

**СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА
СТАНДАРТ ОРГАНИЗАЦИИ**

Руководство

**по организации движения спецтранспорта и средств
механизации на аэродроме Екатеринбург (Кольцово)
(РОДСА-2021)**

(в редакции приказа от 05.04.2021 №92)

**г. Екатеринбург
2021 г.**

Предисловие

1 Разработан и внесен группой организации безопасности движения службы спецтранспорта и ремонта и службой качества ПАО «Аэропорт Кольцово».

2 Утвержден и введен в действие с «11» 03 2021г. приказом исполнительного директора ПАО «Аэропорт Кольцово» от 04.03. 2021 № 50.

Примечание – ПАО «Аэропорт Кольцово», как держатель сертификата оператора аэродрома гражданской авиации и свидетельства о государственной регистрации аэродрома гражданской авиации, является оператором аэродрома Екатеринбург (Кольцово).

3 Введен взамен:

СМК СТО 21-2018 Руководство по организации движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Екатеринбург (Кольцово) (РОДСА-2018) (Приказ от 15.10.2018 №206)

Настоящий стандарт не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального документа без разрешения ПАО «Аэропорт Кольцово».

Содержание

Предисловие	2
Содержание	3
Раздел 1 Общие положения	5
1.1 Область применения	5
1.2 Законодательные и нормативные документы	5
1.3 Термины и определения, сокращения	6
Сокращения:	9
1.4 Управление стандартом	9
1.5 Порядок контроля выполнения стандарта	10
Раздел 2 Общие требования к водителям спецмашин и руководителям подъездом (отъездом)	14
2.1 Требования к водителям спецмашин	14
2.2 Требования к руководителям подъездом (отъездом)	18
Раздел 3 Правила движения спецмашин по аэродрому	19
3.1 Общие требования	19
3.2 Скорость движения спецмашин	22
3.3 Пользование внешними световыми приборами и звуковыми сигналами спецмашин	22
3.4 Движение спецмашин под галереями пассажирских терминалов	23
3.5 Очередность проезда спецмашин	23
3.6 Правила подъезда (отъезда) спецмашин к (от) ВС	25
3.7 Движение спецмашин при эксплуатационном содержании аэродрома	30
3.8 Порядок сопровождения транспортных средств сторонних организаций по аэродрому	30
3.9 Действия при аэродромно-транспортном происшествии (АТП)	34
Раздел 4 Правила движения спецмашин на территории структурных подразделений Общества	37
Раздел 5 Встреча и сопровождение воздушных судов	40
5.1 Общие требования	40
5.2 Подготовка к встрече и сопровождению ВС	40
5.3 Информирование о необходимости сопровождения ВС	40
5.4 Правила сопровождения воздушных судов	41
Раздел 6 Обслуживание воздушных судов пассажирскими трапами	43
6.1 Общие требования	43
6.2 Действия персонала при использовании самоходного пассажирского трапа	44
6.3 Действия персонала при использовании телескопического пассажирского трапа	48
Раздел 7 Буксировка воздушных судов	53
Раздел 8 Подготовка и аттестация водителей и руководителей подъездом (отъездом) спецмашин к ВС по соблюдению правил движения спецмашин на аэродроме	55
8.1 Общие положения	55
8.2 Программы подготовки персонала	56
8.3 Организация теоретической подготовки персонала	60
8.4 Организация практической стажировки персонала	61
8.5 Допуск персонала к самостоятельной работе на аэродроме	63
Приложение 1 Перечень нарушений, создающих явную угрозу качеству и безопасности наземного обслуживания ВС	65
Приложение 2 Сигналы для руководства подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам	67
Приложение 3 Типовая форма акта предварительного расследования АТП	70
Приложение 4 Сигналы, регулирующие движение воздушных судов на земле	71
Приложение 5 Типовая форма листа стажировки руководителя подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам	77

Приложение 6 Типовая форма листа стажировки водителя спецмашины (с правом подъезда к ВС) 80	
Приложение 7 Типовая форма листа стажировки водителя спецмашины (без права подъезда к ВС и выполнения работ по эксплуатационному содержанию летного поля аэродрома)	83
Приложение 8 Типовая форма программы подготовки персонала	83
Приложение 9 Типовая форма ведомости приема зачетов для продления срока действия талонов на право вождения спецмашин по аэродрому	86
Приложение 10 Типовая форма протокола заседания Комиссии по ДСР	88
Приложение 11 Типовая форма приказа о допуске персонала к работе на аэродроме	89
Приложение 12 Типовая форма талона на право вождения спецмашин	90
Приложение 13 Типовая форма удостоверения руководителя подъездом (отъездом)	91
Приложение 14 Типовая форма временного талона на право вождения спецмашин	92
Приложение 15 Типовая форма временного удостоверения руководителя подъездом (отъездом)	93
Лист регистрации поправок	94
Визы согласования	95
Указатель рассылки	96
	97

Раздел 1 Общие положения

1.1 Область применения

1.1.1 Настоящий стандарт устанавливает:

- правила движения спецавтотранспорта, средств механизации и автомобилей (далее по тексту - спецмашины) по аэродрому Екатеринбург (Кольцово), а также в складских зонах и производственных помещениях, на территории структурных подразделений ПАО «Аэропорт Кольцово» (далее по тексту – Общество);

- мероприятия, направленные на исключение нарушений правил движения, повреждения воздушных судов спецмашинами, требований безопасности полётов на аэродроме Екатеринбург (Кольцово);

- порядок теоретической подготовки и приобретения практических навыков (стажировки), а также сдачи первоначального экзамена, либо экзамена на периодическое подтверждение знаний по соблюдению правил движения спецмашин на аэродроме Екатеринбург (Кольцово) работниками в ПАО «Аэропорт Кольцово» и работниками любых других организаций, деятельность которых связана с необходимостью вождения спецмашин на аэродроме и/или руководством подъездом (отъездом) спецмашин к (от) ВС;

- порядок допуска к самостоятельной работе на аэродроме.

1.1.2 Требования настоящего стандарта распространяются на структурные подразделения ПАО «Аэропорт Кольцово» - оператора аэродрома, операторов по наземному обслуживанию и сторонних организаций, осуществляющих деятельность в аэропорту и эксплуатацию спецмашин на аэродроме, а так же в складских зонах и производственных помещениях, на территории структурных подразделений Общества.

1.1.3 Спецмашины и их водители, независимо от их ведомственной принадлежности, допускаются к движению по аэродрому в установленном Обществом порядке.

1.1.4 Все локальные документы по организации движения спецмашин по аэродрому должны соответствовать настоящему стандарту.

1.2 Законодательные и нормативные документы

Настоящий стандарт разработан в соответствии с требованиями документов:

Воздушный Кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 №60-ФЗ;

Трудовой Кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 №197-ФЗ;

Федеральный закон Российской Федерации «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 №196-ФЗ;

Постановление Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 №599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах»;

Правила дорожного движения Российской Федерации (Утверждены Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 №1090);

Руководство по организации работы и обслуживания спецтранспорта аэропортов Российской Федерации (РОРОС-95);

Типовая инструкция по буксировке самолетов в аэропортах гражданской авиации (Указание МГА от 19.07.1979 №146/у);

Методические рекомендации «Подготовка и аттестация водителей и руководителей подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам и по соблюдению правил движения спецмашин на перроне аэродрома» (утв. 20.03.2019 Заместителем руководителя Росавиации А.В. Беляковым);

ISAGO Standarts Manual, 9th;

РпК-2017 Руководство по качеству ПАО «Аэропорт Кольцово»;

Положение об оплате труда работников ОАО «Аэропорт Кольцово, утвержденное 06.05.2011 с изменениями.

СМК РДО 51-2019 «Технология взаимодействия ССТиР ПАО «Аэропорт Кольцово» со службами, эксплуатирующими специальные транспортные средства и специальные средства механизации и оборудования».

Примечание – если ссылочный документ заменен (изменен), то при пользовании настоящим СТО следует руководствоваться замененным (изменённым) документом. Если ссылочный документ отменен без замены, то текст, в котором дана ссылка на него, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку.

1.3 Термины и определения, сокращения

1.3.1 Автопоезд – механическое транспортное средство, сцепленное с прицепом (прицепами)

1.3.2 Аэродром – участок земли или акватория с расположенными на нём зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

1.3.3 Аэродромно-транспортное происшествие (АТП) – событие, возникшее в процессе движения на аэродроме, а так же в складских зонах и производственных помещениях, на территории структурных подразделений Общества спецмашины и с её участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены спецмашины, груз, почта, багаж, здания и сооружения.

1.3.4 Безопасность полетов – состояние, при котором риски связанные с авиационной деятельностью, относящиеся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются. (Приложение 19 к конвенции о международной гражданской авиации «Управление безопасностью полетов»).

1.3.5 Водитель – лицо, управляющее каким-либо транспортным средством. К водителю приравнивается лицо обучающее вождению (Правила дорожного движения Российской Федерации).

1.3.6 Водитель спецмашины – водитель, допущенный в установленном настоящим стандартом порядке к вождению спецмашин по аэродрому Екатеринбург (Кольцово), а также внутри складских и производственных помещений.

1.3.7 Вынужденная остановка – прекращение движения транспортного средства из-за его технической неисправности или опасности, создаваемой перевозимым грузом, состоянием водителя (пассажира) или появлением препятствия на аэродроме.

1.3.8 Действующий талон на право движения (удостоверение на право руководства) – документ на право работы на территории аэродрома Екатеринбург (Кольцово), а так же в складских зонах и производственных помещениях, на территории структурных подразделений Общества, выданный в установленном настоящим стандартом порядке, с непросроченным сроком действия и при записи в нём не более 2-х несоответствий (нарушений).

1.3.9 Допуск к работе – документальное оформление допуска персонала к самостоятельной работе на должности, по специальности (профессии) или на конкретном рабочем месте после проверки теоретических знаний и практических навыков.

1.3.10 Зона обслуживания ВС – часть лётного поля аэродрома, предназначенная для обслуживания ВС и обозначенная многоугольником красного цвета или условной линией (вне обозначенных МС, проходящей на расстоянии не менее 10 м от крайних точек ВС).

1.3.11 Летная полоса – часть летного поля аэродрома, включающая взлетно-посадочную полосу (ВПП) и концевые полосы торможения, если они предусмотрены (в аэропорту Кольцово - отсутствуют), предназначенная для обеспечения взлета и посадки воздушных судов, уменьшения риска повреждения воздушных судов, выкатившихся за пределы ВПП, и обеспечения безопасности воздушных судов, пролетающих над ней во время взлета и посадки.

1.3.12 Летное поле – часть аэродрома, на которой расположены одна или несколько летных полос, рулежные дорожки, перроны и площадки специального назначения.

1.3.13 Недостаточная видимость (ПДД РФ) – видимость дороги менее 300 м в условиях тумана, дождя, снегопада и тому подобного, а также в сумерки (Эта норма для аэродрома принята оператором аэродрома).

1.3.14 Нормативные и технические документы – документы, устанавливающие требования.

1.3.15 Опасность для движения - ситуация, возникшая в процессе движения, при которой продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения аэродромно-транспортного происшествия (АТП).

1.3.16 Оператор аэродрома – хозяйствующий субъект, имеющий сертификат оператора аэродрома гражданской авиации и свидетельство о государственной регистрации и годности аэродрома к эксплуатации.

1.3.17 Оператор по наземному обслуживанию – организация, осуществляющая деятельность в аэропорту на основании договора,

заключённого с Обществом, и осуществляющая эксплуатацию спецмашин на аэродроме.

1.3.18 Перрон – часть лётного поля аэродрома, подготовленная и предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки почты или грузов, а также для выполнения других видов обслуживания.

1.3.19 Полоса движения – любая из продольных полос проезжей части, предназначенной для движения спецмашин, обозначенная или не обозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения спецмашин в один ряд.

1.3.20 Преимущество (приоритет) – право на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим участникам движения.

1.3.21 Подготовка – приобретение обучающимся навыков, необходимых для выполнения определенной работы, группы работ. Подготовка не сопровождается повышением образовательного уровня обучающегося.

1.3.22 Программа подготовки – документ, в котором изложены темы и время теоретической подготовки, содержание и объем стажировки.

1.3.23 Руководитель подъездом (отъездом) – лицо, ответственное за руководство подъездом (отъездом) спецмашин при обслуживании воздушных судов, в установленном порядке допущенное к руководству подъездом (отъездом) спецмашин к (от) ВС и маневрированием спецмашин в зоне обслуживания ВС.

1.3.24 Спецмашины – спецтранспорт, средства механизации и другие транспортные средства, предназначенные для наземного обслуживания воздушных судов, содержания аэродрома, перевозки людей и грузов по аэродрому, а также внутри складских и производственных помещений.

1.3.25 Стажировка – стажировка проводится в целях формирования и закрепления на практике знаний, умений и навыков, полученных в результате теоретической подготовки, предусматривает изучение передового опыта, приобретение профессиональных и организаторских навыков для выполнения новых профессиональных обязанностей.

1.3.26 Сторонняя организация – юридическое лицо, временно осуществляющее строительные (ремонтные, наладочные и иные) работы в аэропорту (на аэродроме) в интересах оператора аэродрома по согласованию с ним, а также организации, которым оператором аэродрома разрешен периодический въезд в контролируемую зону аэродрома, в том числе с правом подъезда к ВС (фельдъегерская связь, перевозка специальных и опасных грузов, подразделения Минобороны России, МВД России, МЧС России, других организаций).

1.3.27 Теоретическая подготовка – получение работником знаний, необходимых для выполнения возложенных на него трудовых обязанностей.

1.3.28 Темное время суток - период времени суток от захода до восхода солнца.

1.3.29 Техническая подготовка – получение персоналом знаний по устройству, эксплуатации и безопасному использованию (применению) спецмашин для выполнения возложенных на него трудовых обязанностей.

1.3.30 Транспортное средство – устройство, конструкция которого предусмотрена для движения по дорогам с помощью двигателя или без него, предназначенное для перевозки людей, грузов или оборудования, установленного на нём.

1.3.31 Уступить дорогу (не создавать помех) – требование, означающее, что лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость.

Сокращения:

АС – аэродромная служба;

БРН - бланк регистрации несоответствия;

ВПП – взлётно-посадочная полоса;

ВС – воздушное судно;

СОПГП – служба организации почтово-грузовых перевозок;

Оператор аэродрома – ПАО «Аэропорт Кольцово»;

ДПР – диспетчерский пункт руления;

ИБП – инспекции по безопасности полетов;

МС – место стоянки воздушного судна;

НО – наземное обслуживание;

ГОБД – группа организации безопасного движения службы спецтранспорта и ремонта (ССТиР);

ПДСП – производственно-диспетчерская служба предприятия в ЦПУ;

ПОМ – противообледенительная машина

ЦПУ - центр планирования и управления подготовкой воздушных судов;

РД – рулѐжная дорожка;

РПО - руководитель подъездом (отъездом) спецмашин к (от) ВС;

САБ – служба авиационной безопасности;

СДП – стартовый диспетчерский пункт;

СНО – средства наземного обслуживания;

СП – структурное подразделение;

ССТиР – служба спецтранспорта и ремонта.

ПОТЬ – подразделение по обеспечению транспортной безопасности

1.4 Управление стандартом

1.4.1 Стандарт утверждают и вводят в действие приказом

исполнительного директора оператора аэродрома.

1.4.2 Управление стандартом осуществляют в порядке, установленном СМК СТО 01/02-2013 «Управление документами и записями» оператора аэродрома.

1.4.3 Контрольный экземпляр стандарта хранят и ведут в службе качества оператора аэродрома.

1.4.4 Доступ к стандарту открыт работникам оператора аэродрома, операторов по наземному обслуживанию и сторонних организаций.

1.4.5 Учетные экземпляры настоящего стандарта в СП оператора аэродрома, операторов по наземному обслуживанию и сторонних организаций хранят в доступных для персонала местах, определяемых их руководителями.

1.4.6 Руководители СП оператора аэродрома, операторов по наземному обслуживанию и сторонних организаций в установленном порядке обеспечивают изучение и выполнение персоналом требований настоящего стандарта.

1.4.7 Мониторинг состояния и контроль адекватности и актуальности настоящего стандарта проводят по мере необходимости, о чем делают отметку в «Листе регистрации поправок».

1.4.8 Поправки в стандарт вносят в соответствии с СМК СТО 01/02-2013 «Управление документами и записями» оператора аэродрома.

1.5 Порядок контроля выполнения стандарта

1.5.1 Право контроля выполнения настоящего стандарта предоставлено:

- а) должностным лицам Ространснадзора, Росавиации;
- б) оператору аэродрома в лице:
 - Высшего руководства (исполнительного директора, заместителя исполнительного директора, директоров по направлениям):
 - персонала инспекции по безопасности полетов (ИБП);
 - начальника комплексной смены предприятия (НКСП);
 - персонала службы качества;
 - персонала группы организации безопасного движения (ГОбД) ССТиР;
 - инженера по транспорту и АСУ ССТиР;
 - персонала отдела охраны труда и промышленной безопасности (ООТ и ПБ);
 - руководителей структурных подразделений оператора аэродрома, их заместителей и руководителей смен, в чьем оперативном подчинении находятся водители и (или) руководители подъездом (отъездом).

