания/обслуживания - сигналы, подаваемые наземным персоналом экипажу ВС

Сигналы используются только когда голосовая связь не возможна. 100 % подтверждение получения сигналов ЭВС.

4.7.1. Соединить буксировочное водило



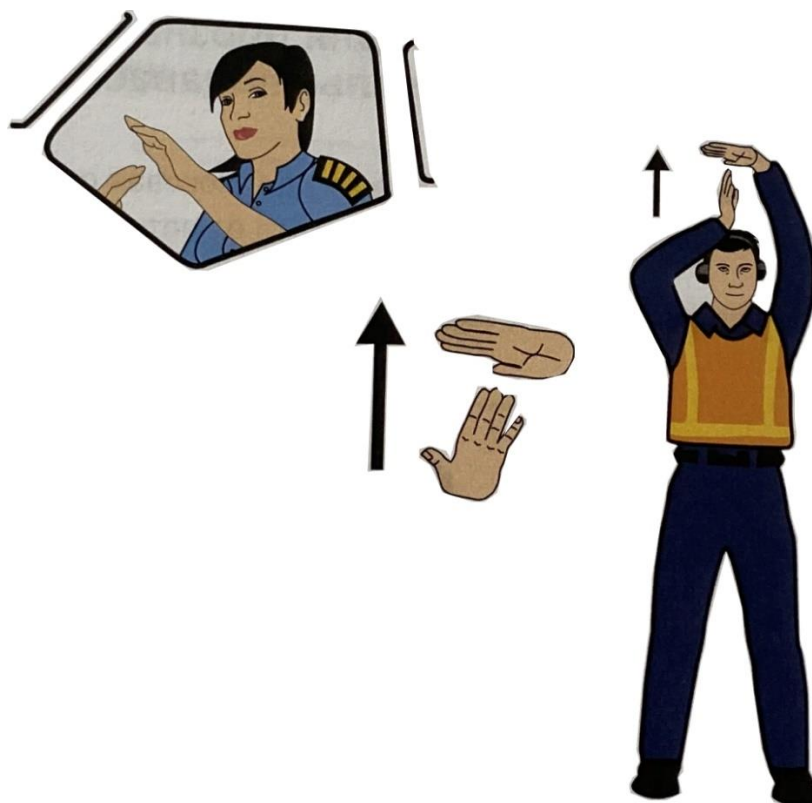
Руки подняты выше головы, одной рукой удерживать локоть.

4.7.2. Подача воздуха



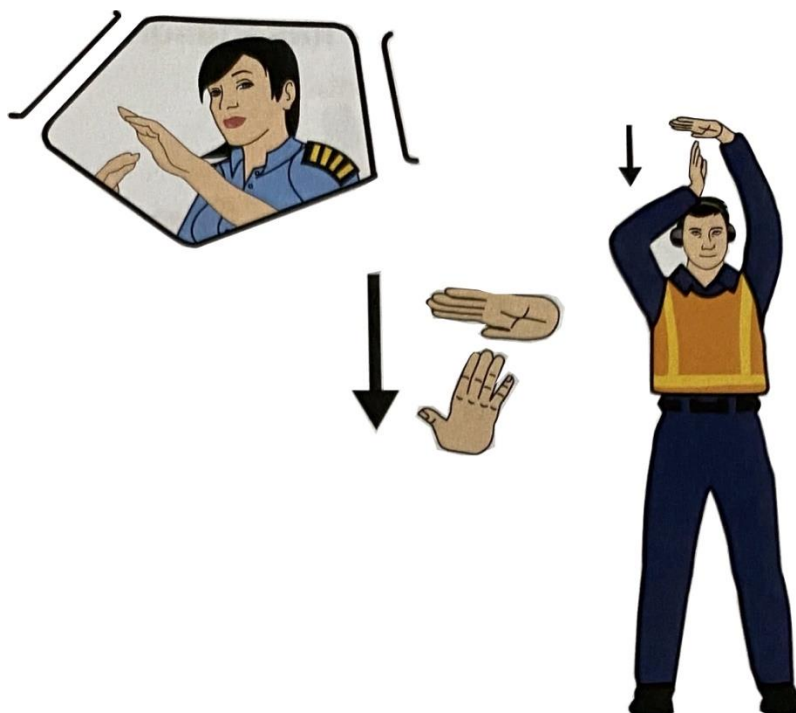
Махнуть руками вверх и вниз от бедра. Ладони направлены вверх.

4.7.3. Наземное питание подключено/выключено



Подключить наземное питание:

Руки полностью вытянуты выше уровня головы, левая ладонь раскрыта горизонтально, кончики пальцев правой руки двигаются до касания открытой ладони левой руки (формируется буква «Т»).



Отключить наземное питание:

Руки полностью вытянуты выше уровня головы, левая ладонь раскрыта горизонтально, кончики пальцев правой руки касаются левой ладони

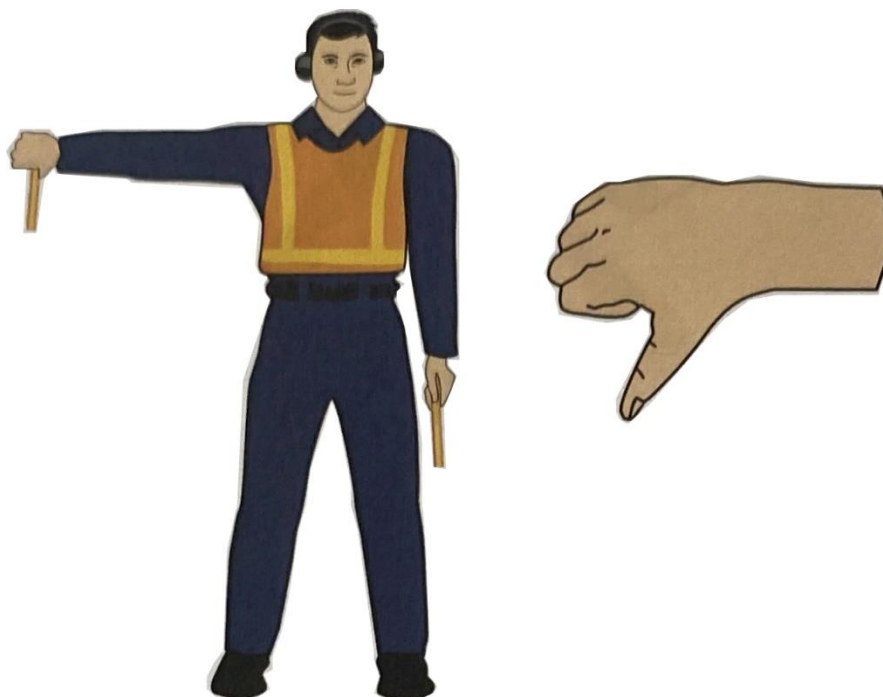
(формируется буква «Т»), снижать правую руку отводя от левой. Не выключать наземное питание без разрешения ЭВС.

4.7.4. Положительно/все свободно



Поднять правую руку, направляя жезл вверх или поднять правую руку с сжатой кистью в кулак и большим пальцем, смотрящим вверх, левая рука остается на уровне бедра.

4.7.5. Отрицательный ответ



Держать левую руку, вытянутую в сторону на уровне плеча под углом 90° к туловищу, указывая направление вниз жезлом или большим пальцем правой руки, при этом левая рука опущена вниз и прижата к бедру.

4.7.6. Установить связь с использованием системы внутренней связи (самолетного переговорного устройства - СПУ)



Вытянуть обе руки в стороны под углом 90° к туловищу и прижать ладони к ушам.

4.7.7. Не трогать рычаги управления



Поднять правую руку над головой, сжать кисть в кулак или держать жезл в горизонтальном положении, при этом левая рука опущена и прижата к бедру.

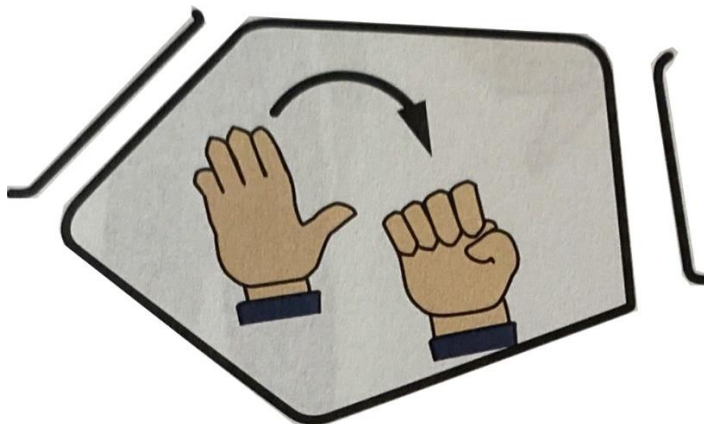
4.7.8. Открыть/закрыть трап в передней части/хвостовой части самолета



При правой руке, опущенной вниз и левой руке, поднятой над головой под углом 45° к туловищу, выполнять движение правой рукой в направлении левого плеча.

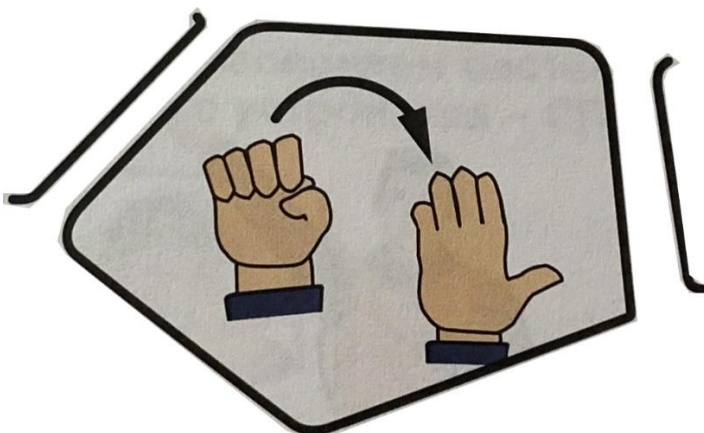
4.8. Сигналы, подаваемые руками для обозначения технического обслуживания/обслуживания - сигналы, подаваемые летным экипажем персоналу наземного обслуживания

4.8.1. Тормоза включены



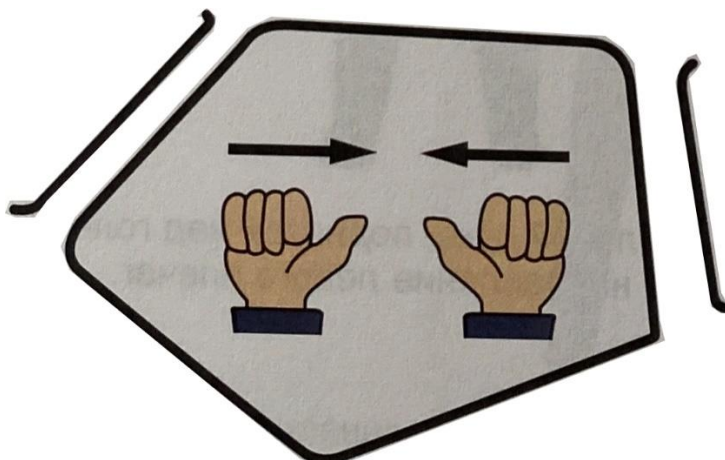
Рука поднята, пальцы вытянуты, в горизонтальном положении на уровне лица, рука сжата в кулак.

4.8.2. Тормоза отпущены



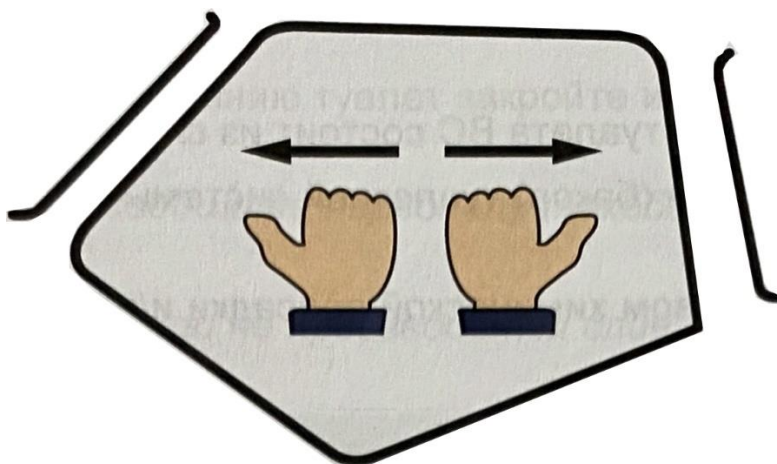
Рука поднята, пальцы сжаты в кулак. В горизонтальном положении на уровне лица, разжимать пальцы и открывать ладонь.