1.5.2 Должностное лицо, имеющее право контроля (см. п.1.5.1), при выявлении несоответствий требованиям настоящего стандарта, должно:

- а) лично сообщить водителю (РПО) о несоответствии его действий требованиям конкретных пунктов настоящего стандарта;
- б) зарегистрировать несоответствие в БРН согласно РпК-2017 «Руководство по качеству ПАО «Аэропорт Кольцово». В БРН указываются

ФИО водителя (РПО), номер талона или удостоверения, краткое описание несоответствия и пункт нормативного документа;

в) вручить:

в1) 1-й экземпляр БРН - руководителю смены (диспетчеру, бригадиру) по принадлежности водителя (РПО) под подпись (**обязательно**) во 2-м экземпляре;

в2) 2-й экземпляр БРН с подписью руководителя (диспетчера смены, бригадира) в течение **не более 2-х рабочих дней** передать в службу качества и в ГОБД (копию).

Примечание – при необходимости, решением должностного лица, выявившего несоответствие, к БРН могут прилагаться дополнительные документы, поясняющие суть нарушения (Акты о медицинском освидетельствовании, фото с места нарушения и др.)

г) в случае отказа лиц указанных в пункте 1.5.2 в1) от получения БРН:

- сделать в обоих экземплярах БРН запись об отказе от его получения;

- поставить свою подпись;

- в течение **не более 2-х рабочих дней** со дня оформления сдать оба экземпляра БРН в службу качества, копию в ГОБД.

д) если несоответствие включено в перечень нарушений, приведенный в приложении 1 к настоящему стандарту, сделать запись о выявленном несоответствии (с указанием пункта настоящего стандарта) в талоне на право вождения или удостоверении руководителя подъездом (отъездом), и поставить свою подпись.

Примечание:

а) Если несоответствие совершено водителем оператора по наземному обслуживанию или сторонней организации необходимо:

- изъять постоянный талон (удостоверение);

- в БРН записать номер изъятых талона (удостоверения) и срок действия временного талона (удостоверения);

- выдать временный талон (удостоверение), форма которого приведена в приложении 14 (приложении 15) к настоящему стандарту, дающего право самостоятельной работы в течение **10 календарных дней с допусками**, указанными в личной карточке водителя (РПО);

Водитель (РПО) **должен** в течение срока действия временного талона (удостоверения) прибыть в ГОБД ССТиР для замены временного талона (удостоверения) на постоянный, в соответствии с требованиями заключенного договора.

б) При выявлении 3-х несоответствий изъять талон (удостоверение) в порядке, указанном в **п.1.5.6** настоящего стандарта.

в) При выявлении несоответствия повлекшего за собой задержку рейса, повреждение ВС, аэродромно-транспортное происшествие необходимо:

- изъять постоянный талон (удостоверение);

- выдать временный талон (удостоверение), форма которого приведена в приложении 14 (приложении 15) к настоящему стандарту, дающего право самостоятельной работы в течение **10 календарных дней с допусками**, указанными в личной карточке водителя (РПО);

Водитель (РПО) **должен** в течение срока действия временного талона (удостоверения) прибыть в ГОБД ССТиР для замены временного талона (удостоверения) на постоянный. Постоянный талон возвращается после проверки теоретических знаний по

правилам движения на аэродроме персоналу, показавшему удовлетворительные знания. Проверка знаний осуществляется с помощью экзамена на автоматизированном экзаменационном комплексе ГОБД ССТиР (тестирование).

1.5.3 Служба качества в течение не более **2-х рабочих дней** со дня поступления БРН должно:

- а) убедиться в получении БРН руководителем СП;
- б) проконтролировать реализацию корректирующих и предупреждающих действий;
- в) при отказе лиц от получения БРН:
 - 1-й экземпляр БРН - выслать почтой/электронной почтой руководителю структурного подразделения (организации) по принадлежности работника;
 - 2-й экземпляр БРН – оставить в службе качества;
- г) при получении БРН на водителя оператора по наземному обслуживанию или сторонней организации выслать БРН почтой/электронной почтой с сопроводительным письмом на имя руководителя сторонней организации.

1.5.4 ГОБД ССТиР должен:

- а) на основании БРН данные о несоответствии занести в личную карточку учёта водителя (РПО);
- б) в случае изъятия талона (удостоверения) водителя (РПО):
 - аннулировать талон (удостоверение);
 - письменно сообщить руководителю СП (организации) по принадлежности водителя (РПО) об изъятии и аннулировании талона (удостоверении);
 - данные об изъятии у водителя (РПО) талона (удостоверения) и его аннулировании занести в личную карточку учёта водителя (РПО);

1.5.5 Руководитель СП, в котором выявлено несоответствие, должен:

- а) при получении БРН руководствоваться РпК-2017 «Руководство по качеству ПАО «Аэропорт Кольцово», раздел «Коррекция и корректирующие действия», «Положение об оплате труда работников ОАО «Аэропорт Кольцово»;
- б) при получении информации об изъятии талона (удостоверения) предпринять меры по недопущению к управлению спецтранспортом или руководству подъездом (отъездом) данным работником;

Примечание - В случае изъятия талона (удостоверение) работник может быть допущен к самостоятельной работе на аэродроме **только** после повторной подготовки в порядке, установленном настоящим стандартом.

1.5.6 Порядок изъятия талона на право вождения и (или) удостоверения на право руководства подъездом (отъездом)

Должностное лицо, имеющее право контроля (см. п.1.5.1) должно:

- а) лично сообщить водителю (РПО) о несоответствии его действий требованиям конкретных пунктов настоящего стандарта;
- б) изъять талон (удостоверение);

в) оформить БРН согласно РпК-2017 «Руководство по качеству ПАО «Аэропорт Кольцово» с **обязательным** указанием Фамилии, И.О. лица, допустившего несоответствие и номером изъятого талона (удостоверения);

г) сообщить руководителю СП о лишении работника права управления спецтранспортом.

Раздел 2 Общие требования к водителям спецмашин и руководителям подъездом (отъездом)

2.1 Требования к водителям спецмашин

2.1.1 Водитель спецмашины в процессе управления спецмашиной должен:

2.1.1.1 Иметь при себе или в спецмашине:

а) действующее водительское удостоверение (удостоверение тракториста-машиниста (тракториста)) на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории;

Примечание – Операторам Службы наземного обслуживания разрешено хранить водительские удостоверения (удостоверение тракториста-машиниста (тракториста)) на право управления транспортными средствами соответствующей категории или подкатегории в личных шкафах, находящихся в бытовой комнате по месту работы.

б) действующий талон на право вождения данной марки спецмашины по аэродрому Екатеринбург (Кольцово), выданный оператором аэродрома;

в) путевой лист, выданный в установленном порядке;

Примечание:

- путевой лист должен заполняться, согласно нормативным требованиям;
- при бригадном методе работы, вместо путевого листа водитель должен иметь справку о прохождении предрейсового медицинского осмотра.

г) постоянный или временный пропуск, выданный САБ;

Примечание - Путевой лист водителю спецмашины (спецтранспорта и средства механизации) оператора аэродрома выдают, если водитель:

а) имеет действующие:

- водительское удостоверение (удостоверение тракториста-машиниста (тракториста)) на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории;

- талон на право вождения спецмашины на аэродроме Екатеринбург (Кольцово);

б) прошёл предрейсовый медицинский осмотр;

в) прошёл обязательный предварительный, периодический медицинский осмотр (не реже одного раза в два года) (ФЗ РФ «О безопасности дорожного движения», статья 23).

2.1.1.2 Знать и соблюдать:

а) требования нормативных и технических документов по безопасной эксплуатации и использованию спецмашин при работе на аэродроме;

б) «Правила дорожного движения Российской Федерации»;

в) требования настоящего стандарта;

г) схему расстановки и организации движения воздушных судов, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме;

д) схемы подъезда (отъезда) и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС (для водителей, допущенных к обслуживанию ВС);

е) сигналы для руководства подъездом (отъездом) спецмашин к (от) ВС и маневрирования, которые приведены в Приложении 2 к настоящему стандарту;

ж) схемы движения на территориях структурных подразделений Общества.

2.1.1.3 При возникновении угрозы жизни и здоровью людей, повреждения ВС, спецмашин, СНО, зданий и сооружений прекращать обслуживание ВС, движение спецмашины и принимать меры к нормализации ситуации.

2.1.1.4 В зоне обслуживания ВС **не оставлять** место водителя спецмашины до:

а) установки под колёса спецмашины руководителем подъездом (отъездом) спецмашины к (от) ВС упорных колодок (при наличии аутригеров – на аутригеры);

Примечание - В случае **не установки** руководителем подъездом (отъездом) упорных колодок водитель спецмашины должен доложить об этом по радиосвязи своему диспетчеру и действовать по его указанию с выполнением требований настоящего стандарта.

б) установки самоходного пассажирского трапа на аутригеры;

в) включения парковочного тормоза, с рычагом передач в парковочном или нейтральном положении.

2.1.1.5 При остановке и стоянке в темное время суток на участках аэродрома, в зоне обслуживания ВС на спецмашине включать габаритные огни.

В условиях недостаточной видимости дополнительно к габаритным огням должны быть включены фары ближнего света.

2.1.1.6 При ослеплении включить аварийную световую сигнализацию и, не меняя полосу движения, снизить скорость и остановиться.

2.1.1.7 Перевозить людей в легковых автомобилях, автобусах и кабинах спецмашин при закрытых дверях.

2.1.1.8 Перед началом и во время движения контролировать размещение, крепление и состояние загрузки (груз, почта, багаж) на спецмашинах, прицепах в соответствии с установленными требованиями во избежание её падения, создания помех для движения.

2.1.1.9 Перевозить загрузку при условии, что:

а) перевозимая загрузка распределена по платформе (в кузове) спецмашины (прицепа) и закреплена согласно установленным требованиям;

б) борта спецмашины (прицепа) при перевозке багажа – закрыты;

в) загрузка:

в1) багажных тележек не выше 2-х метров от земли, и не более 0,5 метра от борта;

в2) не ограничивает водителю обзор;

в3) не затрудняет управление и не нарушает устойчивость спецмашины (прицепа);

в4) не закрывает внешние световые приборы и световозвращатели, регистрационные и опознавательные знаки, а также не препятствует восприятию сигналов, подаваемых рукой;

в5) не загрязняет аэродром и окружающую среду;

в6) закреплена с использованием замков, стопоров, дуг безопасности или застёжек на протяжении всего времени, за исключением погрузки/разгрузки загрузки.

2.1.1.10 Если состояние и размещение груза (багажа) на спецмашине (прицепе) не удовлетворяют указанным требованиям, принимать меры к устранению нарушений правил перевозки, либо прекратить дальнейшее движение.

Примечание – Ответственность за размещение, падение, повреждение груза (багажа) несет водитель спецмашины.

2.1.1.11 Водитель должен останавливать спецмашину и предъявлять документы по требованию уполномоченных лиц указанных в п.1.5.1 данного Руководства.

2.1.1.12 Перед началом движения по аэродрому к (от) месту выполнения работ (обслуживания) рабочие органы и оборудование спецмашины (прицепа) привести в транспортное положение. При буксировке оборудования, тележек проверить исправность сцепного устройства и закрепить страховочный трос.

2.1.2 Водитель должен действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда.

2.1.3 Водителю **ЗАПРЕЩЕНО**:

а) управлять спецмашинной без документов указанных в п. 2.1.1.1 данного Руководства, а также после прохождения послерейсового медицинского осмотра;

б) управлять спецмашинной в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения;

в) передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории, кроме случаев обучения вождению в соответствии с разделом 21 Правил дорожного движения РФ;

г) пересекать организованные (в том числе и пешие) колонны и занимать место в них;

д) употреблять алкогольные напитки, наркотические, психотропные или иные одурманивающие вещества после АТП или авиационного события, к которому он причастен, либо после того, как спецмашина была остановлена

по требованию лиц, имеющих право контроля, до проведения освидетельствования с целью установления состояния опьянения или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования;

е) управлять спецмашиной с нарушением установленного режима труда и отдыха;

ж) пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук.

з) начинать движение спецмашины, **не убедившись** в отсутствии угрозы жизни и здоровью людей, повреждения ВС, других спецмашин, средств наземного обслуживания, зданий, сооружений;

и) оставлять спецмашину без присмотра в зоне обслуживания ВС;

Примечание - данное требование не относится пассажирским трапам (если на борту ВС присутствует один из членов экипажа или технического персонала) и прицепным источникам электропитания ВС.

к) оставлять спецмашину на аэродроме вне установленных и обозначенных мест стоянок спецмашин;

к1) оставлять спецмашину непосредственно не участвующую в обслуживании ВС у Т-образного знака (белого цвета);

к2) оставлять спецмашину с работающим двигателем без присмотра.

Примечание – разрешается оставлять спецмашины с работающим двигателем на оперативных стоянках в осенне-зимней период при низких температурах при установленных колодках.

л) оставлять спецмашину на обозначенных местах и оперативных стоянках спецмашин, не приведя спецоборудование в транспортное положение согласно руководства по эксплуатации спецтехники и не приняв мер, исключающих возможность движения спецмашины и использования спецмашины лицом, не имеющим на то права в отсутствие её водителя;

Примечание – расстояние между машинами обслуживания водяной системы и туалетной системы должно всегда быть не менее 30 м.

м) оставлять тележки, прицепное оборудование, средства наземного обслуживания в зоне обслуживания ВС, не установив упорные колодки, исключающие возможность их самопроизвольного движения;

н) оставлять тележки, средства наземного обслуживания вне установленных мест их хранения;

о) оставлять тележки, прицепное оборудование, средства наземного обслуживания в установленных местах хранения, не приняв мер, исключающих возможность их самопроизвольного движения;

п) использовать спецмашину для выполнения работ, если её техническое состояние и техническое состояние специального оборудования

не соответствует техническим условиям и требованиям документов по эксплуатации конкретного типа спецмашин;

Примечание – работники обязаны проверять техническую исправность и выполнять круговой обход спецмашин и средств наземного обслуживания в соответствии с СМК РДО 51-2019 «Технология взаимодействия ССТиР ПАО «Аэропорт Кольцово» со службами, эксплуатирующими специальные транспортные средства и специальные средства механизации и оборудования» каждый раз перед началом их использования.

р) движение по аэродрому и на территориях структурных подразделений Общества спецмашин с багажными (контейнерными, паллетными) тележками в составе автопоезда превышающего 20 метров (включая длину тягача);

Примечание - При въезде (выезде) и движении в грузовом терминале разрешена буксировка только одной паллетной тележки.

с) оставлять спецмашины и средства наземного обслуживания таким образом, чтобы создавалось препятствие для доступа к противопожарному оборудованию.

т) опасное вождение, выражающееся в резком манёвре, торможении, если такой манёвр, торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия.

2.2 Требования к руководителям подъездом (отъездом)

Руководитель подъездом (отъездом) должен:

2.2.1 При руководстве подъездом (отъездом) спецмашины к (от) ВС и маневрированием в зоне обслуживания ВС иметь при себе действующее для руководства данной марки, типа спецмашины «Удостоверение на право руководства подъездом (отъездом) спецмашин к (от) воздушным судам», выданное оператором аэродрома, по запросу предъявлять его водителю спецмашины и лицам, имеющим право контроля.

2.2.2 Постоянно находиться у ВС до окончания работы спецмашины, руководить маневрированием спецмашины у ВС, подавая установленные сигналы (Приложение 2), находясь слева по ходу движения спецмашины, обеспечивая контроль приближения спецмашины к ВС и поддержание визуальной связи с водителем, взаимодействовать с водителем спецмашины для обеспечения безопасности и качества обслуживания ВС.

2.2.3 При руководстве подъездом (отъездом) спецмашины к (от) ВС в условиях ограниченной видимости привлекать дополнительный персонал для руководства маневрированием спецмашины у ВС, подавая установленные сигналы (Приложение 2), находиться в таком месте, которое позволяло бы точно оценивать расстояние до ВС и спецмашины, а также обеспечивало постоянное поддержание визуальной связи с водителем, взаимодействовать с водителем спецмашины для обеспечения безопасности и качества обслуживания ВС, внимательного отслеживания дистанции между ВС и спецмашиной.

2.2.4 Знать и выполнять схемы подъезда (отъезда) спецмашин к (от) ВС и маневрирования в зоне обслуживания ВС.

2.2.5 Знать и применять сигналы для руководства подъездом (отъездом) спецмашин к (от) ВС и маневрированием спецмашин в зоне обслуживания, которые приведены в приложении 2 к настоящему стандарту.