4.8.3. Установить колодки



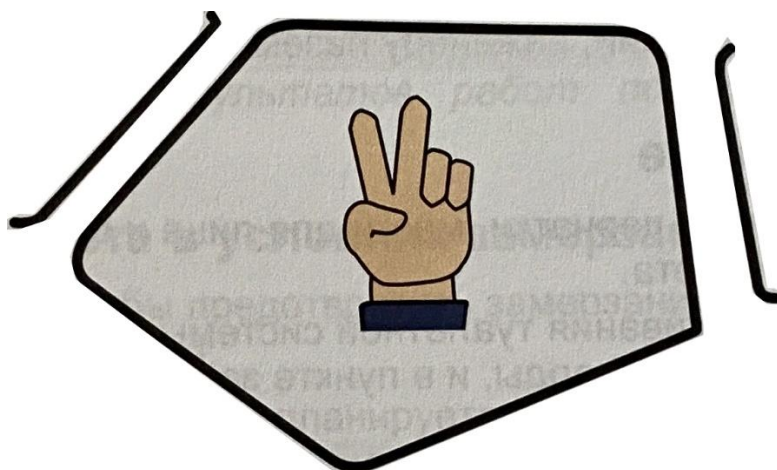
Руки подняты на уровне лица, ладони смотрят наружу с отведенными в сторону большими пальцами и сжатыми кистями в кулак, движение рук направлено внутрь.

4.8.4. Убрать колодки



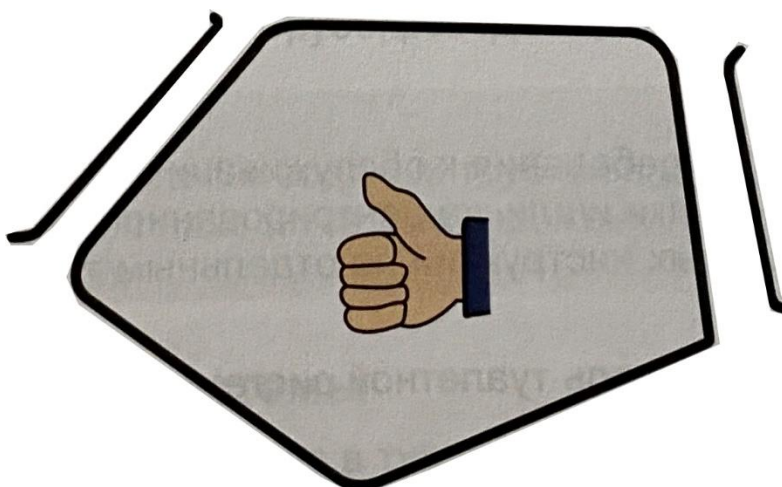
Руки подняты на уровне лица, ладони смотрят внутрь с отведенными в сторону большими пальцами и сжатыми в кулак кистями, движение рук направлено в стороны.

4.8.5. Готов к запуску двигателя (двигателей)



Разжать на руке пальцы в количестве, соответствующем номеру двигателя, подлежащего запуску.

4.8.6. Разрешено



Одна рука поднята, с отведенным большим пальцем вверх, кисть сжата в кулак. Подтверждение всех действий, выполняемых на перроне.

5. ОБСЛУЖИВАНИЕ ТУАЛЕТА

5.1. Введение

Полный цикл последовательности действий при обработке системы удаления отходов ВС состоит из:

- вызов спецмашины для обработки системы удаления отходов на ВС;
- руководство подъездом спецмашины обработки системы удаления отходов ВС;
- контроль за выполнением работ по обработке системы удаления отходов ВС;
- подготовительные работы;
- слив отходов из сливных баков ВС;
- промывка сливных баков ВС;
- заправка сливных баков ВС химической жидкостью или концентрированной дезодорирующей жидкостью для заправки, в зависимости от обстоятельств;
- руководство отъездом спецмашины обработки системы удаления отходов ВС;
- заключительные работы после выполнения обработки системы удаления отходов ВС.

ВНИМАНИЕ: Жидкие отходы из туалетов являются коррозионным веществом. Перед выполнением обслуживания необходимо осмотреть сервисную панель туалета ВС на предмет наличия признаков утечки. Если обнаружены голубые полосы, необходимо произвести очистку до начала работ по обслуживанию туалета. После очистки необходимо проверить повторно и убедиться, что утечки нет. Образование наледи на больших высотах может повлиять на летную годность и привести к повреждению элементов ВС. В случае возможной утечки немедленно информировать в первую очередь ЭВС, бригадира ДПВС, представителя авиакомпании, технический состав авиакомпании (при наличии на борту ВС).

5.2. Требование к гигиене

Работы по сливу и обработке санузлов самолетов производятся согласно действующей документации:

- эксплуатационной;
- технологическими указаниями;
- технологическими картами по конкретному виду ВС;
- стандартом работ.

При руководстве подъездом/отъездом спецмашины устанавливаются согласно производственным инструкциям.

При заправке водой приемных баков туалетов ВС всегда производится заправка спец жидкостью.

Запрещается подниматься и спускаться на ВС по приставным лестницам, пользоваться при выполнении работ только исправными стремянками.

Работы производятся только в резиновых перчатках, спецобуви и спецодежде.

Для каждого типа ВС имеются особые требования к заправке туалетных комнат и к количеству жидкости для заправки и/или концентрированной дезодорирующей жидкости для заправки.

ВА-ОКС, обслуживающий туалетные системы ВС, НЕ выполняет работы по обслуживанию водяной системы ВС в течение одной смены.

5.3. Процедуры по обслуживанию туалетов ВС

5.3.1. Общие положения

Для каждого типа ВС имеются свои специальные требования в отношении обслуживания туалетной системы и количества химической жидкости и/или концентрированного дезодоранта, применяемых при обслуживании туалета.

Перед тем, как открыть эксплуатационный щиток в туалете, ВА-ОКС:

- осматривает зону вокруг щитка на предмет пятен, подтеков или повреждений;
- открывая эксплуатационный щиток, соблюдает максимально допустимую дистанцию и следит, чтобы не было признаков течи;
- открывая крышку сливного фитинга, соблюдает максимально допустимую дистанцию и следит, чтобы не было признаков течи;
- перед тем, как потянуть ручку сливного крана, должен убедиться, что Y-образный фитинг сливного шланга подсоединен правильно;
- производит слив всей воды из сливного бака(ов);
- производит промывание сливного бака(ов) и снова сливается из него(них) вся вода;
- производит заправку бака(ов) необходимым количеством воды и дезинфицирующего средства - в зависимости от требований по наземному обслуживанию для конкретного типа ВС;
- производит заполнение сливного бака(ов) правильным количеством воды и пакетов с концентрированным дезодорантом или заранее смешанной жидкостью, в зависимости от обстоятельств;
- после заправки выполняет проверку на отсутствие течи в крышке сливного фитинга и в наконечнике Y-образного фитинга сливного шланга;
- плотно закрывает выпускное отверстие, для предотвращения образования льда во время полета;
- вытирает остатки воды и дезинфицирующего средства;
- осматривает зону работ на предмет возможной течи.

После заправки ДПВС закрывает и защёлкивает крышки фитингов и эксплуатационного щитка.

ВА-ОКС сообщает ЭВС, если:

- обнаружена утечка жидкости;
- сливной кран не открывается или вода из сливного бака не сливается;
- о любом разлиии жидкости.

5.3.2. Слив туалетной системы ВС

ВА-ОКС сливает всю жидкость из сливной системы ВС в сливной бак спецмашины для заправки туалетной комнаты.

Во время слива следит за сливным шлангом, чтобы убедиться в том, что сливной бак совершенно пуст. Шланг будет вибрировать несколько секунд, пока содержимое сливного бака ВС будет проходить по нему в сливной бак автоцистерны с водой для заправки туалетной комнаты.

Для оптимального результата рекомендуется сливать жидкость из сливных баков по очереди.

5.3.3. Обслуживание туалета в условиях замерзания

Для того, чтобы предотвратить замерзание жидкости в смывных баках на ВС, необходимо принять следующие меры:

- слейте всю жидкость из сливных баков в соответствии с процедурами, описанными в п. 5.3.2. настоящего Руководства, если планируется стоянка ВС на открытом воздухе при отключенном электропитании и температуре воздуха около или ниже точки замерзания, согласно требованиям РНО авиакомпаний перевозчиков по типам ВС; сообщите о необходимости слива жидкости ЭВС.

- заполнение туалетной системы производится только после восстановления подачи электропитания и как можно ближе ко времени отправления ВС;

- прежде, чем закрывать крышку, необходимо убедиться, что вся вода из заправочной линии слита, чтобы предотвратить замерзание жидкости внутри заправочной системы.

Запрещено: пытаться самостоятельно удалить замёрзшую субстанцию из заправочной системы, с коннекторов или с эксплуатационных щитков. Лед удалять только методом обогрева элементов системы.

5.3.4. Нерабочие туалетные системы

Если обслуживание невозможно из-за дефектов в туалетной системе, необходимо обратиться за помощью к ЭВС либо провайдеру (при его присутствии на МС ВС) (например, для снятия панели и т.д.).

Если технического персонала нет, проинформировать ЭВС или представителя авиакомпании.

6. ЗАПРАВКА ПИТЬЕВОЙ ВОДОЙ

6.1. Общие положения

Заправка системы водоснабжения ВС осуществляется питьевой водой, соответствующей требованиям:

- стандарта IATA АНМ 440 (включающим требования World Health Organization (Всемирная организация здравоохранения),

- СанПиН 2.1.3684-21 "Санитарно-эпидемиологические требования к содержанию территорий городских и сельских поселений, к водным объектам, питьевой воде и питьевому водоснабжению, атмосферному воздуху, почвам, жилым помещениям, эксплуатации производственных, общественных помещений, организации и проведению санитарно-противоэпидемических (профилактических) мероприятий",

- Постановления Главного государственного санитарного врача РФ от 28 января 2021 г. N 3 "Об утверждении санитарных правил и норм СанПиН 2.1.3684-21 "Санитарно-эпидемиологические требования к содержанию территорий городских и сельских поселений, к водным объектам, питьевой воде и питьевому водоснабжению, атмосферному воздуху, почвам, жилым помещениям, эксплуатации производственных, общественных помещений, организации и проведению санитарно-противоэпидемических (профилактических) мероприятий".

Заправка водой **НЕ ДОЛЖНА** выполняться персоналом, который выполняет заправку туалетной комнаты в течение этой же смены.

Заправка водой производится в соответствии с требованиями по каждому типу ВС, и инструкциями, описанными в п.6.3.1 настоящего Руководства.

Заправка водой ВС выполняется только по разрешению и в соответствии с инструкциями авиакомпании, о любых отклонениях необходимо сообщать ЭВС, ДПВС или представителю авиакомпании.

6.2. Общие меры предосторожности по требованиям к гигиене

Перед началом работы ВА-ОКС, осуществляющим подготовку питьевой воды и заправку питьевой воды в ВС, необходимо переодеться в исправную, чистую спецодежду.

Операторы должны вымыть и продезинфицировать руки или надеть чистые одноразовые перчатки до обслуживания водяной системы и работать, обеспечивая чистоту выполняемых операций.

Штуцеры шлангов не должны касаться земли или других загрязнённых поверхностей, шланги должны быть безопасно размещены, необходимо проверять чистоту оборудования до и после обслуживания ВС. Когда заправочные шланги не используются, все насадки или наконечники должны быть защищены от загрязнения либо чехлами, либо путем установки наконечников на штатном месте-пине, либо помещением их в резервуар с хлорированной водой.

Не наполняйте автоцистерну с питьевой водой из того же источника, что и автоцистерну с водой для заправки туалетной комнаты.

Не паркуйте автоцистерну с питьевой водой и автоцистерну с водой для заправки туалетной комнаты в одном месте (минимальное удаление 30 метров).

Не заправляйте обе системы (туалетная комната и питьевая вода) на ВС одновременно.

Примечание: в случае одновременного прибытия спецмашин на ВС обслуживание туалетной системы ВС выполняется только после обслуживания ВС питьевой водой.

6.3. Процедуры по заправке ВС питьевой водой

6.3.1. Заправка баков воздушного судна питьевой водой

Заправка систем водоснабжения на ВС производится только после восстановления подачи электропитания.

Заправка систем водоснабжения на ВС производится в соответствии с технологическим графиком обслуживания (ТГО), назначенным на рейс.

Прежде чем подсоединять заправочный шланг к ВС, промойте шланг под напором. Штуцер шланга должен быть проверен на чистоту до соединения с ВС.

Примечание: в машинах, оборудованных для хранения шланга штатным местом-пином, наконечник заправочного шланга должен дезинфицироваться и протираться специальными салфетками, смоченными дезраствором, перед каждой заправкой водой.

Обязательно после окончания заправки питьевой водой выполните очистку и сушку сервисной панели и прилегающих поверхностей.

К каждому типу ВС применяются отдельные требования к заправке и сливу.

Когда заправочные шланги не находятся в работе, выпускные отверстия должны быть защищены от загрязнения при помощи установки соответствующих чехлов на наконечники, установки наконечников на штатном месте-пине или путем погружения их в ёмкости с хлорированной водой.

6.3.2. Заправка/слив питьевой водой в условиях замерзания

В целях предотвращения замерзания воды в баках и трубопроводах ВС, при заправке в условиях замерзания необходимо принять следующие меры:

- ВС с заполненной водяной системой должно подогреваться от ВСУ или наземного обогревателя;
- слить всю воду из баков с водой на ВС при стоянке ВС более трех часов в соответствии с требованиями по каждому типу ВС в специальные емкости для предотвращения образования наледи на МС;
- прежде, чем закрывать крышку, необходимо убедиться, что вся вода слита, чтобы предотвратить замерзание жидкости внутри водяной системы ВС;
- если в багажно-грузовом отсеке не идут погрузочно-разгрузочные работы, то люки БГО ВС должны быть закрыты, чтобы предотвратить замерзание водяной системы ВС.