2.2.6 При возникновении угрозы жизни и здоровью людей, повреждения ВС, другой спецмашины, СНО запрещать подъезд к ВС и маневрирование спецмашины в зоне обслуживания, подачей команд водителю принимать меры к предотвращению негативного события, докладывать своему диспетчеру (руководителю смены).

2.2.7 При руководстве подъездом (отъездом) спецмашины к (от) ВС и маневрированием в зоне обслуживания ВС запрещено на аэродромном покрытии оставлять предметы, создающие помехи для движения.

2.2.8 При выполнении работ по противообледенительной обработке ВС, въезде/выезде в/из зону обслуживания ВС руководство подъездом/отъездом спецмашины осуществляет РПО, а оператор ПОМ, руководит маневрированием спецмашины в строгом соответствии с утвержденной Схемой маневрирования для данного типа ВС со своего рабочего места, обеспечивающего постоянную связь по СПУ с водителем и контроль за соблюдением безопасного расстояния от ПОМ до ВС.

Раздел 3 Правила движения спецмашин по аэродрому

3.1 Общие требования

3.1.1 Руление воздушных судов, движение спецмашин, а также расстановка воздушных судов, спецмашин на перроне и местах стоянок на аэродроме осуществляется в соответствии с маркировкой, нанесённой на искусственные покрытия аэродрома согласно «Схеме расстановки и организации движения воздушных судов, спецтранспорта и средств механизации» и требований настоящего руководства.

Примечание – Буксировщикам (тягачам) при транспортировке буксировочного устройства разрешено, в порядке исключения, движение по свободной стоянке ВС с отклонением от требований данного пункта настоящего стандарта при соблюдении повышенных мер безопасности.

3.1.2 Запрещается движение спецтранспорта, с поднятым (опущенным) подъемным и/или навесным оборудованием. Все подвижные элементы конструкции спецтранспорта при движении, **кроме случаев** выполнения работ по эксплуатационному содержанию аэродрома и заключительного этапа установки к ВС, должны быть в крайнем убранном положении в целях уменьшения габаритных размеров спецмашины, обеспечения достаточной видимости для водителя и, как следствие, снижения риска столкновения с ВС.

3.1.3 Спецмашины, предназначенные для работы в зоне обслуживания ВС, укомплектовываются средствами пожаротушения, упорными колодками

(за исключением буксировщиков ВС, пассажирских трапов и контейнерных перегрузчиков, оборудованных аутригерами).

3.1.4 Погрузочно-разгрузочные спецмашины, трапы и спецмашины, имеющие пешеходную поверхность (автолифт, амбулифт и др.), оборудуются амортизирующими устройствами, предотвращающими жесткий контакт с ВС.

3.1.5 Спецмашины, выезжающие на летную полосу и рулежные дорожки для проведения работ на аэродроме (содержание искусственных покрытий аэродрома, замер коэффициента сцепления, осмотр и ремонт оборудования и др.) оборудуются габаритными и проблесковыми огнями, радиостанциями внутриаэропортовой связи, буксировочными устройствами и средствами пожаротушения.

3.1.6 Водителей спецмашин и руководителей подъездом (отъездом) оператора аэродрома, операторов по наземному обслуживанию и сторонних организаций подготавливают и допускают к самостоятельной работе на аэродроме с выдачей им талона на право вождения спецмашин по аэродрому или удостоверения руководителя подъездом (отъездом) спецмашин к (от) ВС в установленном настоящим стандартом порядке.

3.1.7 Водители автомобилей по встрече официальных лиц и делегаций допускаются к вождению автомобилей по аэродрому после инструктажа, получения пропусков САБ и под контролем или в сопровождении, при необходимости, спецмашиной оператора аэродрома.

3.1.8 В случае необходимости спецмашины операторов по наземному обслуживанию и сторонних организаций в разовом порядке могут быть допущены к движению по аэродрому после инструктажа, получения пропуска в САБ и при обязательном сопровождении спецмашиной оператора аэродрома.

3.1.9 Водитель спецмашины сопровождения должен быть допущен к выполнению такой работы в установленном настоящим стандартом порядке.

3.1.9.1 После сопровождения на место работ водитель спецмашины сопровождения должен убедиться, что на месте производства работ присутствует ответственное лицо структурного подразделения, в интересах которого производятся работы, и передать ему сопровождаемые спецмашины.

3.1.9.2 При отсутствии ответственного лица доложить об этом диспетчеру ПОТБ и действовать по его указанию.

3.1.10 На аэродроме **ЗАПРЕЩЕНО** движение спецмашин:

а) технически неисправных;

б) не состоящих на учёте в соответствующих государственных органах.

Примечание – Спецмашины, допускаемые к эксплуатации только на территории аэродрома, присваиваются гаражные номера. Учет и ведение паспортов и формуляров на спецмашины производится оператором аэродрома и организациями, осуществляющими эксплуатацию спецмашин.

в) личного транспорта;

Примечание – Исполнительный директор оператора аэродрома может разрешить движение по аэродрому автомобилей, принадлежащих физическим лицам при условии подготовки и допуска водителей таких автомобилей к вождению по аэродрому в установленном настоящим стандартом порядке.

г) по путям руления ВС, за исключением буксировки, встречи и сопровождения воздушных судов, осмотров лётного поля, проведения работ по эксплуатационному содержанию лётного поля, проведения оперативных мероприятий по авиационной безопасности и выполнения аварийно-спасательных работ;

д) с не просматриваемым государственным регистрационным знаком и/или гаражным номером, надписью о принадлежности спецмашины (логотип организации), загрязненными световыми приборами и остеклением кабины водителя);

е) по аэродромным покрытиям с загрязненными колесами, а также тракторов и других механизмов на гусеничном ходу (кроме ОЗП).

Примечание - При производстве ремонтно-строительных работ на грунтовом покрытии аэродрома, в местах выезда транспортных средств на искусственное покрытие аэродрома должен быть организован пункт очистки колес от грязи. Оборудование указанных пунктов возлагается на организацию, выполняющую строительные работы.

ж) для буксировки ВС и(или) выезда на летные полосы и рулежные дорожки с неисправными средствами связи и проблесковыми маячками.

3.1.11 Участники движения по аэродрому при возникновении нештатной ситуации должны принять меры по предотвращению нанесения травм людям, повреждения воздушных судов, спецмашин и СНО, доложить об этом своему диспетчеру (руководителю) и действовать по его указанию.

3.1.12 В случае потери пространственной ориентации при выполнении работ на ВПП или движении к месту выполнения работ по РД в условиях ограниченной видимости на аэродроме, при угрозе повреждения ВС, других спецмашин и средств наземного обслуживания **водителю** необходимо немедленно прекратить движение и принимать меры к нормализации ситуации, а именно: сообщить по внутрипортовой связи об этом событии диспетчеру СДП (ДПР), ОЛАС или ОЛСП, или любому абоненту на этой частоте, сообщив на каком элементе аэродрома находился, когда мог определить свое положение в пространстве. При отсутствии связи – по сотовому телефону. При этом проблесковый маяк, фары ближнего света, аварийная сигнализация должны быть включены. Необходимо дополнительно пользоваться звуковым сигналом.

3.1.13 В случае потери пространственной ориентации при выполнении работ на перроне или движении к месту выполнения работ на перроне в условиях ограниченной видимости на аэродроме, при угрозе повреждения ВС, других спецмашин и средств наземного обслуживания **водителю** необходимо немедленно прекратить движение и принимать меры к нормализации ситуации, а именно: сообщить по внутрипортовой связи об

этом событии диспетчеру СДП (ДПР), ОЛСП, диспетчеру СП, с которым он находится на связи (для передачи информации ДПР) или любому абоненту на этой частоте, сообщив на каком элементе аэродрома находился, когда мог определить свое положение в пространстве. При отсутствии связи – по сотовому телефону. При этом проблесковый маяк, фары ближнего света, аварийная сигнализация должны быть включены. Необходимо дополнительно пользоваться звуковым сигналом.

3.1.14 В ситуации, когда транспортное средство потеряло способность двигаться (остановка двигателя, застряло в снегу, грунте и т.п.) на ВПП и РД водителю необходимо немедленно сообщить об этом диспетчеру СДП (ДПР), ОЛАС (ОЛСП) сообщив местоположение неподвижного транспортного средства. И только после этого принимать меры к эвакуации транспортного средства в безопасное место.

3.1.15 В ситуации, когда транспортное средство потеряло способность двигаться (остановка двигателя, застряло в снегу, грунте и т.п.) на перроне водителю необходимо немедленно сообщить об этом диспетчеру СДП (ДПР), ОЛСП или диспетчеру службы, под руководством которого он работает для дальнейшей передачи информации диспетчеру СДП (ДПР), сообщив местоположение неподвижного транспортного средства. И только после этого принимать меры к эвакуации транспортного средства в безопасное место.

3.2 Скорость движения спецмашин

3.2.1 Скорость движения спецмашин должна быть:

- а) в зоне обслуживания ВС - не более **5 км/час**;
- б) при движении спецмашин в терминалах, складах и других помещениях - не более **5 км/час**;
- в) при движении спецмашин **по перрону** – не более **20 км/час**;
- г) в остальных зонах аэродрома - не более **40 км/час**.

3.2.2 Указанные в п.3.2.1 настоящего стандарта ограничения скорости **не распространяются**:

- а) на аэродромные машины при выполнении работ по содержанию искусственных покрытий аэродрома и замерах коэффициента сцепления;

Примечание - При выполнении работ по содержанию искусственных покрытий аэродрома (в том числе работы по вывозу снега) машинами сторонних организаций в сопровождении АС, скорость движения колонны не должна превышать - **40 км/час**.

- б) на спецмашины руководителя полётов, сопровождения ВС, пожарные и санитарные машины, а также машины, участвующие в проведении аварийно-спасательных работ;

3.3 Пользование внешними световыми приборами и звуковыми сигналами спецмашин

3.3.1 В темное время суток и в условиях недостаточной видимости, независимо от освещения дороги, на движущейся спецмашины должны быть

включены фары ближнего света, на прицепах и средствах наземного обслуживания – габаритные огни, при их наличии.

Примечание - В дневное время только на территории аэродрома допускается движение спецмашин без включенного ближнего света фар.

При движении по аэродрому по маркированным путям движения спецтранспорта на следующих спецмашинах круглосуточно включать проблесковые маячки:

- автопоезд;
- спецмашины сопровождения;
- спецмашины, перевозящие опасный груз;
- негабаритные спецмашины.

Примечание - В зоне обслуживания ВС проблесковые маячки **выключать**.

3.3.2 Не требуется включение внешних световых приборов при остановке и стоянке на оперативных стоянках спецмашин у зданий и сооружений вне проезжей части аэродрома, а также внутри зданий.

3.3.3 На спецмашинах, прицепах и буксируемых механических транспортных средствах габаритные огни **запрещено выключать** в тёмное время суток и в условиях ограниченной видимости:

- а) в зоне обслуживания ВС;
- б) при остановке и стоянке на неосвещённых участках перрона.

3.3.4 Габаритные и проблесковые огни, установленные на спецмашинах по эксплуатационному содержанию аэродрома, должны быть включены при работах на летном поле независимо от времени суток.

3.3.5 Звуковыми сигналами следует пользоваться для предупреждения дорожно-транспортных происшествий при движении по аэродрому и в условиях недостаточной видимости.

3.4 Движение спецмашин под галереями пассажирских терминалов

3.4.1 Движение спецмашин под туннелями (движущейся частью) телескопического трапа запрещено.

3.4.2 Движение спецмашин под галереями пассажирских терминалов запрещено, за исключением спецмашин:

- а) при выполнении наземного обслуживания ВС;
- б) при выполнении работ по эксплуатационному содержанию аэродрома;
- в) при выполнении работ по техническому обслуживанию пассажирских терминалов и телескопических трапов.

3.5 Очерёдность проезда спецмашин

3.5.1 При движении по аэродрому водители спецмашин и автомобилей руководствуются «Схемой расстановки и организации движения воздушных судов, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Екатеринбург (Кольцово)», знаками и разметкой, а при их отсутствии правилами пересечения путей движения спецмашин на нерегулируемых перекрёстках.

3.5.2 Главными дорогами по отношению к пересекающим их являются дороги:

- а) вдоль пассажирских терминалов от МС № 6 до МС № 40;
- б) от здания КДП-1 до МС № 40 вдоль магистрального пути руления ВС на перроне;
- в) от МС №27 вдоль магистрального пути руления ВС на перроне до МС № 71В;
- г) от МС № 33 вдоль южной стороны перрона до МС № 71В;
- д) от МС 27 вдоль южной стороны перрона до МС № 39.

3.5.3 Второстепенными дорогами на перроне являются обозначенные дороги между маркированными местами стоянок ВС (граница МС на искусственном покрытии аэродрома наносится полосой красного цвета в виде многоугольника).

3.5.4 Спецмашины во всех случаях уступают дорогу рулящим или буксируемым ВС, при этом расстояние между крайними точками ВС и спецмашин должно составлять не менее 10 м.

3.5.4.1 Перед пересечением путей руления ВС, водитель должен убедиться, что не создаётся помех для рулящего, выруливающего или буксируемого ВС.

3.5.4.2 Для пропуска буксируемого ВС с места стоянки водитель должен остановиться на расстоянии не менее 10 м от крайних точек ВС.

3.5.4.3 Признаками готовности к буксировке ВС являются:

- сцепленный с ВС аэродромный тягач;
- работающие светоимпульсные маяки ВС;
- отсутствие колодок под шасси ВС, сигнальных конусов вокруг ВС и спецмашин в зоне обслуживания ВС;
- специалист (сигнальщик буксировочной бригады)двигающийся к дороге или стоящий на проезжей части дороги, которую будет пересекать буксируемое ВС.

3.5.4.4 Признаками готовности ВС к выруливанию с МС «своим ходом» являются:

- работающие маршевые двигатели;
- работающие светоимпульсные маяки;
- включенные рулежные фары;
- специалист (сигнальщик буксировочной бригады)двигающийся к дороге или стоящий на проезжей части дороги, которую будет пересекать буксируемое ВС.

Для пропуска готового к выруливанию с места стоянки ВС водитель должен остановиться на расстоянии не менее 10 м от крайних точек ВС.

3.5.5 Спецмашины, буксирующие ВС, уступают дорогу рулящим ВС.

3.5.6 При движении в любом направлении по аэродрому за исключением зоны обслуживания ВС, спецмашины уступают дорогу (*приоритет в порядке убывания*):

- 1) спецмашинам, движущимся по ВПП, рулежной дорожке «GOLF» и магистральному пути движения ВС;
- 2) пожарным и санитарным спецмашинам при их движении с включенными проблесковыми огнями синего цвета;
- 3) спецмашинам, с включёнными проблесковыми маяками жёлтого цвета при выполнении ими работ по эксплуатационному содержанию аэродрома;
- 4) спецмашинам сопровождения ВС при включенном маячке красного цвета (без сопровождения ВС);
- 5) организованным колонам спецмашин, сопровождаемым спецмашинами оператора аэродрома с включёнными проблесковыми огнями синего или жёлтого цвета;
 - б) спецмашинам, выезжающим с магистрального пути руления ВС на перроне, завершающим пересечение магистрального пути руления ВС на перроне в предусмотренных для этого местах;

3.5.7 ЗАПРЕЩЕНО:

- а) пересечение спецмашинами путей руления ВС на расстоянии **менее 150 м** от рулящего или буксируемого ВС по магистральному пути руления или рулежным дорожкам;
- б) пересечение путей руления ВС между машиной сопровождения и рулящим ВС;
- в) движение спецмашин **между** рулящим ВС и лицом, руководящим встречей и установкой ВС на МС.
- г) пересекать пути следования пассажиров при посадке (высадке) в (из) ВС.

3.6 Правила подъезда (отъезда) спецмашин к (от) ВС

3.6.1 Въезд (выезд) в зону обслуживания ВС, подъезд (отъезд) и установка спецмашин в рабочее положение при обслуживании ВС выполняются в соответствии со схемами подъезда (отъезда) и маневрирования спецмашин при обслуживании конкретного типа ВС и только под руководством РПО. Спецмашины подъезжающие к ВС должны двигаться, избегая резких поворотов, по возможности приближаться к ВС параллельно боковой стороне фюзеляжа, и по возможности парковались параллельно ВС.

Примечание - Во время маневрирования в зоне обслуживания ВС водитель обязан немедленно остановить спецмашину при потере визуального контакта с руководителем подъезда (отъезда) спецмашины к (от) ВС.

3.6.2 Сигналы для руководства подъездом (отъездом) спецмашин к ВС приведены в приложении 2 к настоящему стандарту.

3.6.3 Остановка спецмашин при обслуживании ВС производится на расстоянии **не менее 0,5 м** от крайних точек ВС;

- топливозаправщиков, передвижных заправочных агрегатов и маслозаправщиков - **не менее 5 м**;

- моторных подогревателей - **не менее 3м**;
- тепловых обдувочных машин - **не менее 3,5м**;
- маневрирование спецмашин ПОО производится на расстоянии не менее **1 м**.