Запрещено пытаться самостоятельно удалить замёрзшую воду из водяной системы или с эксплуатационных щитков. **Лед удалять только методом обогрева.**

7. УБОРКА САЛОНА ВС И НАРУЖНАЯ МОЙКА ВС

7.1. Внутренняя отделка и уборка ВС

Необходимо убрать и подготовить следующие 5 зон в соответствии со стандартами внутренней отделки салона ВС:

- пассажирские кресла;
- салон;
- кабина пилотов (дезинфекция по запросу, под контролем ЭВС);
- кухни;
- туалетные комнаты.

Дополнительно возможна уборка багажных отсеков ВС (по заявке ЭВС или по согласованию с представителем авиакомпании перевозчика).

Объем выполняемых работ по уборке и экипировке ВС может различаться в зависимости от длительности стоянки, времени полного цикла обслуживания ВС, соглашений с авиакомпаниями перевозчиками.

Уборка воздушного судна является составной частью обслуживания бытового оборудования и выполняется подготовленным к этой работе персоналом.

В соответствии с требованиями нормативных документов ГА РФ уборка воздушного судна обязательно для всех авиапредприятий и регулируется договором на наземное обслуживание с каждой авиакомпанией перевозчиком в индивидуальном порядке. Уборка воздушного судна позволяет:

- обеспечить более высокий уровень обслуживания пассажиров;
- создает условия для продления срока службы интерьера ВС.

Планирование и организация уборки ВС осуществляется как часть организации работ по наземному обслуживанию ВС и выполняется по окончании каждого рейса, а также согласно заявки на выполнение внутренней и внешней мойки, поступившей от авиакомпаний в ЦУР.

7.1.1. Посадочные места (пассажирские кресла)

В АО «МАКр» уборка посадочных мест производится согласно Комплексной технологии по внутренней уборке ВС и «Стандарта работы мойщика летательных аппаратов по внутренней уборке кухни, санузлов, салонов ВС».

Мойщик летательных аппаратов при обслуживании посадочных мест выполняет следующие действия:

- снимает одноразовые подголовники с пассажирских кресел;

Примечание: при использовании авиакомпанией-перевозчиком многоразовых подголовников по заявке экипажа, как дополнительная услуга, возможна протирка многоразовых подголовников дез. раствором.

- протирает откидные столики, включая края столика, вытирает отпечатки от чашек и стаканов, пятна от пальцев на обратной стороне столиков, следы подтеков жидкостей и остатки продуктов питания;

- очищает карманы пассажирского кресла от мусора и крошек;

- очищает пассажирское кресло от мусора и крошек; подлокотники и крышки пепельниц находятся в чистом состоянии;

- складывает ремни безопасности, они должны быть выпрямлены и расположены крест на крест;

- экипирует спинки кресел салонов одноразовыми подголовниками.

Примечание: у авиакомпаний-перевозчиков, использующих многоразовые подголовники на пассажирских креслах, замена таких подголовников выполняется при экипировке салона ВС.

7.1.2. Салон ВС

В АО «МАКр» уборка посадочных мест производится согласно Комплексной технологии по внутренней уборке и «Стандарта работы мойщика летательных аппаратов по внутренней уборке салонов (работающего с пылесосом)».

Мойщик летательных аппаратов при уборке салонов ВС:

- подготавливает пылесос к очистке коврового покрытия от мусора и пыли;
- очищает ковровое покрытие салона ВС от хвостовой части;
- собирает мусор с багажных полок.

Примечание: протирка иллюминаторов, стеновых панелей производится по запросу дополнительной услуги от членов ЭВС.

7.1.3. Туалетные комнаты

В АО «МАКр» уборка посадочных мест производится согласно Комплексной технологии по внутренней уборке и «Стандарта работы мойщика летательных аппаратов по внутренней уборке кухни, санузлов, салонов ВС».

Мойщик летательных аппаратов при уборке туалетных комнат:

- очищает раковины и краны в санузлах (убирает с поверхности раковины мусор, протирает чистой салфеткой, смоченной техническим моющим средством);

- протирает зеркала в санузлах (удаляет чистой салфеткой, смоченной техническим моющим средством пятна и разводы с поверхности);

- очищает унитаз (протирает чистой салфеткой, смоченной техническим моющим средством сиденье и крышку унитаза, наливает на дно унитаза дезодорирующее техническое моющее средство, распыляет на внутренние поверхности техническое моющее средство);

- удаляет мусор из контейнеров туалета и вставляет новые;

- протирает пол в туалете (вытирает одноразовой чистой ветошью пол с техническим моющим средством).

7.1.4. Кухни

В АО «МАКр» уборка посадочных мест производится согласно Комплексной технологии по внутренней уборке и «Стандарта работы мойщика летательных аппаратов по внутренней уборке кухни, санузлов, салонов ВС».

Мойщик летательных аппаратов при уборке кухни:

- удаляет мешки с мусором из мусорных контейнеров кухни;
- проверяет поверхности столов на кухне (удаляет мусор с поверхностей кухонного оборудования, протирает рабочий стол чистой салфеткой с техническим моющим средством, протирает чистой салфеткой, смоченной техническим моющим средством духовые шкафы);
- протирает пол на кухне (собирает с полового покрытия мусор, протирает половое покрытие щеткой, предварительно смоченной техническим моющим средством при необходимости);
- выносит собранный мусор из салона ВС.

7.1.5. Пилотская кабина

В АО «МАКр» уборка пилотской кабины не производится. Уборка производится по запросу услуги от членов ЭВС и под строгим контролем выполняемых действий членами ЭВС.

7.2. Оборудование для уборки

Все оборудование и материалы, применяемые для уборки ВС, должны отвечать установленным стандартам и сертифицированы для применения на ВС.

Пылесосы - устройства, работающие от электрической сети ВС или от аккумуляторных батарей, используемые для очистки коврового покрытия, поверхности полов, системы вентиляции салона ВС, полостей для столиков, расположенных в подлокотниках кресел, а также пространства за кухонными шкафами.

Ручные щетки - для использования в местах, труднодоступных для пылесосов.

Устройство для удаления жевательных резинок - для удаления прилипших к поверхностям жевательных резинок.

Швабры и щетки - для мытья полов и плоских поверхностей. Швабры и щетки для туалетов маркированы для различия от используемых для мытья любых других зон салона ВС.

Полотенца или белая ткань - используется для мытья и натирания поверхностей.

Впитывающие салфетки - для удаления разлитых жидкостей.

Распылители - для нанесения моющих средств.

Одноразовая ткань - утилизируется сразу после использования в любых из основных зон ВС, т.е. салона, кухни или туалетных комнат.

Мягкие впитывающие валики - для удаления разлитых жидкостей.

Технические моющие средства:

- «СИ БИ А-18» (See Bee) - средство для внутренней мойки и чистки самолетов, а

также для промывки интегрированных топливных баков и мойки двигателей перед ремонтом. Растворимая в воде алкаивная жидкость, обладает дезодорирующим и антикоррозийными свойствами, не имеет запаха.

- «ХАНИ БИ КЛИНЕР 76» (Honey Bee Cleaner 76) - высококонцентрированное средство для удаления вязких пробок в дренажных системах туалетов самолетов, очистки туалетных фильтров и ухода за сантехникой. Не горит, не содержит токсичных компонентов.

- «Супер БИ Клинер 210Б» (Super Bee Cleaner 210B) - высококонцентрированное, эффективное моющее средство для внешней и внутренней мойки самолетов. Представляет собой композицию на базе воды, имеет приятный запах. Средство подходит для всех типов ВС.

- «Хани Би 50» (Honey Bee 50) - водяной раствор ароматизаторов и моющих веществ для обслуживания авиационных туалетов в полете и при обслуживании на формах

- «А-952» (растворитель) - негалогенный растворитель для удаления временных защитных покрытий, профилактических антикоррозийных покрытий, гудрона и масел, жевательной резины.

Все используемые химические средства сертифицированы Центром Государственного эпидемиологического надзора, Госстандартом Российской Федерации, одобрены ГосНИИ ГА, разрешенные ГОУВТ к применению на ВС ГА.

Весь необходимый для проводимых работ инвентарь выдается согласно плану работ на текущую смену, а также в соответствии с «Нормами расходов материальных средств, используемых для уборки ВС».

Весь инвентарь, необходимый для качественной уборки салона ВС, сложен в сумку, которую мойщик берет с собой на борт ВС.

7.3. Основные инструкции по охране труда

Мойщики летательных аппаратов обязаны применять и надевать необходимые средства индивидуальной защиты.

Соблюдать осторожность при проверке щелей в чехлах пассажирских кресел, карманов для исключения порезов и травм, которые могут нанести острые предметы, оставленные в данных местах.

Использовать соответствующие контейнеры для загрязняющих веществ, грязных и острых предметов.

Утилизация мусора в АО «МАКр» производится в соответствии с требованиями законодательства РФ.

Только подходящие и одобренные чистящиеся средства, и материалы используются для уборки ВС.

Необходимо предварительно ознакомиться с паспортом безопасности химического состава (Material Safety Data Sheets - MSDS) средств, используемых при уборке салона ВС, чтобы понимать опасность, которую могут представлять данные вещества.

Необходимо соблюдать осторожность при подъеме/спуске по ступеням самоходного пассажирского трапа, а также стремянок.

7.4. Утерянные/обнаруженные/поврежденные/подозрительные предметы

Мойщикам летательных аппаратов категорически запрещено открывать и проверять любые обнаруженные предметы, содержание которых неизвестно и может представлять потенциальную опасность.

Любые обнаруженные предметы передаются бортпроводникам с составлением акта обнаружения, информация доводится бригадиру МЛА.

О любом обнаруженном повреждении пассажирского места, интерьера салона ВС немедленно сообщается бортпроводникам.

О любом обнаруженном подозрительном предмете немедленно сообщается бортпроводникам.

7.5. Утилизация мусора

В АО «МАКр» порядок утилизации мусора определен «Регламентом по обращению с отходами производства и потребления», приложение №1 к приказу ООО «БАЗЭЛ АЭРО» №96 от 26.06.2020 и «Регламентом взаимодействия между АО «Международный аэропорт «Краснодар» и ФГБУ «Краснодарская МВЛ» (от 07.07.2022г.)

7.6. Наружная мойка ВС

Наружная мойка ВС подразделяется на два основных вида:

- мойка (полная или частичная) выполняется при температуре +5°С и выше, с применением химических моющих средств и технической водой, аппарата высокого давления и инвентаря;
- сухая мойка (полная или частичная) выполняется при температуре +5°С и ниже, с применением химических моющих средств и инвентаря.

Запрещается выполнять мойку ВС при неблагоприятных или плохих погодных условиях: дождь, ливень, гроза, град, замерзающая морось, замерзающий дождь, снегопад, ветер выше 10м/сек, ураган, пыльной буря.

Время, затрачиваемое на выполнение наружной мойки ВС, зависит от объема работы и степени загрязнения.

Для мойки используются только сертифицированные для гражданской авиации моющие средства, исключаящие коррозию металлов, разрушение лакокрасочных покрытий обшивки и изделий, органического стекла, резины, тканей, пластмасс.

Наружная мойка ВС включает в себя:

- фюзеляж;
- передняя нижняя часть;
- хвостовая нижняя часть;
- боковая часть;
- верхняя часть.

Шасси:

- стойки;
- барабаны колес;
- створки;
- тележки.

Хвостовая часть:

- киль;
- стабилизатор (верхняя/нижняя часть).

Полукрылья:

- закрылки;
- предкрылки;
- элероны;
- обтекатели.

Двигатели:

- пилоны;
- капоты.

Багажное отделение.

Ниша шасси.

После получения заявки от авиакомпании-перевозчика начальник смены СНО передает информацию начальнику СНО (дублирует информацию начальнику участка МЛА) для обеспечения операционного взаимодействия между участками СНО и согласования всех условий проведения наружной мойки ВС.

Начальник участка МЛА (бригадир МЛА) вместе с представителем Заказчика:

- осматривает и определяет степень загрязнения ВС;
- согласовывает окончательные сроки проведения работ.

Начальник участка МЛА (бригадир МЛА) согласовывает с начальником СНО необходимый расчет персонала МЛА.

Все работы по наружной мойке разрешается проводить только после получения разрешения от персонала, под ответственностью которого находится ВС.

Процесс взаимодействия участков СНО при проведении работ по наружной мойке ВС регламентируется «Технологией организации работ по наружной мойке ВС в АО «МАКр».

В процессе проведения частичной мойки, таких частей как стойки шасси, необходимо присутствие инженерно-технического состава (представителей авиакомпании перевозчика).

Сложные элементы ВС, такие как шасси, двигатель и механизацию крыла обслуживают авиаспециалисты, допущенные к выполнению данного вида работ (инженерно-технический состав).

Процесс мойки ВС в АО «МАКр» регламентируется «Стандартом мойщика летательных аппаратов по выполнению работ по мойке ВС» и «Технологией организации работ по наружной мойке ВС в АО «МАКр».

8. ЗАПРАВКА ВС ТОПЛИВОМ

8.1. Заправка воздушного судна топливом производится с разрешения должностного лица, под ответственностью которого ВС находится (экипаж ВС, либо наземный технический персонал).

8.2. Потребное количество топлива на полет определяется экипажем ВС с учетом остатка топлива в баках или системах ВС.