3.6.4 Остановка спецмашин при погрузочно-разгрузочных операциях производится на расстоянии **не менее 0,1 м** от люка ВС.

Примечания:

- 1) Остановка автопоезда в составе тягача для транспортирования тележек и багажных тележек производится на расстоянии не менее 0,5 м от крайних точек автотранспортера.
- 2) Стрела конвейера автотранспортера должна быть установлена на одном уровне с нижней кромкой люка ВС.

3.6.5 Наземное оборудование для загрузки/выгрузки должно быть установлено на расстоянии не менее 5 см от ВС для того, что бы ВС имело возможность перемещаться в вертикальной плоскости.

3.6.6 Спецмашины подъезжающие к кабинным дверям ВС должны подъезжать до их открытия.

3.6.7 Спецмашины оборудованные пешеходной поверхностью (за исключением пассажирских трапов), должны быть установлены не более чем за 5 сантиметров от фюзеляжа ВС.

3.6.8 Расстановка спецтранспорта в зоне обслуживания ВС должна быть произведена таким образом, чтобы обеспечить:

- а) беспрепятственную эвакуацию людей из ВС при аварийной ситуации;
- б) беспрепятственный отъезд топливозаправочной машины от ВС;
- в) отсутствие помех при выполнении прочих операций по обслуживанию ВС;
- г) легкий доступ персонала, осуществляющего наземное обслуживание к аварийным средствам управления спецмашины.

Примечания - При отсутствии оснащения оборудования аварийными средствами управления, персонал, осуществляющий НО, должен обеспечить контроль над оборудованием на протяжении всего времени использования данного оборудования в рабочем режиме.

3.6.9 При подъезде к ВС

3.6.9.1 Водитель спецмашины:

- а) осуществляет полную остановку спецмашины:
 - при обслуживании ВС на маркированных МС – у знака Т, нанесенного белым цветом или у полосы красного цвета;
 - при обслуживании ВС вне маркированных МС - **не ближе 10 м** от крайних точек ВС.;

Примечание - *Запрещается ожидание заруливания ВС у скошенных полос красного цвета контура зоны обслуживания ВС. В данном случае необходимо остановить спецмашину не доезжая до знака Т, или за 10 метров до угла контура зоны обслуживания, подготовленной для встречи ВС. (в ред. пр. от 05.04.2021 №92)*

- б) проверяет у РПО наличие действующего удостоверения на право руководства подъездом (отъездом);
- в) предъявляет РПО талон на право вождения по аэродрому;
- г) с разрешения РПО въезжает в зону обслуживания ВС;
- д) убедившись в отсутствии **угрозы** жизни и здоровью людей, повреждения ВС, других спецмашин, СНО выполняет команды РПО и подъезжает к ВС;
- е) на удалении **5 м** от ВС водитель спецмашины производит полную остановку спецмашины для дополнительной проверки исправности рабочей тормозной системы спецмашины и оценки безопасности подъезда и по команде РПО продолжает подъезд, если рабочая тормозная система исправна и безопасный подъезд обеспечен;
- ж) на удалении **1,0 – 1,5 м** от ВС по команде РПО останавливает спецмашину для оценки безопасности подъезда и по команде РПО продолжает подъезд, если безопасный подъезд обеспечен;
- з) по команде РПО останавливает спецмашину при подъезде к ВС на безопасном расстоянии, исключающем повреждения воздушного судна;
- и) останавливает спецмашину и выезжает из зоны обслуживания ВС по первому требованию РПО или члена экипажа ВС;
- к) получает от РПО сигнал «ВСЁ В ПОРЯДКЕ», что означает - подъезд выполнен правильно, упорные колодки установлены (спецмашина на аутригерах);
- л) принимает меры, исключающие самопроизвольное (несанкционированное) движение спецмашины;
- м) покидает рабочее место управления спецмашиной закрыв двери и убедившись в надежности закрытия всех дверей кабины, что бы исключить самопроизвольное открытие под воздействием внешних факторов.
- н) устанавливает боковые перила и откидные площадки спецмашины, при их наличии, в рабочие положение;
- о) принимает меры для немедленного удаления вышедшей из строя спецмашины из зоны обслуживания ВС, перрона и места выполнения работ, с последующим докладом о событии своему диспетчеру (бригадиру, начальнику смены).

3.6.9.2 РПО:

- а) проверяет у водителя наличие действующего талона на право вождения данной маркой спецмашины по аэродрому с правом подъезда к данному типу ВС;
- б) предъявляет водителю спецмашины действующее удостоверение на право руководства подъездом (отъездом);
- в) проверяет наличие на спецмашине упорных колодок, осматривает (без открытия технологических отсеков) спецмашину на отсутствие утечек рабочих жидкостей.

г) после полной остановки двигателей ВС и установки упорных колодок под колеса ВС получает разрешение на подъезд спецмашины к воздушному судну у лица, руководящего обслуживанием ВС;

д) при отсутствии препятствий на маршруте движения спецмашины даёт водителю команду на подъезд спецмашины к ВС;

е) руководит движением спецмашины в соответствии со схемой подъезда (отъезда) и маневрирования спецмашин при обслуживании конкретного типа ВС при помощи установленных сигналов.

ж) руководит подъездом спецмашин к ВС, находясь слева по ходу движения спецмашины, обеспечивая контроль приближения спецмашины к ВС и поддержание визуальной связи с водителем;

Примечание – руководит подъездом погрузчиков контейнеров и паллет (CLT-8, ТХТ 737, Champ 35, Commander-15i, Commander-30i, TLD 929) находясь у ВС напротив пульта управления водителя по ходу движения, на удалении 1,0 м. – 1,5 м. от ВС останавливает погрузчик для проверки и контроля поднятия платформы на примерную высоту относительного порога люка багажного отсека, обеспечивая безопасные расстояния относительно проема люка багажного отсека, обеспечивая контроль приближения спецмашины к ВС и поддержания визуальной связи с водителем.

з) на удалении **5 м** от ВС дает команду водителю на остановку спецмашины для оценки безопасности подъезда и команду на продолжение подъезда, если безопасный подъезд обеспечен;

и) на удалении **1,0 – 1,5 м** от ВС дает команду водителю на остановку спецмашины для оценки безопасности подъезда и команду на продолжение подъезда, если безопасный подъезд обеспечен;

Примечания:

1) При неправильном маневре спецмашины, в результате которого возникает опасность повреждения ВС, РПО подает водителю сигнал «ОСТАНОВИТЕСЬ», затем сигнал на выполнение маневра, исключающего повреждение ВС, или, при необходимости, подаёт команду на выезд спецмашины из зоны обслуживания.

2) После выезда спецмашины на расстояние **2 - 5 м** за пределы зоны обслуживания ВС подает сигнал «ОСТАНОВИТЕСЬ», а затем руководит повторным подъездом спецмашины к ВС.

к) при завершении подъезда заблаговременно подаёт водителю сигнал на остановку спецмашины на расстоянии, исключающем повреждение ВС;

л) устанавливает под одно колесо упорную колодку, препятствующую движению спецмашины к ВС;

м) устанавливает упорную колодку с другой стороны указанного выше колеса;

Примечание – При наличии на спецмашине аутригеров подаёт команду водителю на установку спецмашины на аутригеры.

н) подаёт водителю сигнал «ВСЁ В ПОРЯДКЕ», что означает - подъезд выполнен правильно, упорные колодки установлены (спецмашина на аутригерах);

о) подаёт сигналы водителю на выполнение операций обслуживания, если убежден, что нет препятствий для маневра спецмашины у ВС, а также для подъема (опускания) кузова или рабочих органов спецмашины;

п) при выполнении операций обслуживания на спецмашинах, оборудованных пешеходной поверхностью (автолифты, амбулифты и др.) устанавливает боковые перила и откидные площадки спецмашины, при их наличии, в рабочее положение.

3.6.10 При отъезде от ВС

3.6.10.1 Водитель спецмашины:

а) проверяет у РПО наличие действующего удостоверения на право руководства подъездом (отъездом), предъявляет ему действующий талон на право вождения по аэродрому;

б) получает команду об окончании операций обслуживания (от лица в чье распоряжение был направлен);

в) проверяет отключение (отключает) от воздушного судна кабелей, разъемов, шлангов и тросов заземления после окончания работы;

г) получает от РПО сигнал «ОТЪЕЗЖАЙТЕ», что означает - упорная колодка со стороны отъезда убрана, аутригеры убраны, разрешение на отъезд от ВС получено.

Примечание – При наличии на спецмашине аутригеров водитель получает от руководителя подъездом (отъездом) команду на уборку аутригеров.

д) убедившись в отсутствии **угрозы** жизни и здоровью людей, повреждения ВС, других спецмашин, по команде руководителя подъездом (отъездом) отъезжает от ВС на расстояние не менее **5 м.** (для тягачей автопоезда багажных тележек – **не менее 1 м.**)

е) получает от руководителя подъездом (отъездом) сигнал «ВСЁ В ПОРЯДКЕ», что означает - упорная колодка со стороны ВС убрана, упорные колодки размещены на спецмашине;

ж) по команде руководителя подъездом (отъездом) выезжает из зоны обслуживания при выполнении требований безопасности движения;

з) приводит специальное и навесное оборудование спецмашин в первоначальное транспортное положение.

3.6.10.2 РПО должен:

а) проверить у водителя наличие действующего талона на право вождения данной маркой спецмашины по аэродрому с правом подъезда к данному типу ВС;

б) предъявить водителю спецмашины, действующее удостоверение на право руководства подъездом (отъездом);

в) получить разрешение на выезд спецмашины из зоны обслуживания ВС у лица, руководящего обслуживанием ВС;

г) проверить отключение (отключает) от ВС кабелей, разъемов, шлангов и тросов заземления после окончания работы;

д) убрать колодку со стороны отъезда спецмашины и убедившись в отсутствии **угрозы** жизни и здоровью людей, повреждения ВС, других спецмашин подает сигнал «ОТЪЕЗЖАЙТЕ»;

Примечание – При наличии на спецмашине аутригеров дать команду водителю на уборку аутригеров.

е) убрать вторую колодку после отъезда спецмашины на расстояние **не менее 5 м** (для тягачей автопоезда багажных тележек - **не менее 1 м**) от ВС;

ж) разместить упорные колодки на спецмашине, дать водителю спецмашины сигнал «ВСЁ В ПОРЯДКЕ»;

з) дать водителю команду на выезд из зоны обслуживания ВС;

и) руководить движением спецмашины до выезда из зоны обслуживания ВС находясь с лева по ходу движения спецмашины, обеспечивая контроль приближения спецмашины к ВС и поддержание визуальной связи с водителем.

3.7 Движение спецмашин при эксплуатационном содержании аэродрома

3.7.1 Выезд спецмашин для выполнения работ на летные полосы, РД и другие рабочие площадки производится только с разрешения РП АДЦ и только под руководством ОЛАС и контролем ОЛСП.

3.7.2 В случае работы на ЛП (ВПП) нескольких единиц техники водителю одиночной спецмашины покидать и занимать ЛП (ВПП) разрешается только после получения разрешения ОЛАС на проведение работ на ЛП (ВПП), о чем тот обязан доложить диспетчеру СДП.

3.7.3 При работе (пересечении) на ЛП (ВПП) и РД, средства связи, габаритные и проблесковые огни, установленные на спецмашинах, **выключать запрещается.**

3.7.4 Порядок взаимодействия структурных подразделений оператора аэродрома и операторов по наземному обслуживанию при необходимости выезда спецмашин на лётную полосу, рулёжные дорожки и выполнению работ по эксплуатационному содержанию аэродрома устанавливается «Технологией взаимодействия аэродромной службы ПАО «Аэропорт Кольцово» со службой движения Екатеринбургского центра ОВД филиала «Аэронавигация Урала» и другими службами, обеспечивающими полёты на аэродроме совместного базирования Екатеринбург (Кольцово)» и другими локальными нормативными документами оператора аэродрома.

3.8 Порядок сопровождения транспортных средств сторонних организаций по аэродрому

3.8.1 Общие положения

3.8.1.1 Основной задачей сопровождения является реализация мер по предупреждению АТП и повреждений воздушных судов с участием

сопровожаемых транспортных средств сторонних организаций на территории аэродрома (маршруте следования).

3.8.1.2 Транспортные средства сторонних организаций подлежат сопровождению в том случае, если их водители не имеют талонов на право движения по аэродрому, выданных в установленном оператором аэродрома порядке.

3.8.1.3 Сопровождение транспортных средств сторонних организаций по аэродрому осуществляется с применением спецмашин, оборудованных устройствами связи и проблесковыми маячками желтого цвета.

3.8.1.4 Водитель спецмашины сопровождения должен иметь **допуск** к выполнению такой работы с правом выезда на лётное поле аэродрома, выданный согласно требованиям настоящего стандарта.

3.8.1.5 В процессе сопровождения транспортных средств сторонних организаций водитель спецмашины сопровождения обязан поддерживать устойчивую радиосвязь:

- а) с диспетчером ПОТБ (при сопровождении ПОТБ);
- б) с инженером АС (при сопровождении АС);
- в) с диспетчерами СДП (стартовый диспетчерский пункт), ДПР (диспетчерский пункт руления) в соответствии с установленными требованиями при выезде транспортных средств на лётные полосы, рулёжные дорожки и другие рабочие площади.

3.8.1.6 Основанием для выполнения сопровождения являются:

- а) наличие пропуска установленного образца на транспортное средство и путевого листа;
- б) наличие личного пропуска для наземного персонала и документа, удостоверяющего личность водителя транспортного средства (паспорт).

3.8.2 Основные правила движения в составе колонны

3.8.2.1 Движение транспортных средств по аэродрому за спецмашиной сопровождения оператора аэродрома является движением в колонне.

3.8.2.2 Водители сопровождаемых транспортных средств являются участниками колонны.

3.8.2.3 Руководителем колонны является водитель спецмашины сопровождения, который несёт ответственность за безопасность движения колонны по аэродрому и указания которого по выполнению правил движения по аэродрому являются обязательными для всех участников колонны.

3.8.2.4 При сопровождении по аэродрому на спецмашине сопровождения должен быть включен ближний свет фар и проблесковый маячок желтого цвета независимо от времени суток и видимости, а на сопровождаемых транспортных средствах – ближний свет фар.

3.8.2.5 При осуществлении сопровождения скорость движения транспортных средств (колонны) при движении по маркированным дорогам – 20 км/ч, за исключением маркированных дорог между стоянок ВС, а также

в терминалах, складах и других территориях, где ограничения скоростного режима – 5км/ч, а в остальных зонах аэродрома – **40 км/час**

3.8.2.6 Дистанция между сопровождающим и сопровождаемыми транспортными средствами не должна превышать **10 метров**.

3.8.2.7 В случае вынужденной остановки (поломка, отставание) участник колонны **должен** подать звуковой сигнал с многократным включением дальнего света фар.

3.8.2.8 Количество сопровождаемых транспортных средств не должно превышать **трёх единиц для автобусов и грузового транспорта и пяти единиц для легкового транспорта**.

3.8.2.9 При возникновении необходимости сопровождения транспортных средств свыше указанных значений, сопровождение осуществляется двумя спецмашинами (одна – во главе колонны, вторая – замыкающая).

3.8.2.10 В условиях недостаточной видимости и плохого состояния покрытий аэродрома скорость движения транспортных средств по аэродрому уменьшается до пределов, обеспечивающих безопасное передвижение и исключающих повреждение ВС. Движение транспортных средств в этом случае производится при повышенном внимании водителей транспортных средств.

3.8.2.11 Обязанности участника колонны

Участник колонны обязан:

а) при получении пропуска в бюро пропусков САБ пройти инструктаж по требованиям пропускного и внутриобъектового режима в аэропорту и правилам движения спецмашин по аэродрому с записью в специальном журнале и соблюдать их в полном объёме;

б) знать и выполнять требования:

- раздела 3 настоящего стандарта

- при выезде транспортных средств на лётные полосы, рулёжные дорожки и другие рабочие площадки - «Технология взаимодействия аэродромной службы ПАО «Аэропорт Кольцово» со службой движения Екатеринбургского центра ОВД филиала «Аэронавигация Урала» и другими службами, обеспечивающими полёты на аэродроме совместного базирования Екатеринбург (Кольцово)»

в) выполнять указания водителя спецмашины сопровождения;

г) иметь технически исправное транспортное средство (особое внимание следует уделить тормозной системе, а также исправности стоп-сигналов и сигналов указания поворотов);

д) движение в колонне осуществлять **только** в одном ряду и с включенным ближним светом фар;

е) соблюдать безопасную дистанцию до впереди идущего транспортного средства

ж) поддерживать связь со спецмашиной сопровождения и участниками колонны, установленными звуковыми и световыми сигналами;

з) в случае возникновения нештатных ситуаций установленными сигналами немедленно сообщать водителю спецмашины сопровождения.

3.8.2.12 Запрещено:

а) нарушать маршрут движения колонны, заданный спецмашиной сопровождения;

б) обгонять спецмашины сопровождения;

в) обгонять других участников колонны;

г) производить самопроизвольную остановку;

д) без необходимости выезжать из занимаемой полосы следования колонны.

3.8.3 Организация сопровождения транспортных средств

Организация сопровождения включает в себя:

3.8.3.1 Подготовку водителей, привлекаемых к организации и осуществлению сопровождения.

3.8.3.2 Подготовку автомобилей сопровождения, оборудование их:

- светосигнальным устройством (проблесковый маячок желтого цвета);

- светотехническим оборудованием, предусмотренным конструкцией машины;

- радиостанцией внутриаэропортовой связи с диспетчерами СДП (стартовый диспетчерский пункт), ДПР (диспетчерский пункт руления);

- буксировочным устройством;

- средствами пожаротушения.

3.8.3.3 По прибытии к месту начала сопровождения водитель спецмашины сопровождения должен провести:

а) визуальный осмотр сопровождаемых транспортных средств, с целью выявления технических неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения и исключения загрязнения искусственных покрытий;

б) краткий инструктаж (напоминание) водителей транспортных средств

- участников колонны:

- по правилам движения по аэродрому и маршруту следования;

- по скорости движения и соблюдению дистанции между транспортными средствами;

- по условным световым и звуковым сигналам на случай вынужденной остановки, отставания сопровождаемых транспортных средств или разрыва колонны.

3.8.4 Обязанности водителя спецмашины сопровождения

Водитель патрульного автомобиля ПОТБ при осуществлении сопровождения транспортных средств сторонних организаций обязан:

3.8.4.1 Перед началом работы в служебном помещении ПОТБ ознакомиться с предварительным планом сопровождения на смену.

3.8.4.2 После получения заявки от диспетчера ПОТБ о сопровождении прибыть к месту начала сопровождения и осуществить сопровождение до указанного диспетчером пункта назначения.

3.8.4.3 Постоянно находиться на радиосвязи с диспетчером ПОТБ. Радиообмен осуществлять в соответствии с установленной руководящими документами фразеологией.

3.8.4.4 Соблюдать:

- а) «Схему расстановки и организации движения воздушных судов, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме»;
- б) «Схему движения транспорта сторонних организаций по аэродрому Екатеринбург (Кольцово)»;

3.8.4.5 Выполнять, в части касающейся правил движения по аэродрому, требования:

- а) настоящего стандарта;
- б) «Технологии взаимодействия аэродромной службы ПАО «Аэропорт Кольцово» со службой движения Екатеринбургского центра ОВД филиала «Аэронавигация Урала» и другими службами, обеспечивающими полёты на аэродроме совместного базирования Екатеринбург (Кольцово)» - при необходимости выезда спецмашин на лётные полосы и рулёжные дорожки.

3.8.4.6 Контролировать заданный маршрут сопровождения с целью своевременного выявления возможности возникновения нештатных ситуаций, угрожающих безопасности людей, движения воздушных судов и транспортных средств.

3.8.4.7 При возникновении нештатной ситуации останавливать колонну, принимать адекватные меры по разрешению нештатной ситуации, докладывать об этом диспетчеру ПОТБ и действовать по его указанию.

3.9 Действия при аэродромно-транспортном происшествии (АТП)

3.9.1 Служебное расследование АТП и ДТП проводит комиссия, создаваемая приказом исполнительного директора оператора аэродрома или уполномоченного им лица в составе:

Председатель – технический директор оператора аэродрома;

члены комиссии:

- начальник ССТиР;
- зам. начальника ССТиР по эксплуатации;
- ведущий инженер ГОБД;
- работник ООТиПБ (при необходимости);
- представитель структурного подразделения, организации (по согласованию с руководством организации) по принадлежности водителя совершившего АТП, ДТП.

3.9.2 Предварительное расследование АТП проводит постоянно действующая комиссия по расследованию (далее по тексту – ПДКР) в составе:

Председатель - НКСП оператора аэродрома;

члены комиссии - руководитель смены, в чьём подчинении находится водитель;

- инженер смены ССТиР;

- представитель Организации, если произошло АТП с участием её водителя.

3.9.3 При совершении АТП на аэродроме

3.9.3.1 Водитель спецмашины должен:

- а) немедленно остановить и не трогать с места спецмашину, если это не создаёт угрозу жизни и здоровью людей;
- б) включить аварийную световую сигнализацию;
- в) не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию;
- г) об АТП (место, обстоятельства, количество пострадавших, характер и степень повреждений) немедленно сообщить своему диспетчеру (непосредственному руководителю);
- д) принять, при необходимости, возможные меры для оказания первой помощи пострадавшим;
- е) принять меры по сохранению места АТП в неприкосновенности до прибытия членов ПДКР;
- ж) участвовать в составлении схемы АТП и подписать её после составления;
- з) пройти (в сопровождении представителя, назначенного руководителем смены, или представителя Организации) во врачебном здравпункте АВК медосмотр (по направлению НКСП);
- и) в письменном виде представить ПДКР объяснение об обстоятельствах АТП и принятых мерах (в объяснении необходимо указать дату, время, цель поездки, погодные условия место и обстоятельства АТП);

3.9.3.2 Диспетчер по принадлежности водителя (представитель Организации) при получении информации об АТП должен немедленно:

- а) доложить диспетчеру ПДСП об АТП с указанием места, времени, вида, известных обстоятельств события и наличии пострадавших
- б) при наличии пострадавших сообщить во врачебный здравпункт АВК с указанием места, времени, вида, известных обстоятельств события и количества, пострадавших для оказания медицинской помощи.

3.9.3.3 Диспетчер ПДСП при получении информации об АТП должен немедленно:

- а) доложить НКСП об АТП с указанием места, времени, вида, известных обстоятельств события и наличии пострадавших;
- б) сообщить членам ПДКР об АТП с указанием места, времени, вида, известных обстоятельств события и наличии пострадавших.

3.9.3.4 НКСП и члены ПДКР при получении информации об АТП должны немедленно прибыть к месту АТП и приступить к расследованию и организовать:

- а) составление подробной схемы АТП, в которой обязательно указать:
 - дату, время, место, марки, гаражные и/или государственные номера спецмашин;
 - плана (схемы) дороги с привязкой к зданию, сооружению или месту стоянки воздушных судов;

- направление движений спецмашин;
 - расположение спецмашин в момент столкновения;
 - конечное положение спецмашин;
 - размеры от оси спецмашины до «0» точки (точки отсчёта);
 - размеры следов торможения от их начала до оси задних колес;
 - дорожную разметку, знаки;
 - состояние покрытия аэродрома в месте АТП
 - подпись составителей (члены ПДКР) схемы;
 - подписи о согласии (несогласии) со схемой водителей и потерпевших.
- б) сделать фотографии места АТП, спецмашин и пострадавших;
- в) изъять талоны на право вождения (удостоверения на право руководства) у водителей (руководителей подъездом/отъездом) – участников АТП;
- г) направить на медицинский осмотр водителей спецмашин и других участников АТП;
- д) выполнить другие действия по установлению обстоятельств и возможных причин АТП;
- 3.9.3.5 НКСП должен:
- а) после окончания работы комиссии на месте АТП дать указание об освобождении места АТП от спецмашин – участников АТП;
- б) дать указание о приведении места АТП в состояние, пригодное для работы;
- в) при наличии пострадавших получить справку от медработника здравпункта АВК о принятых мерах по оказанию медицинской помощи пострадавшим и состоянии их здоровья;
- г) об АТП, результатах расследования и принятых мерах доложить директору по производству;
- д) результаты работы ПДКР оформить (в течение своей смены) актом, типовая форма которого приведена в **приложении 3**, с приложением материалов работы комиссии, в т.ч. талонов на право вождения (удостоверений на право руководства), объяснительных записок, заключения врачебного здравпункта АВК о состоянии здоровья водителей спецмашин и других участников АТП;
- е) акт расследования и прилагаемые к нему документы передать в ГОБД ССТиР.
- 3.9.3.6 ГОБД пакет документов, полученный от НКСП, дополняет копиями путевых листов и талонов на право вождения спецмашин по аэродрому участников АТП и представляет комиссии по расследованию АТП, указанной в п.3.9.1 настоящего стандарта.

Раздел 4 Правила движения спецмашин на территории структурных подразделений Общества

4.1 Водитель спецмашины при управлении спецмашиной должен:

4.1.1 Иметь при себе или в спецмашине:

а) действующее водительское удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории и подкатегории, а в случае его изъятия в установленном порядке, - временное разрешение на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории;

Примечание – Операторам СОППП разрешено хранить водительские удостоверения на право управления транспортными средствами соответствующей категории в личных шкафах, находящихся в бытовой комнате по месту работы.

б) действующий талон на право вождения данной марки спецмашины, выданный оператором аэродрома;

в) путевой лист, выданный в установленном порядке;

Примечание - Путевой лист водителю спецмашины (спецтранспорта и средства механизации) оператора аэродрома выдают, если водитель:

а) имеет действующие:

- водительское удостоверение на право управления транспортным средством;

- талон на право вождения спецмашины;

б) прошел предрейсовый медицинский осмотр;

в) прошел обязательный предварительный, периодический осмотр (не реже одного раза в два года) (ФЗ РФ «О безопасности дорожного движения», статья 23).

г) постоянный или временный пропуск, выданный САБ.

4.1.2 Знать и соблюдать:

а) требования нормативных и технических документов по безопасной эксплуатации и использованию спецмашин;

б) «Правила дорожного движения Российской Федерации»;

в) требования настоящего стандарта;

г) схемы проезда и организацию движения внутри складских зон и помещений;

4.1.3 При возникновении угрозы жизни и здоровью людей, повреждения других спецмашин и СНО, зданий, сооружений, оборудования прекращать движение спецмашины и принимать меры к нормализации ситуации.

4.1.4 При движении ночью и в условиях ограниченной видимости - на прицепах и буксируемых механических транспортных средствах включать габаритные огни, аварийную сигнализацию, предусмотренную заводом – изготовителем.

4.1.5 При остановке и стоянке в темное время суток и на участках с недостаточной видимостью на спецмашине включать габаритные огни. При движении ночью или в условиях недостаточной видимости дополнительно к габаритным огням должны быть включены фары ближнего света.

4.1.6 Перевозить людей в спецмашинах, только если они оборудованы дополнительными пассажирскими местами. При движении спецмашины, двери (при их наличии в конструкции спецмашины) должны быть закрыты.

4.1.7 Перед началом и во время движения контролировать размещение, крепление и состояние груза на спецмашинах, прицепах в соответствии с установленными требованиями.

4.1.8 Перевозка груза допускается, при условии, что он:

- размещен согласно установленным требованиям безопасности и эксплуатационной документации на спецмашину

- не ограничивает водителю обзор;

- не затрудняет управление и не нарушает устойчивость спецмашины;

- не закрывает внешние световые приборы и световозвращатели, регистрационные и опознавательные знаки, а также не препятствует восприятию сигналов, подаваемых рукой;

- не загрязняет территорию.

4.1.9 Если состояние и размещение груза на спецмашине не удовлетворяют указанным требованиям, водитель обязан принять меры к устранению нарушений правил перевозки, либо прекратить дальнейшее движение.

4.1.10 Перед началом движения рабочие органы и оборудование спецмашины привести в транспортное положение.

4.2 Водителю **ЗАПРЕЩЕНО**:

а) управлять спецмашиной без документов указанных в п.4.1.1;

б) управлять спецмашиной в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения;

в) передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории, кроме случаев обучения вождению в соответствии с разделом 21 Правил дорожного движения РФ;

г) пересекать организованные (в том числе и пешие) колонны и занимать место в них;

д) употреблять алкогольные напитки, наркотические, психотропные или иные одурманивающие вещества после АТП или авиационного события, к которому он причастен, либо после того, как спецмашина была остановлена по требованию лиц, имеющих право контроля, до проведения освидетельствования с целью установления состояния опьянения или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования;

- е) управлять спецмашиной с нарушением установленного режима труда и отдыха;
- ж) пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук;
- з) начинать движение спецмашины, не убедившись в отсутствии угрозы жизни и здоровью людей, повреждения спецмашин, СНО, зданий, сооружений;
- и) оставлять спецмашину без присмотра в зоне работ и проезда других спецмашин;
- к) оставлять тележки вне установленных мест хранения, не приняв мер, исключающих возможность их движения;
- л) оставлять спецмашину на обозначенных местах и оперативных стоянках спецмашин, не приняв мер, исключающих возможность движения спецмашины в отсутствие её водителя;
- м) использовать спецмашину для выполнения работ, если её техническое состояние и техническое состояние специального оборудования не соответствует техническим условиям и требованиям документов по эксплуатации конкретного типа спецмашин;
- н) движение на территориях структурных подразделений Общества спецмашин с багажными (контейнерными, паллетными) тележками в составе автопоезда превышающего 20 метров (включая длину тягача);
- о) движение, а также въезд/выезд в грузовом терминале с более чем 1-ой паллетной тележкой.

Раздел 5 Встреча и сопровождение воздушных судов

5.1 Общие требования

5.1.1 Спецмашина сопровождения, далее - спецмашина, должна быть оборудована:

а) светосигнальным устройством - проблесковый маячок красного цвета, информационным табло с надписью «FOLLOW ME»;

б) светотехническим оборудованием, предусмотренным конструкцией спецмашины;

в) радиостанцией для ведения радиосвязи и прослушивания на частоте диспетчеров ДПР, СДП (при выполнении работы на лётной полосе);

г) радиостанцией внутриаэропортовой связи;

д) буксировочным устройством;

е) средствами пожаротушения;

ж) жезлами для подачи сигналов экипажам ВС при руководстве за руливанием ВС на места стоянок. В ночное время и в условиях ограниченной видимости (400м и менее) необходимо применять жезлы со светосигнализацией.

5.1.2 Водитель автомобиля выполняющего обязанности по встрече и сопровождению ВС должен быть в установленном порядке допущен к вождению спецмашины по аэродрому и выполнению сопровождения ВС приказом исполнительного директора оператора аэродрома или уполномоченного им лица.

5.1.3 Водитель автомобиля выполняющего обязанности по встрече и сопровождению ВС находится под контролем и оперативным руководством:

а) при получении указаний на сопровождение ВС и сопровождении воздушного судна - диспетчера ДПР (Диспетчерский пункт руления);

б) в остальное время дежурства - диспетчера по НО ВС.

5.2 Подготовка к встрече и сопровождению ВС

5.2.1 Водитель автомобиля выполняющего обязанности по встрече и сопровождению ВС перед выполнением работ должен проверить исправность светотехнического оборудования спецмашины, проблесковых огней и информационного табло, наличие радиостанций и их исправность, наличие буксировочного средства, средств пожаротушения, исправность жезлов.

5.3 Информирование о необходимости сопровождения ВС

5.3.1 Сопровождение ВС спецмашиной, оборудованной светосигнальными устройствами и радиостанциями, осуществляется по требованию экипажей ВС (п.3.43 ФАП-128 «Подготовка и выполнение полётов в ГА РФ»).

Учитывая сложность маршрутов руления в условиях реконструкции аэродромных покрытий аэропорта Екатеринбург (Кольцово) сопровождение

предоставляется по встрече всех ВС за исключением отказа КВС от сопровождения.

5.3.2 Диспетчер ДПР, получив требование экипажа на сопровождение - даёт команду водителю автомобиля выполняющего обязанности по встрече и сопровождению ВС сопровождать ВС и указывает место встречи и маршрут сопровождения ВС;

5.3.3 Диспетчер ГОСПВД (группа организации суточного плана воздушного движения), получив при подготовке к вылету требование экипажа о сопровождении, передаёт это требование диспетчеру ДПР.

5.3.4 Диспетчер ДПР сообщает экипажу воздушного судна о сопровождении ВС спецмашиной.

5.4 Правила сопровождения воздушных судов

5.4.1 Место встречи ВС и маршрут сопровождения ВС указывает диспетчер ДПР исходя из сложившейся обстановки на аэродроме:

а) после посадки ВС встреча и сопровождение начинается **на пересечении РД Г (ГОЛФ) с участками РД А (ЭЛФА), В (БРАВО), Д (ДЕЛЬТА), С (ЧАРЛИ), Е (ЭКЭ),**

б) при отправлении ВС сопровождение начинается **от места запуска двигателей до пересечения РД - Г(ГОЛФ) с участками РД А (ЭЛФА), В (БРАВО), Д (ДЕЛЬТА), С (ЧАРЛИ), Е (ЭКЭ);**

в) в случае необходимости по требованию экипажа ВС и решению РПА допускаются другие маршруты сопровождения ВС на лётном поле аэродрома.