8.3. Заправку воздушных судов топливом производят с помощью централизованных заправочных систем (если МС оборудованы им), топливозаправщиков (ТЗ) и других заправочных средств, в соответствии с требованиями документов по их эксплуатации. Раздаточные устройства этих средств должны быть исправными и чистыми, крышки фильтров и заливные

горловины опломбированными в установленном порядке, огнетушители должны располагаться на ТЗ в легкодоступных местах (в боксах открытого типа или в рамах с быстро открывающимися замками). Транспортные средства и наземное оборудование, не предназначенное для заправки топлива, а также персонал не должны находиться под заправочными горловинами во время заправки ВС.

ВНИМАНИЕ: Запрещается производить заправку/слив авиатоплива без противопожарного оборудования, необходимого для первоначального тушения при возгорании топлива/оборудования.

8.4. В зоне заправки топливом не допускать падение, соударение, перетаскивание предметов с металлическими частями, способными стать причиной возникновения искры.

8.5. Персонал, ответственный за выпуск ВС (ДПВС), перед началом заправки топливом должен:

- проверить наличие и состояние противопожарных средств на МС ВС;
- выполнить руководство подъездом ТЗ к ВС, в соответствии со схемой размещения спецтранспорта на МС ВС для данного типа ВС;
- убедиться в установке упорных колодок под колесами основных опор шасси ВС и под колесами ТЗ;
- убедиться, что колодки не соприкасаются с шасси (при заправке ВС под весом топлива может просесть и зажать упорные колодки);
- убедиться в отсутствии под крылом, фюзеляжем, гондолами двигателей ВС стремянок, постороннего оборудования и других крупногабаритных предметов;
- убедиться в правильности постановки ТЗ на МС и отсутствия помех для свободного отъезда ТЗ с МС в случае возникновения аварийной ситуации;
- убедиться, что ВС заземлен;
- убедиться в заземлении заправочного средства (ТЗ) и подключение троса (провода) выравнивания электрического потенциала ВС и заправочного средства(ТЗ);
- установить в районе панели заправки на крыле /заправочной горловины авиационную стремянку, с учетом типа ВС;
- открыть лючок доступа к панели заправки;

Примечание: для ВС А319 с панелью заправки на крыле открытие лючка необходимо производить только после осмотра и уборки механизации крыла; после открытия лючка панели заправки топливом для его фиксации необходимо установить страховочную штангу (doorstay), расположенную на лючке доступа к топливной панели.

- снять крышку заправочной горловины; обратить внимание на наличие страховочной цепочки крышки;
- выставить (если требуется) топливные значения на панели заправки ВС (информацию о количестве заправки топливом по бакам получает от экипажа);
- получить от экипажа разрешение на заправку ВС топливом;
- доложить экипажу (устно/по радиосвязи/по СПУ) о начале заправки ВС.

8.6. В процессе заправки топливом персонал, ответственный за выпуск ВС (ДПВС):

- контролирует симметричность заправки крыльевых топливных баков ВС, соответствие заправки топливных баков заданным значениям;
- выполняет включение/выключение кранов заправки (дублирует их закрытие);

- информирует экипаж в случае возникновения аварийных ситуаций.

8.7. Заправка ВС топливом (слив топлива) должна быть немедленно прекращена в следующих случаях:

- при нарушении герметичности заправочных рукавов и штуцеров;
- при обливе ВС или заправочного средства (ТЗ, автоцистерны, агрегата ЦЗС (при наличии) и других средств) топливом, разливе топлива на землю/искусственное покрытие)/;
- при обнаружении паров топлива внутри отсеков воздушного судна или при какой-либо другой опасности;
- если имеется опасность молниевых разрядов;
- по требованию экипажа.

8.8. По окончании заправки персонал, ответственный за выпуск ВС (ДПВС), обязан:

- доложить экипажу (устно/по радиосвязи/по СПУ) об окончании заправки ВС;
- перевести в выключенное положение переключатели кранов заправки топливных баков;
- закрыть крышку заправочной горловины, проконтролировать надежность ее закрытия;
- закрыть лючок доступа к панели заправки ВС топливом, проконтролировать надежность закрытия замков лючка доступа к панели заправки (заподлицо с поверхностью крыла);

Примечание: для ВС А319 с панелью заправки на крыле до закрытия лючка доступа к топливной панели необходимо убрать страховочную штангу, расположенную на лючке доступа к топливной панели, в штатное положение.

- убрать авиационную стремянку на место хранения;
- убедиться в отсоединении тросов выравнивания потенциалов/заземления ТЗ;
- выполнить руководство отъездом ТЗ из зоны обслуживания ВС.

9. БЕЗОПАСНОСТЬ ВО ВРЕМЯ ОПЕРАЦИЙ ПО УДАЛЕНИЮ/ ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ОБЛЕДЕНЕНИЙ

9.1. Общие положения

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

Надлежащее удаление обледенения с последующей обработкой соответствующей жидкостью для предупреждения обледенения обеспечивает наилучшую защиту от снежно-ледяных отложений. Чтобы убедиться в эффективности обработки и соответствия самолета концепции чистого воздушного судна, необходимо выполнить визуальную или физическую проверку критических поверхностей самолета.

Проверка на наличие снежно-ледяных образований - необходимость проведения обработки ВС.

Если условия стоянки способствуют наземному обледенению, то самолёту не может быть дано разрешение на вылет, до тех пор, пока обученный и

компетентный персонал не произведет проверку на обледенение. Данная проверка должна быть произведена в соответствии с требованиями к состоянию поверхностей ВС после противообледенительной обработки. Она должна включать все критические поверхности ВС, и выполняться с места достаточной видимости этих поверхностей (с деайсера или с другого подходящего места или оборудования).

Необходимость проведения противообледенительной защиты определяется исходя из следующих критериев:

- удаление снежно-ледяных образований - любые снежно-ледяные образования, обнаруженные на контролируемых поверхностях, за исключением слоя инея, допускаемого производителем ВС, должны быть удалены;
- защита от обледенения - проводится при наличии условий для возможного образования и накопления снежно-ледяных образований на его критических поверхностях в период от начала руления до взлета.

Персонал обязан обеспечить, чтобы всё снежно-ледяные образования (за исключением инея, наличие которого допускается, были удалены с соответствующих поверхностей ВС в процессе противообледенительной обработки. Для более точного определения отсутствия прозрачного льда на поверхности, необходим физический (тактильный) контакт (потрогать рукой на ощупь).

При необходимости проведения защиты ВС от наземного обледенения применяется одноступенчатая или двухступенчатая процедура обработки поверхностей ВС.

Заказ на проведение противообледенительной защиты ВС должен определять те части ВС, которые необходимо обработать, а также необходимое время защитного действия или концентрацию ПОЖ при одноэтапной обработке и на втором этапе двухэтапной обработки.