5.4.2 Водитель автомобиля выполняющего обязанности по встрече и сопровождению ВС должен постоянно находится на радиосвязи с диспетчером ДПР;

а) выполнять встречу и сопровождение ВС на месте и по маршрутам, указанным ДПР;

б) выполнять команды диспетчера ДПР по встрече и сопровождению ВС;

в) соблюдать схему расстановки и организации движения воздушных судов, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме;

г) соблюдать безопасную дистанцию (50 - 75 м. или другую, указанную командиром воздушного судна) между ВС и спецмашиной сопровождения;

д) контролировать заданный маршрут сопровождения с целью своевременного выявления препятствий по маршруту сопровождения, угрожающих безопасности руления ВС или движению спецмашины;

е) при возникновении ситуаций, угрожающих безопасному рулению ВС, принимать меры по их разрешению и докладывать об этом ДПР и своему диспетчеру;

ж) сопровождать ВС до назначенного МС;

з) принять меры, исключая возможность движения спецмашины в отсутствии водителя в её кабине;

и) выйти из спецмашины и руководить, выполняя функции ответственного за работы по встрече, установкой ВС согласно разметке МС с применением сигналов, регулирующих движение воздушных судов на земле, приведенных в приложении 4 к настоящему стандарту.

Раздел 6 Обслуживание воздушных судов пассажирскими трапами

6.1 Общие требования

6.1.1 В связи с особенностями конструкции ВС и трапов следует использовать:

- а) СПТ–154 – для ВС при высоте порогов их дверей над уровнем перрона (мест стоянок - МС) не более 4-х метров;
- б) трапы других типов – для всех типов ВС.

6.1.2 При установке пассажирского трапа к ВС всех типов верхнюю площадку трапа необходимо устанавливать ниже порога двери ВС не более **чем на 15-20 см.**

6.1.3 При установке телескопического пассажирского трапа (далее – ТПТ) к ВС верхнюю площадку трапа необходимо устанавливать ниже порога двери ВС **на 15-20 см.**

6.1.4 При подъезде пассажирских трапов к ВС, двери кабины должны быть закрыты, за исключением случаев, когда:

- на дверь установлены соответствующие устройства (дверь прикрыта или установлена сетка), что позволит предотвратить падение человека из дверного проема;
- используется встроенный пассажирский трап;
- подготовленный инженерный персонал или персонал наземного оборудования находится на борту или входит на ВС и использует специальные плечевые ремни безопасности.

6.1.5 Пассажирские трапы подъезжают к ВС на малой скорости до мягкого соприкосновения амортизирующих устройств с фюзеляжем ВС. После установки трапа на аутригеры допускается появления зазора между амортизатором верхней площадки трапа и фюзеляжем ВС **не более 5 см.**

Примечания:

1) пассажирские трапы необходимо устанавливать таким образом, чтобы амортизирующие устройства (резиновые защитные бамперы) чрезмерно не давили на фюзеляж ВС.

2) пассажирский трап подъезжает к ВС до мягкого соприкосновения, за исключением иных требований установленных авиакомпаниями в части касающейся эксплуатируемых ими ВС.

6.1.6 РПО при руководстве подъездом (отъездом) трапа должен иметь при себе действующее «Удостоверение на право руководства подъездом (отъездом) спецмашин к (от) воздушным судам».

6.1.7 Водитель трапа при управлении пассажирскими трапами должен иметь при себе действующий «Талон на право вождения спецмашин (механизмов) по аэродрому и обслуживания воздушных судов».

6.1.8 При подъезде (отъезде) трапов РПО и водитель трапа взаимодействуют с применением сигналов для руководства подъездом

(отъездом) спецмашин к (от) воздушным судам, указанных в приложении 2 к настоящему стандарту.

Примечание - Во время маневрирования в зоне обслуживания ВС водитель обязан немедленно остановить спецмашину при потере визуального контакта с руководителем подъезда (отъезда) спецмашины к (от) ВС.

6.1.9 Во время маневрирования в зоне обслуживания ВС водитель телескопического трапа, может осуществлять движение в рамках зоны работы ТПТ, самостоятельно (без РПО), при наличии специальной разметки на аэродромном покрытии «зона работы ТПТ», выполненной белыми диагональными полосами.

Примечание - в отмаркированной белыми диагональными полосами зоне работы ТПТ запрещается нахождение и перемещение персонала, СНО и спецмашин.

6.1.10 При обслуживании ВС, выполняющих международные рейсы, РПО должен получить у пограничного и таможенного нарядов разрешение на въезд трапа в зону обслуживания.

6.1.11 При посадке пассажиров персонал, отвечающий за посадку должен контролировать, с помощью временной остановки посадки пассажиров, количество находящихся на трапе пассажиров в соответствии с информационными табличками, расположенными на трапе.

6.2 Действия персонала при использовании самоходного пассажирского трапа

6.2.1 При подъезде трапа к ВС

6.2.1.1 Водитель трапа должен:

а) убрать с поручней, ступеней трапа и верхней площадке грязь, лед, снег, масло, посторонние предметы – все то, что может спровоцировать падение и /или получение травмы пассажиром или обслуживающим персоналом, установить боковые сдвижные перила в крайнее заднее положение, откидные площадки, при их наличии, привести в транспортное положение;

б) подъехать на трапе к зоне обслуживания ВС и остановиться, установить лестницу трапа из транспортного положения на высоту, соответствующую высоте порога двери, и предъявить трап руководителю подъездом (отъездом);

Примечание - Запрещается ожидание за руливания ВС у скошенных полос красного цвета контура зоны обслуживания ВС. В данном случае необходимо остановить спецмашину не доезжая до знака Т, или за 10 метров до угла контура зоны обслуживания, подготовленной для встречи ВС. (в ред. пр. от 05.04.2021 №92)

в) проверить у РПО наличие действующего удостоверения на право руководства подъездом (отъездом);

г) предъявить РПО действующий талон на право вождения по аэродрому;

д) с разрешения РПО въехать в зону обслуживания ВС;

е) убедившись в отсутствии угрозы жизни и здоровью людей, повреждения ВС, спецмашин, СНО по командам РПО:

е1) начать подъезд к ВС;

е2) на удалении **5 м** от ВС водитель трапа производит полную остановку спецмашины для дополнительной проверки исправности тормозной системы трапа и оценки безопасности подъезда и по команде РПО продолжает подъезд;

е3) на удалении **1,0 – 1,5 м** от ВС остановить трап;

е4) в зависимости от типа ВС установить верхнюю площадку трапа в соответствии с требованиями настоящего стандарта;

е5) по команде РПО подъезжает к ВС до мягкого соприкосновения, за исключением иных требований установленных авиакомпаниями в части касающейся эксплуатируемых ими ВС.

ж) получить разрешение РПО на установку трапа на аутригеры:

ж1) установить трап на аутригеры

ж2) привести органы управления трапом в положение, исключающее самопроизвольное движение трапа или элементов его конструкции;

ж3) получить от РПО сигнал «ВСЁ В ПОРЯДКЕ», что означает - трап установлен правильно и принят для обслуживания пассажиров или ВС;

з) в случае неправильного подъезда трапа к ВС по команде РПО отъехать от ВС и повторить подъезд под руководством РПО;

и) покинуть рабочее место управления спецмашиной, закрыв двери, и убедиться в надежности закрытия всех дверей кабины, что бы исключить самопроизвольное открытие под воздействием внешних факторов;

к) установить боковые сдвижные перила и откидные площадки трапа, при их наличии, в рабочее положение;

л) после установки трапа сообщить экипажу ВС (постучать в дверь ВС) об установке трапа;

м) отойти на безопасное расстояние от двери ВС и ожидать её открытие членом экипажа;

Примечание – при открытии пассажирской двери ВС существует риск развёртывания аварийного надувного трапа, что может иметь фатальный исход. Персонал наземного обслуживания при открытии пассажирской двери ВС не должен находиться на пути выбрасывания аварийного трапа.

н) при посадке пассажиров через заднюю дверь ВС контролировать положение верхней площадки по отношению к ВС, для исключения чрезмерного надавливания фюзеляжа ВС на площадку трапа, путем остановки посадки пассажиров и корректировки положения верхней площадки трапа.

Примечание – в отсутствии водителя трапа на МС данное требование выполняет водитель автобуса.

6.2.1.2 РПО должен:

а) прибыть к месту стоянки ВС;

- б) предъявить водителю трапа действующее удостоверение на право руководства подъездом (отъездом);
- в) проверить у водителя наличие действующего талона на право вождения по аэродрому спецмашины;
- г) у зоны обслуживания ВС осмотреть (без открытия технологических отсеков) самоходный трап на отсутствие утечек рабочих жидкостей;
- д) проверить отсутствие на поручнях, ступенях трапа и верхней площадке грязи, льда, снега, масла и посторонних предметов – все то, что может спровоцировать падение и /или получение травмы пассажиром или обслуживающим персоналом, установку боковых сдвижных перил в крайнее заднее положение, откидных площадок, при их наличии, в транспортное положение;
- е) после полной остановки двигателей ВС и установки лицом, ответственным за обслуживание ВС, упорных колодок под колеса ВС:
- е1) получить разрешение на въезд в зону обслуживания ВС от лица, руководящего обслуживанием ВС;
- е2) при отсутствии препятствий на маршруте движения трапа дать водителю трапа команду на подъезд к ВС;
- е3) руководить подъездом трапа при помощи установленных сигналов в соответствии со схемой подъезда (отъезда) и маневрирования спецмашин при обслуживании воздушного судна, находясь слева по ходу движения трапа, обеспечивая контроль приближения трапа к ВС и поддержание визуальной связи с водителем;
- ж) на удалении **5 м** от ВС дать команду водителю на остановку трапа для оценки безопасности подъезда и команду на продолжение подъезда, если безопасный подъезд обеспечен;
- з) в случае возникновения угрозы наезда на людей, повреждения ВС, спецмашин, СНО подать команду водителю трапа «Остановитесь», затем команду на выполнение маневра для безопасного продолжения подъезда/отъезда;
- и) на удалении **1,0 – 1,5 м.** от двери ВС дать команду водителю на остановку трапа;
- к1) дать водителю трапа команду установить верхнюю площадку трапа по высоте в соответствии с требованиями настоящего стандарта в зависимости от типа ВС;
- к) дать водителю трапа команду на продолжение подъезда трапа к ВС;
- л) контролировать движение трапа при подъезде к ВС;
- м) после подъезда трапа к ВС дать водителю трапа разрешение на установку трапа на стабилизаторы (аутригеры, домкраты);
- н) проверить правильность установки трапа:
- н1) трап установлен на аутригеры;
- н2) расстояние между трапом и ВС соответствует требованиям настоящего стандарта в зависимости от типа ВС;

н3) боковые сдвижные перила и откидные площадки трапа, при их наличии, установлены в рабочее положение;

н4) в темное время суток освещение трапа включено;

о) в случае неправильного подъезда трапа к ВС дать команду водителю трапа отъехать от ВС и выполнить подъезд повторно;

п) убедившись в правильности установки трапа, разрешить использование трапа для высадки пассажиров из ВС.

6.2.2 При отъезде трапа от ВС

6.2.2.1 РПО должен:

а) получить разрешение экипажа ВС или лица, ответственного за обслуживание ВС, на отъезд трапа;

б) убедиться в том, что дверь ВС закрыта, ручка двери утоплена вровень с поверхностью обшивки двери, если не утоплена - сообщить ответственному за обслуживание ВС;

в) предъявить водителю трапа действующее удостоверение на право руководства подъездом (отъездом);

г) проверить у водителя наличие действующего талона на право вождения по аэродрому;

д) дать водителю трапа команду на отъезд трапа от ВС и выезд из зоны обслуживания;

е) руководить отъездом трапа от ВС до границы зоны обслуживания ВС, находиться с левой стороны трапа по ходу его движения, поддерживать с водителем трапа визуальную, речевую связь, и при возникновении угрозы наезда на людей, повреждения ВС, спецмашин, СНО подать команду водителю трапа «ОСТАНОВИТЕСЬ», затем команду на выполнение маневра для безопасного продолжения подъезда/отъезда.

6.2.2.2 Водитель трапа должен:

а) прибыть заблаговременно на МС (до начала посадки пассажиров) убедиться в отсутствии на поручнях, верхней площадке и ступенях трапа грязи, льда, снега, масла, посторонних предметов – всего того, что может спровоцировать падение и /или получение травмы пассажиром или обслуживающим персоналом;

б) проверить правильность установки трапа:

б1) трап установлен на аутригеры;

б2) расстояние между трапом и ВС соответствует требованиям настоящего стандарта в зависимости от типа ВС;

б3) боковые сдвижные перила и откидные площадки трапа, при их наличии, установлены в рабочее положение;

б4) в темное время суток освещение трапа включено;

в) при посадке пассажиров через заднюю дверь ВС контролировать положение верхней площадки по отношению к ВС, для исключения чрезмерного надавливания фюзеляжа ВС на площадку трапа, путем остановки посадки пассажиров и корректировки положения верхней площадки трапа;

Примечание – в отсутствии водителя трапа на МС данное требование выполняет водитель автобуса.

г) проверить у РПО наличие действующего удостоверения на право руководства подъездом (отъездом);

д) предъявить РПО действующий талон на право вождения по аэродрому;

е) после команды РПО на подготовку трапа к движению убедиться в том, что:

е1) на трапе отсутствуют посторонние предметы, которые могли бы препятствовать закрытию двери ВС (при их обнаружении убрать);

е2) дверь ВС закрыта ручка двери утоплена вровень с поверхностью обшивки двери, если не утоплена - сообщить ответственному за обслуживание ВС;

е3) все рукояти управления находятся в убранном положении и на трапе отсутствуют посторонние лица;

Примечание - действия по повторному открыванию дверей осуществляет экипаж авиакомпании. При необходимости повторного открывания дверей экипаж авиакомпании связывается с наземным персоналом. Не допускается открытие дверей наземным обслуживающим персоналом без разрешения КВС.

ж) установить боковые сдвижные перила в крайнее заднее положение, откидные площадки, при их наличии, привести в транспортное положение;

з) занять рабочее место управления трапом;

и) убедившись в отсутствии угрозы жизни и здоровью людей, повреждения ВС, спецмашин, СНО по команде РПО с соблюдением мер предосторожности отъехать от ВС за границу зоны обслуживания;

к) перед началом движения по аэродрому выдвигной пролёт лестницы и лестницу трапа установить в крайнее нижнее транспортное положение.

6.3 Действия персонала при использовании телескопического пассажирского трапа

6.3.1 При подъезде трапа

6.3.1.1 Водитель трапа должен:

а) прибыть на рабочее место за 15 мин до прибытия ВС на МС, и осмотреть на отсутствие посторонних предметов зону работы ТПТ;

б) подготовить ТПТ к работе в соответствии с инструкцией по его эксплуатации;

Примечание - убедиться, что напольное покрытие трапа чистое, сухое, не имеет ледовых отложений - безопасно для пассажиров и обслуживающего персонала.

в) проверить у РПО наличие действующего удостоверения на право руководства подъездом (отъездом);

г) предъявить РПО действующий талон на право вождения по аэродрому;

д) проверить наличие визуальной связи с РПО;
е) доложить РПО о готовности трапа к подъезду к ВС;
ж) получить от РПО команду на подъезд трапа к ВС. При подъезде к ВС (без РПО) получить команду от лица, руководящего обслуживанием ВС, на подъезд трапа к ВС;

з) убедиться в отсутствии на трапе посторонних лиц;

Примечание – в кабине управления телетрапом может находиться только оператор телетрапа.

и) убедившись в отсутствии угрозы жизни и здоровью людей, повреждения ВС, спецмашин, СНО в рамках отмаркированной зоны работы ТПТ осуществить подъезд на минимальной скорости до мягкого соприкосновения планки безопасности трапа с ВС и установку трапа к ВС согласно требованиям настоящего стандарта, не допуская повреждения трапом ВС.

При отсутствии отмаркированной зоны работы ТПТ, подъезд к ВС осуществлять по командам РПО.

Примечания - телескопический пассажирский трап подъезжает к ВС до мягкого соприкосновения, за исключением иных требований установленных авиакомпаниями в части касающейся эксплуатируемых ими ВС.

к) проверить правильность установки трапа согласно требованиям настоящего стандарта;

л) после проверки установки трапа и устранения выявленных при подъезде несоответствий установку трапа считать законченной;

м) доложить РПО об установке трапа;

н) после установки трапа сообщить экипажу ВС (постучать в дверь ВС) об установке трапа;

о) отойти на безопасное расстояние от двери ВС и ожидать её открытие членом экипажа;

Примечание – при открытии пассажирской двери ВС существует риск развёртывания аварийного надувного трапа, что может иметь фатальный исход. Персонал наземного обслуживания при открытии пассажирской двери ВС не должен находиться на пути выбрасывания аварийного трапа.

п) после открытия дверей, установить систему автоматического выравнивания;

р) принять меры, исключаяющие движение трапа без водителя трапа;

с) отключить пульт управления трапом, закрыть защитную крышку, чтобы ограничить несанкционированный доступ к элементам управления трапа посторонними лицами.