9.2. Безопасность персонала

При выполнении ПОО требования и рекомендации АЕА (Ассоциация Европейских Авиакомпаний) должны соблюдаться; равно как и рекомендации производителя жидкости. Все жидкости должны соответствовать местным требованиям относительно способности к биологическому разложению и токсичности для воды, грунта и человека. Жидкости, разрешенные в соответствии со Стандартами SAE AMS 1424 и SAE AMS 1428; классифицируются как низкотоксичные. При импорте такой жидкости должны удовлетворяться местные экологические и медицинские требования, которые могут быть более строгими, чем международные.

Противообледенительные жидкости - это химический продукт на основе гликоля (этиленгликоля, пропиленгликоля или диэтиленгликоля) вредный для окружающей среды. При работе необходимо соблюдать инструкции по технике безопасности при работе со спецжидкостями компании, рекомендации производителя, законодательство по охране окружающей среды и охране здоровья.

Специальные меры предосторожности необходимо соблюдать при перемещении или продвижении по обледенелой или влажной поверхности самолёта, деайсера или по земле, в местах скопления ПОЖ после проведения противообледенительных процедур. Жидкость нельзя употреблять внутрь.

Желательно избегать контакта жидкости с кожей. Жидкости в основном не проникают через кожный покров, но длительных или повторных контактов необходимо избегать, т.к. это может вызвать обезвоживание и эффект переохлаждения кожи. Место контакта необходимо промыть с мылом и смазать увлажняющим кремом. Избегайте попадания жидкости в глаза.

В случае попадания в глаза промыть чистой проточной водой.

Из-за низкого давления, насыщенного пара гликолей, пары не предоставляют серьезной опасности. Однако следует избегать продолжительного воздействия тумана, который, образуется при распылении жидкости.

Приведенные ниже меры предназначены для обеспечения безопасности персонала при выполнении процедур по ПОЗ:

- соответствующие средства индивидуальной защиты (СИЗ) должны быть проверены на исправность и использоваться (надеваться) всем персоналом, участвующим в операциях по ПОЗ;

- конусы безопасности могут убираться по мере необходимости, с тем чтобы обеспечить доступ к поверхностям ВС. Если ВС не вылетает, установить конусы по завершению ПОЗ.

- для предотвращения травм следует проявлять осторожность при заполнении транспортных средств жидкостями, имеющими высокую температуру.

- при проведении ПОЗ ВС ПОЖ могут быть очень горячими: +60°С/140° F и более. Для предотвращения травмирования наземному персоналу, пассажирам и экипажу ВС запрещается приближаться к ВС во время проведения ПОЗ.

9.3. Процедуры из открытой корзины

Специальные средства наземного обслуживания, предназначенные для анти/противообледенительной обработки ВС с открытым подъемным механизмом в АО «МАКР» не применяются.

9.4. Процедуры из закрытой кабины

Ответственность персонала службы наземного обслуживания.

Оператор - водитель деайсера несет ответственность за:

- соблюдение сроков контроля дозатора и отбора проб из форсунок спецмашины (с участием ДПВС);

- выполнение требований действующих руководящих документов о порядке движения автотранспорта и средств механизации на аэродроме Краснодар;

- безопасное выполнение всех операций при выполнении ПОО ВС;

- обеспечение безопасности ВС, спецмашин, оборудования и людей;

- своевременное и правильное оформление документации;

- правильный и своевременный отбор проб для проведения анализов качества ПОЖ (с участием ДПВС);

- выполнение указаний и требований оператора деайсера во время выполнения противообледенительной обработки ВС;

- прием и передачу информации между оператором деайсера, диспетчером ЦУР и ответственным за выпуск ВС.

Оператор спецмашины (специалист, выполняющий ПОО) несет ответственность за:

- выполнение заказанных операций по противообледенительной обработке ВС в соответствии с данной Инструкцией, требованиями Авиакомпании и заказом персонала службы наземного обслуживания, выпускающего ВС;

- полноту и качество проведения ПОО;
- чистоту обработанных поверхностей ВС в соответствии с данным документом после выполнения заказанных процедур по удалению обледенения и противообледенительной защите;
- полноту и правильность передачи информации персоналу, выпускающему ВС, по примененной при обработке ВС ПОЖ и по процедурам.

Персонал службы наземного обслуживания, допущенный к контролю качества ПОО ВС, отвечает за:

- качественное проведение проверки на предмет наличия снежно-ледяного образования на ВС;
- своевременное информирование о необходимости проведения обработки ВС;
- своевременность и качество осмотра и проведения процедур ПОО шасси и их элементов в соответствии с настоящей Инструкцией и технической документацией ВС;
- своевременность, качество осмотра и удаления снежно-ледяного образования с поверхностей, механизмов и элементов выпущенной механизации ВС в случаях заруливания ВС на стоянку с выпущенной механизацией, стоянки ВС с выпущенной механизацией в условиях снежно-ледяного образования;
- своевременную и качественную очистку двигателей ВС от снежно-ледяного образования, в соответствии с инструкциями и технической документацией ВС;
- своевременную и качественную очистку выходных устройств и заборников системы кондиционирования и клапанов системы регулирования давления в гермокабине в соответствии с инструкциями и технической документацией ВС;
- своевременную и качественную очистку от снежно-ледяного образования приемников систем полного и статического давления, датчиков углов атаки, датчиков приемника температуры наружного воздуха в соответствии с инструкциями и технической документацией ВС;
- своевременность доставки под обрабатываемое ВС и правильность оформления приложения к карте-наряду;
- правильность определения метода противообледенительной защиты ВС и правильность указаний лицу, проводящему ПОО ВС;
- своевременное и правильное оформление документов;
- правильность принятия решения об отказе от проведения ПОЗ;
- своевременное удаление снега и других снежно-ледяных образований с поверхности передней части фюзеляжа;
- своевременность и достоверность передачи ЭВС кода ПОЗ ВС;
- своевременную и правильную подачу КВС установленного сигнала, разрешающего движение (сигнала «Все чисто»);
- согласование с экипажем средств ПОО ВС.

Примечание: Если на критических поверхностях выпускаемого ВС присутствуют снежно-ледяные отложения, а экипаж отказывается от ПОО, ответственный за выпуск специалист СНО обязан не выпускать ВС без выполнения ПОО ВС доложить непосредственному руководителю -начальнику смены СНО и вызвать государственного инспектора по БП в аэропорт «Краснодар», для решения спорного вопроса. Начальник смены СНО докладывает сменному начальнику аэропорта АО «МАКр».

Примечание: Порядок проведения работы по выполнению проверки после проведения удаления обледенения и противообледенительной защиты ВС и

передачи КВС кода противооблуденительной защиты ВС может быть изменен для отдельных авиакомпаний в соответствии с заключенным договором с АО «МАКр».