6.3.1.2 РПО должен:

а) после полной остановки двигателей ВС с установкой лицом, ответственным за обслуживание ВС, тормозных колодок под колеса ВС

получить разрешение экипажа ВС или ответственного за обслуживание ВС лица на подъезд трапа;

б) предъявить водителю трапа действующее удостоверение на право руководства подъездом (отъездом);

в) проверить у водителя наличие действующего талона на право вождения по аэродрому;

г) проверить наличие визуальной связи с водителем трапа;

д) получить сигнал от водителя трапа о готовности трапа к подъезду к ВС;

е) при отсутствии препятствий на маршруте движения трапа дать водителю трапа команду на подъезд трапа к ВС;

ж) руководить подъездом трапа к ВС в соответствии со схемой подъезда (отъезда) и маневрирования спецмашин при обслуживании воздушного судна;

з) контролировать движение трапа при подъезде к ВС, поддерживая визуальную связь с водителем, и в случае возникновения угрозы наезда на людей, повреждения ВС, спецмашин, СНО подать команду водителю трапа «ОСТАНОВИТЕСЬ», затем команду на выполнение манёвра для безопасного продолжения подъезда/отъезда;

и) получить сигнал от водителя трапа о завершении установки трапа;

к) в случае неправильной установки трапа потребовать от водителя трапа устранения выявленных несоответствий;

л) в условиях ограниченной видимости привлекать дополнительный персонал для контроля соблюдения дистанции между ВС и телетрапом и подачи сигналов водителю телетрапа.

6.3.2 При отъезде трапа от ВС

6.3.2.1 РПО должен:

а) предъявить водителю трапа действующее удостоверение на право руководства подъездом (отъездом);

б) проверить у водителя действующий талон на право вождения по аэродрому;

в) получить разрешение экипажа ВС или ответственного за обслуживание ВС лица на отъезд трапа;

г) убедиться в том, что:

г1) отсутствуют препятствия по маршруту движения трапа от ВС до границы зоны обслуживания ВС;

г2) кабель электропитания (400 Гц) отсоединён (ответственным за обслуживание лицом) от ВС и находится в крайнем верхнем положении на трапе.

г3) дверь ВС закрыта, ручка двери утоплена вровень с поверхностью обшивки двери, если не утоплена - сообщить ответственному за обслуживание ВС;

д) дать водителю трапа команду на отъезд трапа;

е) контролировать движение трапа от ВС до границы зоны обслуживания ВС (до места стоянки ТПТ), поддерживая визуальную связь с водителем, и в случае возникновения угрозы наезда на людей, повреждения ВС, спецмашин, СНО подать команду водителю трапа «ОСТАНОВИТЕСЬ», затем команду на выполнение манёвра для безопасного продолжения подъезда/отъезда;

ж) получить сигнал водителя трапа об окончании отъезда трапа;

6.3.2.2 Водитель трапа должен:

а) проверить у РПО наличие действующего удостоверения на право руководства подъездом (отъездом);

б) предъявить РПО действующий талон на право вождения по аэродрому;

в) подготовить ТПТ к движению убедиться в том, что:

в1) на трапе отсутствуют посторонние лица;

в2) на трапе отсутствуют посторонние предметы, которые могли бы препятствовать закрытию двери ВС (при их обнаружении убрать);

в3) отсутствуют препятствия в зоне работы;

в4) кабель электропитания (400 Гц) отсоединён от ВС и находится в крайнем верхнем положении на трапе;

Примечание - Телескопический пассажирский трап должен находиться в максимально убранном положении:

1) до заруливания и полной остановки ВС на МС;

2) до начала буксировки ВС с МС для дальнейшего запуска двигателей, руления и взлёта.

г) получить разрешение экипажа ВС или ответственного за обслуживание ВС лица на отъезд трапа;

д) дверь ВС закрыта ручка двери утоплена вровень с поверхностью обшивки двери, если не утоплена - сообщить ответственному за обслуживание ВС;

е) все рукояти управления находятся в убранном положении и на трапе отсутствуют посторонние лица;

ж) доложить РПО о закрытии двери ВС и готовности трапа к отъезду;

Примечание - действия по повторному открыванию дверей осуществляет экипаж авиакомпании. При необходимости повторного открывания дверей экипаж авиакомпании связывается с наземным персоналом. Не допускается открытие дверей наземным обслуживающим персоналом.

з) установить ограничительную ленту платформы ТПТ и закрыть рольставни ТПТ до начала движения от ВС в целях обеспечения безопасности при движении ТПТ и предотвращения непреднамеренного падения водителя трапа;

и) выполнить операции, указанные в инструкции по эксплуатации трапа для подготовки трапа к движению;

к) убедившись в отсутствии угрозы жизни и здоровью людей, повреждения ВС, спецмашин, СНО осуществить отъезд трапа от ВС, в рамках зоны работы ТПТ, отмаркированной белыми диагональными полосами, на минимальной скорости в исходное положение на место его стоянки (отмаркированной красным квадратом), не допуская повреждения трапом ВС.

При отсутствии отмаркированной зоны работы ТПТ на аэродромном покрытии, отъезд от ВС осуществлять по командам РПО;

к) доложить РПО об окончании отъезда трапа.

Раздел 7 Буксировка воздушных судов

7.1 Воздушные суда по аэродрому буксируют в следующих случаях:

- а) после посадки – от места и по маршруту, указанному диспетчером ДПР, к МС;
- б) перед отправлением – от МС к месту запуска двигателей ВС по маршруту, указанному ДПР;
- в) при изменении места стоянки ВС;
- г) на технические МС, т.е. МС предназначенные только для технического обслуживания (ТО) ВС;
- д) буксировка в ангаре и на приангарной площади;
- е) при эвакуации ВС.

7.2 Для буксировки ВС используют буксировщики (тягачи), оборудованные радиостанциями внутриаэропортовой связи и радиосвязи с ВС, проблесковыми маячками.

7.3 Буксировку ВС выполняют при включённых аэронавигационных и проблесковых огнях ВС.

7.4 Персонал оператора аэродрома, операторов по наземному обслуживанию и перевозчиков допускают к буксировке ВС приказами своих руководителей после подготовки в порядке, установленном нормативными и техническими документами.

7.5 Буксировку ВС выполняют под руководством руководителя буксировочной бригады - ответственного лица Службы НО оператора аэродрома или Организации, осуществляющей инженерно-авиационное обеспечение полётов в соответствии с установленными требованиями.

а) в состав буксировочной бригады входят: руководитель бригады, водитель буксировщика (тягача), сопровождающие сигнальщики в количестве, не менее двух и лицо, находящееся на рабочем месте КВС в кабине ВС.

б) для выполнения буксировки ВС не требующей маневрирования ВС (не более одного поворота ВС) перед отправлением от МС к месту запуска двигателей, буксировочная бригада состоит из руководителя буксировки, водителя буксировщика (тягача), сопровождающего сигнальщика и лица, находящегося на рабочем месте КВС в кабине ВС.

Примечание - Буксировка ВС, выполняющих литерные и подконтрольные рейсы, всегда осуществляется буксировочной бригадой согласно п.7.5 перечисление а).

7.6 Буксировку ВС осуществляют **только** с разрешения диспетчера диспетчерского пункта руления (ДПР - частота 119,0).

7.7 При буксировке применяют «Сигналы подаваемые при подъезде (отъезде) спецмашин к ВС» и «Сигналы, регулирующие движение воздушных судов на земле», приведённые в приложениях 2 и 4 к настоящему стандарту.

Примечание - Сигналы подают руками в перчатках яркого цвета или с помощью жезлов, флажков или электрических фонариков на месте, с которого сигнальщик хорошо виден руководителю буксировочной бригады.

7.8 Радиостанции внутриаэропортовой связи и радиосвязи с воздушным судном на буксировщике (тягаче) должны быть включены в течение всего периода буксировки.

7.9 Во время буксировки ВС руководитель буксировочной бригады руководствуется схемой расстановки и организации движения ВС, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродроме.

7.10 Скорость буксировки устанавливает руководитель буксировочной бригады в соответствии с руководством по технической эксплуатации данного типа ВС, состоянием лётного поля аэродрома и фактической погодой.

7.11 Руководитель буксировочной бригады по радиосвязи (по радиостанции или самолётному переговорному устройству - СПУ) поддерживает двухстороннюю связь с КВС (специалистом в кабине экипажа) или визуально, установленными сигналами, руководит действиями всех лиц, участвующих в буксировке ВС.

7.12 ВС разрешается буксировать по ВПП, РД и перрону пригодным для буксировки ВС данного типа.

7.13 Буксировщики (тягачи), буксирующие ВС, обязаны уступить дорогу рулящим ВС.

7.14 Буксировщик (тягач) для проведения работ по буксировке вызывают через диспетчера ПДСП.

7.15 Буксировка на пониженной скорости с соблюдением повышенных мер предосторожности должна выполняться:

- а) в тёмное время суток;
- б) при буксировке в сложных метеоусловиях (дождь, гололедица, сильный ветер и т.п.);
- в) при маневрировании на МС;
- г) при буксировке на технические стоянки;
- д) при эвакуации ВС;
- е) в случаях, предусмотренных ЭД данного типа ВС.

7.16 При буксировке ВС на технические стоянки, для исключения повреждения ВС, по решению руководителя работ в смене число членов буксировочной бригады, и их расстановка может быть изменена в сторону увеличения из-за возможного нахождения в зоне технических стоянок СНО и близкого расположения мачт освещения на границах МС, а также наличия других препятствий, усложняющих процесс буксировки (доковые стремянки, ворота ангара и др.).

7.17 Буксировка ВС на технические стоянки требует повышенных мер предосторожности.

7.18 При вынужденной остановке буксируемого ВС или буксировщика (тягача) под колёса воздушного судна устанавливают упорные колодки.

7.19 Особенности буксировки описаны в «Руководстве по перронному обслуживанию воздушных судов в аэропорту Екатеринбург (Кольцо)».

Раздел 8 Подготовка и аттестация водителей и руководителей подъездом (отъездом) спецмашин к ВС по соблюдению правил движения спецмашин на аэродроме

8.1 Общие положения

8.1.1 Водители спецмашин и РПО оператора аэродрома, водители и РПО спецмашин операторов по наземному обслуживанию и сторонних организаций, регулярно работающие на аэродроме, к самостоятельному вождению спецмашин по аэродрому и/или руководству подъездом (отъездом) допускаются приказами исполнительного директора оператора аэродрома после их подготовки в соответствии с требованиями настоящего стандарта.

8.1.2 Подготовку должен проходить:

а) персонал оператора аэродрома - для допуска к эксплуатации спецмашин и к вождению их по аэродрому, и территории структурных подразделений Общества;

б) персонал оператора аэродрома и операторов по наземному обслуживанию и сторонних организаций, допущенный к эксплуатации необходимых для обслуживания спецмашин, - для допуска к вождению спецмашин по аэродрому;

в) персонал оператора аэродрома и операторов по наземному обслуживанию - для получения допуска к руководству подъездом (отъездом) спецмашин к (от) ВС;

г) персонал оператора аэродрома допущенный к эксплуатации необходимых для обслуживания спецмашин – для допуска к вождению спецмашин на территории структурных подразделений Общества.

Примечание – подготовка к вождению спецмашин на территории структурного подразделения проводится при необходимости движения только на территории данного структурного подразделения Общества.

8.1.3 Направление персонала оператора аэродрома и операторов по наземному обслуживанию и сторонних организаций на подготовку осуществляется на основании:

а) для персонала оператора аэродрома - служебной записки руководителя структурного подразделения оператора аэродрома;

б) для работников операторов по наземному обслуживанию и сторонних организаций - письменного обращения руководителя Организации и договора.

8.1.4 Подготовку водителей и РПО оператора аэродрома, операторов по наземному обслуживанию и сторонних организаций для работы в контролируемой зоне аэродрома осуществляет в рамках аэродромного обеспечения группой по организации безопасного движения службы спецавтотранспорта и ремонта.

8.1.5 Подготовка водителей и РПО включает в себя следующие процедуры:

- а) теоретическую подготовку;
- б) практическую стажировку;
- в) проверку знаний и принятие зачётов;
- г) допуск водителя, РПО к самостоятельной работе.

8.1.6 Проверку знаний и принятие зачётов у водителей и РПО оператора аэродрома, операторов по наземному обслуживанию и сторонних организаций по итогам проведённой теоретической подготовки и практической стажировки осуществляет постоянно действующая квалификационная комиссия по допуску к самостоятельной работе, далее – Комиссия по ДСР, которая создаётся приказом исполнительного директора оператора аэродрома или уполномоченного им лица в составе:

- а) председатель комиссии - директор по производству;
- б) зам. председателя комиссии - начальник ССТиР;
- в) члены комиссии:

представители структурных подразделений оператора аэродрома, назначенные для проведения технической подготовки;

представитель инспекции по безопасности полётов;

представитель ГОБД ССТиР.

8.1.7 На заседании Комиссии по ДСР могут присутствовать по решению председателя комиссии должностные лица СП оператора аэродрома, операторов по наземному обслуживанию и сторонних организаций по принадлежности персонала, проходящего подготовку, а также другие должностные лица (при необходимости) по решению оператора аэродрома.

8.1.8 Делопроизводство Комиссии по ДСР ведёт ГОБД ССТиР.

8.1.9 На время подготовки персоналу выдают «Лист стажировки», типовые формы которых приведены в приложениях 6,7.

8.1.10 В «Листы стажировки» записывают прохождение теоретической подготовки и практической стажировки. После окончания подготовки «Листы стажировки» представляют в Комиссию по ДСР.

8.2 Программы подготовки персонала

8.2.1 Программы подготовки, с указанием затрат времени, включают техническую (для водителей оператора аэродрома), теоретическую подготовку и стажировку персонала.

8.2.2 В программы, включают перечень вопросов, из которых составляют экзаменационные билеты.

8.2.3 Программы подготовки разрабатывает ГОБД ССТиР, согласовывает с директором по производству, службой качества, службой персонала. Программы утверждает исполнительный директор оператора аэродрома или уполномоченное им лицо.

8.2.3.1 Идентификационное обозначение программ

СМК ПП ХХ – УУ – ZZZZ, где:

ПП – программа подготовки;
XX – код структурного подразделения, держателя программы;
YY – регистрационный номер программы в системе делопроизводства ГОБД по направлениям подготовки;

ZZZZ – год регистрации программы в системе делопроизводства ГОБД.

Типовая форма программ приведена в приложении 8.

8.2.3.2 Программы подготовки водителей оператора аэродрома

Подготовку водителей осуществляют по программам:

а) СМК Программа XX-1.1/N(порядковый номер программы)- ZZZZ «Подготовка персонала для допуска к эксплуатации спецмашин, вождению их по аэродрому и обслуживанию воздушных судов» (с правом подъезда к ВС);

б) СМК Программа XX-1.2/N(порядковый номер программы)- ZZZZ «Подготовка персонала для допуска к эксплуатации спецмашин, вождению их по аэродрому и выполнению работ по эксплуатационному содержанию аэродрома» (с правом выезда на ВПП, РД);

в) СМК Программа XX-1.3/N(порядковый номер программы) - ZZZZ «Подготовка персонала для допуска к эксплуатации спецмашин, вождению их по аэродрому и сопровождению воздушных судов»;

г) СМК Программа XX-1.4/N(порядковый номер программы) - ZZZZ «Подготовка персонала для допуска к эксплуатации спецмашин, вождению их по аэродрому (без права подъезда к воздушным судам и выезда на ВПП, РД)»;

д) СМК Программа XX-1.5/N(порядковый номер программы)- ZZZZ «Подготовка водителей для допуска к сопровождению транспортных средств по аэродрому»;

е) СМК Программа XX-1.6/N(порядковый номер программы)- ZZZZ «Подготовка персонала для допуска к эксплуатации спецмашин и движению их на территории структурных подразделений Общества».

8.2.3.3 Программы подготовки персонала оператора аэродрома для допуска к эксплуатации спецмашин состоят из 3-х частей:

а) техническая подготовка - изучение (заканчивается сдачей зачёта):

- конструкция спецмашины и требования по эксплуатации;
- особенности эксплуатации спецмашин и специального оборудования согласно инструкции предприятия-изготовителя;
- требования охраны труда при эксплуатации спецмашины;

б) теоретическая подготовка - изучение, в части касающейся водителей

(заканчивается сдачей экзамена):

1) документов по взаимодействию структурных подразделений, обеспечивающих полёты;

2) правил движения по аэродрому;

3) требований документов по безопасности и качеству наземного обслуживания воздушных судов:

- «Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах Российской Федерации» (Утверждено приказом Минтранса России от 13.07.2006 №82);

- сигналов для руководства подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам, приведённых в приложении 2 к настоящему стандарту;

- «Руководства по организации работы и обслуживания спецтранспорта аэропортов Российской Федерации» (РОРОС - 95);

- нормативных документов, устанавливающих порядок выполнения персоналом процессов и операций обслуживания;

- правила по эксплуатации радиостанций внутриаэропортовой связи и фразеологии радиообмена;

- настоящего стандарта;

- схемы расстановки и организации движения воздушных судов, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Екатеринбург (Кольцово);

- схем подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин и механизмов при обслуживании воздушных судов (для водителей с правом подъезда к ВС);

- схем движения на территориях структурного подразделения Общества;

- меры по обеспечению авиационной безопасности;

- правил движения спецмашин на перронах, МС и РД аэродрома;

- правил подъезда (отъезда) спецмашин к (от) ВС;

- других документов по обеспечению безопасности полётов и безопасности движения.

в) практическая стажировка на спецмашине под руководством водителя-наставника, назначенного в установленном порядке (заканчивается проверкой практических навыков).

8.2.4 Программы подготовки водителей операторов по наземному обслуживанию и сторонних организаций:

8.2.4.1 Подготовка водителей осуществляется по программам:

а) СМК Программа ХХ-2.1/Н(порядковый номер программы) - ZZZZ «Подготовка водителей организаций на право вождения спецмашин по аэродрому и обслуживания воздушных судов» (с правом подъезда к ВС);

б) СМК Программа ХХ-2.2/Н(порядковый номер программы)- ZZZZ «Подготовка персонала для допуска к эксплуатации спецмашин, вождению их по аэродрому и выполнению работ по эксплуатационному содержанию аэродрома» (с правом выезда на ВПП, РД);

в) СМК Программа ХХ-2.3/Н(порядковый номер программы) - ZZZZ «Подготовка водителей организаций на право вождения автотранспорта (механизмов) по аэродрому» (без права подъезда к воздушным судам и выезда на ВПП, РД).

8.2.4.2 Программы подготовки водителей состоят из 2-х частей:

а) теоретическая подготовка - изучение, в части касающейся водителей (заканчивается сдачей экзамена):

- «Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах Российской Федерации» (Утверждено приказом Минтранса России от 13.07.2006 №82);

- сигналов для руководства подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам, приведенных в приложении 2 к настоящему стандарту;

- «Руководства по организации работы и обслуживания спецтранспорта аэропортов Российской Федерации» (РОРОС - 95);

- нормативных документов, устанавливающих порядок выполнения персоналом процессов и операций обслуживания;

- правила по эксплуатации радиостанций внутриаэропортовой связи и фразеологии радиообмена;

- настоящего стандарта;

- схемы расстановки и организации движения воздушных судов, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Екатеринбург (Кольцово);

- схем подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин и механизмов при обслуживании воздушных судов (для водителей с правом подъезда к ВС);

- схем движения на территориях структурного подразделения Общества;

- меры по обеспечению авиационной безопасности;

- правил движения спецмашин на перронах, МС и РД аэродрома;

- правил подъезда (отъезда) спецмашин к (от) ВС;

- других документов по обеспечению безопасности полётов и безопасности движения.

б) Практическая стажировка на спецмашине на аэродроме Екатеринбург (Кольцово) под руководством водителя-наставника, назначенного в установленном порядке (заканчивается проверкой практических навыков).

8.2.5 Программы подготовки руководителей подъездом/отъездом

8.2.5.1 Подготовка РПО осуществляется по программам:

а) СМК Программа ХХ-3.1/Н(порядковый номер программы -ZZZZ «Подготовка персонала к руководству подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам»;

б) СМК Программа ХХ-3.2/Н(порядковый номер программы) -ZZZZ «Подготовка персонала к руководству подъездом (отъездом) пассажирских трапов к воздушным судам»

8.2.5.2 Программы подготовки РПО состоят из 2-х частей:

а) теоретическая подготовка - изучение, в части касающейся РПО (заканчивается сдачей экзамена):

- «Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на аэродромах гражданской авиации Российской Федерации» (Утверждена приказом Минтранса России от 13.07.2006 №82);

- сигналы для руководства подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам, приведённых в приложении 2 к настоящему стандарту;

- документов Общества по взаимодействию структурных подразделений при наземном обслуживании воздушных судов на местах стоянок;

- настоящего стандарта;

- схем подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин и механизмов при обслуживании воздушных судов;

- меры по обеспечению авиационной безопасности;

- схема расстановки и организации движения воздушных судов, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Екатеринбург (Кольцово);

- схем подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин и механизмов при обслуживании воздушных судов (для водителей с правом подъезда к ВС);

- правил движения спецмашин на перронах и МС аэродрома;

- правил подъезда (отъезда) спецмашин к (от) ВС;

- требования по охране труда при руководстве подъездом (отъездом) спецмашин к ВС;

- других документов по обеспечению безопасности полётов и безопасности движения.

б) практическая стажировка на аэродроме Екатеринбург (Кольцово) под руководством руководителя стажировки, назначенного в установленном порядке (заканчивается проверкой практических навыков).

8.2.6 При изменении требований к уровню знаний и практических навыков персонала в связи с изменением нормативно-правовой базы, инфраструктуры, производственной среды и т.п. в программы вносят соответствующие коррективы.

8.2.7 В случае необходимости разрабатывают другие программы подготовки персонала к самостоятельной работе на аэродроме.

8.3 Организация теоретической подготовки персонала

8.3.1 В процессе теоретической подготовки в ГОБД ССТиР персонал должен самостоятельно изучить документы и материалы, предусмотренные соответствующей программой подготовки и являющиеся обязательными для изучения согласно листам стажировки.

8.3.2 После самостоятельного изучения персоналом документов и материалов, указанных в программах, специалисты ГОБД проводят занятия по:

а) разъяснению особенностей и требований безопасности движения спецмашин, обслуживания воздушных судов и выполнению работ на аэродроме;

б) изучению случаев повреждения воздушных судов, нарушений правил движения на аэродроме и наиболее часто допускаемых ошибок при работе на аэродроме, их последствиях.

8.3.3 Для определения соответствия уровня теоретических знаний действующим требованиям персонал проходит двухступенчатую проверку теоретических знаний:

а) письменный экзамен по билетам на автоматизированном экзаменационном комплексе ГОБД (тестирование);

Примечание - Допускается письменная сдача экзамена по билетам с оформлением экзаменационной ведомости, типовая форма которой указана в **приложении 9**.

б) итоговый устный экзамена в пределах соответствующей программы подготовки и листа стажировки – на заседании Комиссии по ДСР.

Примечание – устный экзамен сдаётся по итогам изучения теоретической части и практической стажировки.

8.3.4 Для подготовки к сдаче экзамена персоналу предоставлено право ознакомления с вопросами, из которых составлены экзаменационные билеты.

8.3.5 В случае не сдачи экзамена персонал к стажировке не допускают.

8.3.6 Возможность повторной сдачи экзамена рассматривает Комиссия по ДСР. Решения принимаются на основании обсуждения простым большинством голосов её членов. При равенстве голосов решающим является голос председателя.

8.3.7 После сдачи экзамена ГОБД ССТиР проводит с персоналом ознакомительную езду по аэродрому.

8.3.8 После ознакомительной езды по аэродрому ГОБД ССТиР направляет персонал на практическую стажировку на аэродроме по соответствующим программам подготовки с листом стажировки под руководством водителя-наставника.

8.4 Организация практической стажировки персонала

8.4.1 Руководителем стажировки водителя или РПО может быть работник оператора аэродрома или оператор по наземному обслуживанию, назначенный приказом исполнительного директора оператора аэродрома или приказом руководителя оператора по наземному обслуживанию.

8.4.2 Водителями - наставниками назначаются водители из числа наиболее опытных, не имевших дорожно-транспортных происшествий по их вине в течение 1 последнего года, не имевших нарушений трудовой дисциплины, стаж работы не менее 1 года.

8.4.3 Водитель-наставник водителя должен иметь:

а) действующий талон на право вождения спецмашин, на которых он стажировет работника.

б) категорию водительского удостоверения необходимую, для вождения соответствующих типов спецмашин.

8.4.4 Руководитель стажировки РПО должен иметь действующее удостоверение на право руководства подъездом (отъездом) спецмашин к (от) воздушным судам.

8.4.5 По окончании стажировки ГОБД ССТиР проверяет у персонала соответствие практических навыков требованиям программы подготовки, о чём делает запись в «Лист стажировки».

8.4.6 Стажировка водителей спецмашин на аэродроме Екатеринбург (Кольцово):

8.4.6.1. Водители спецмашин, предназначенных для обслуживания ВС с правом подъезда к ним проходят стажировку в общем объёме не менее 8-и рабочих смен, из них две смены ночью, с обязательным выполнением всего цикла технологических операций при обеспечении обслуживания ВС на каждом типе (марке) спецмашин, согласно соответствующим программам подготовки.

Практическая стажировка водителей организовывается к имеющимся на аэродроме в период стажировки типам ВС. Для остальных типов ВС, включенных в Свидетельство о государственной регистрации аэродрома, проводится теоретическое изучение мест расположения точек обслуживания ВС и их особенностей.

При наличии в аэропорту большого количества спецмашин разных марок (моделей) с аналогичными органами управления и принципами работы (движения) внутренним актом предприятия допускается объединение их в определенные группы по типам (спецмашины для противообледенительной обработки ВС, установки воздушного запуска и пр.). В листе стажировки при этом указывать группу спецмашин по типам с проведением соответствующей стажировки, при возможности.

Примечание – Предварительно отработку навыков подъезда (отъезда) к (от) ВС рекомендуется осуществлять на специальных площадках, оборудованных макетами, изображающими зоны конструкции ВС, наиболее подверженных повреждениям.

8.4.6.2. Водители аэродромных спецмашин, с правом выполнения работ по эксплуатационному содержанию летного поля аэродрома (летная полоса, РД, перроны, МС) проходят стажировку в общем объёме не менее 8-и рабочих смен, из них две смены ночью, с обязательным выполнением всего цикла технологических операций по эксплуатационному содержанию аэродрома на каждом типе (марке) спецмашин.

8.4.6.3. Водители спецмашин, предназначенных для работы на аэродроме без права подъезда к ВС и без права выполнения работ по эксплуатационному содержанию летного поля аэродрома, а также водители спецмашин предназначенных только для работы на территории структурных подразделений Общества проходят стажировку в объёме не менее 3-х рабочих смен, из них одна смена ночью по возможности, с обязательным движением во всех зонах аэродрома, за исключением пересечения лётных полос и движения по РД (рулѐжная дорожка) на каждом типе (марке)

спецмашин или в соответствии с категориями на транспортные средства, разрешенных водительским удостоверением.

8.4.6.4. В процессе стажировки водители должны приобрести практические навыки вождения машин на аэродроме и выполнение технологических операций на определённых типах спецмашин, освоить правила использования радиостанций и фразеологию радиообмена.

8.4.7 Стажировка РПО на аэродроме Екатеринбург (Кольцово):

8.4.7.1. Руководители подъездом (отъездом) проходят стажировку в общем объёме не менее трех рабочих смен, а при стажировке на руководство подъездом (отъездом) нескольких типов спецмашин не менее восьми рабочих смен с обязательным выполнением операций по руководству подъездом (отъездом) каждого типа используемых ими спецмашин к (от) ВС.

Примечание – Предварительно отработку навыков руководства подъездом (отъездом) спецмашин к (от) ВС рекомендуется осуществлять на спецплощадках, оборудованных макетами, изображающими зоны конструкции ВС, наиболее подверженных повреждениям.

8.4.7.2. В процессе стажировки РПО должны приобрести практические навыки руководства подъездом (отъездом) всех типов спецмашин, используемых ими для обслуживания ВС, и всех типов, обслуживаемых ВС.

8.5 Допуск персонала к самостоятельной работе на аэродроме

8.5.1. Квалификационная комиссия по ДСР на основании результатов проверки теоретических знаний и практических навыков на своём заседании принимает решение:

а) о возможности:

а1) допуске/не допуске персонала к самостоятельной работе на аэродроме;

а2) разрешении/ не разрешении повторной сдачи теоретического экзамена;

а3) о продлении/ не продлении срока стажировки;

б) возможности/ невозможности допуска к самостоятельной работе при несоответствии уровня теоретических знаний и/или практических навыков установленным требованиям.

8.5.2. Заседания Квалификационной комиссии по ДСР оформляются протоколом. Типовая форма протокола приведена в приложении 10.

8.5.3. Допуск водителей и РПО к самостоятельной работе на аэродроме оформляют приказами директора по производству оператора аэродрома или уполномоченного им лица на основании протоколов Комиссии по ДСР.

Типовая форма приказа о допуске персонала к самостоятельной работе приведена в приложении 11.

8.5.4. В соответствии с приказом о допуске персонала к самостоятельной работе на аэродроме ГОБД выдаёт:

а) водителям спецмашин - соответствующий талон на право вождения спецмашин (Типовая форма талона приведена в приложении 12);

б) руководителям подъездом (отъездом) спецмашин – удостоверение на право руководства подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам (Типовая форма удостоверения приведена в приложении 13).

8.5.5. Талоны на право вождения спецмашин и удостоверения на право руководства подъездом (отъездом) подписываются директором по производству оператора аэродрома или уполномоченным им лицом и удостоверяются печатью оператора аэродрома.

8.5.6. При изменении типов спецмашин и (или) обслуживаемых воздушных судов в талоны и удостоверения на основании приказов директора по производству оператора аэродрома или уполномоченного им лица вносятся соответствующие дополнения, которые удостоверяются подписью сотрудника ГОБД.

8.5.7. Талоны на право вождения спецмашин по аэродрому и удостоверения на право руководства подъездом (отъездом) спецмашин к (от) ВС выдаются на бессрочный период, на весь период работы водителя в аэропорту Екатеринбург (Кольцово) независимо от смены им места работы (в другой службе, другом юридическом лице).

8.5.8. Сроки действия талонов на право вождения спецмашин по аэродрому сторонних организаций подлежат продлению **каждые 6 месяцев** после повторной проверки знаний водителей и принятия у них зачётов по правилам работы на аэродроме в ГОБД ССТиР.

Оператор аэродрома не вправе навязывать операторам аэропорта услугу по повторной подготовке водителей через какой-либо временной период (через полгода, год, при подготовке к ВЛП или ОЗП).

Продление срока действия талонов оформляют приказами директора по производству оператора аэродрома или уполномоченного им лица на основании протоколов заседания Комиссии по ДСР.

8.5.9. Перед обслуживанием воздушного судна водитель **должен предъявлять** талон на право вождения спецмашины руководителю подъездом (отъездом) и должностным лицам, имеющим право контроля.

8.5.10. Перед руководством движением и маневрированием спецмашин при обслуживании воздушного судна РПО **должен предъявлять** удостоверение на право руководства подъездом (отъездом) водителям спецмашин, движением которых руководит, и должностным лицам, имеющим право контроля.

8.5.11. Водители спецмашин при движении по аэродрому должны иметь при себе талон на право вождения по аэродрому и предъявлять его (по требованию) должностным лицам, имеющим право контроля на аэродроме.

Приложение 1
Перечень нарушений, создающих явную угрозу качеству и безопасности наземного обслуживания ВС

№ п/п	Наименование нарушения	№ пунктов РОДСА-2021
1	2	3
Водитель спецмашины		
1	Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, передача управления лицу, находящемуся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения.	2.1.3 б), в)
2	2.1. Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством на аэродроме.	2.1.3 а)
	2.2. Передача управления транспортным средством лицу, не имеющему права управления транспортным средством на аэродроме.	2.1.3 в)
3	3.1. Превышение установленной скорости на аэродроме на величину от 10 до 20 км/ч.	3.2.1
	3.2. Превышение установленной скорости на аэродроме на величину от 20 до 40 км/ч.	
	3.3. Превышение установленной скорости на аэродроме на величину более 40 км/ч.	
4	4.1. Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных для управления транспортным средством на территории аэродрома.	2.1.1.1
	4.2. Нарушение правил оформления путевой документации (отсутствие подписей, отметки о прохождении медосмотра и т.п.).	
5	Невыполнение требований по остановке транспортного средства либо отказ предъявить документы по требованию уполномоченных лиц.	2.1.1.11
6	Управление транспортным средством при наличии неисправностей, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена.	2.1.3 п)
7	Нарушение правил движения транспортных средств при выполнении работ на местах руления воздушных судов и рулѐжных дорожках.	3.7
8	Оставление водителем места дорожно-транспортного происшествия, а также оставление места столкновения с воздушным судном, участником которого он является.	3.9.3.1
9	Нарушение правил остановки и стоянки на аэродроме.	2.1.3 и), к), л), м), н), о), с).
10	Нарушение правил пользования внешних световых приборов и световой сигнализации.	3.3.1
11	Нарушение правил пользования проблескового маяка при выполнении работ по эксплуатационному содержанию лѐтного поля аэродрома.	3.3.4
12	Нарушение правил проезда перекрѐстков на аэродроме.	3.5
13	Нарушение правил проезда под галереями пассажирских терминалов, равно как проезд под движущейся частью телескопического трапа.	3.4.1, 3.4.2

№ п/п	Наименование нарушения	№ пунктов РОДСА-2021
1	2	3
14	Обгон движущегося транспортного средства, связанный с выездом на маршрут руления воздушного судна или рулѐжную дорожку.	3.1.10 г)
15	Несоблюдение требований, предписанных разметкой на аэродроме.	3.1.1
16	Не предоставление преимущества в движении специальному транспортному средству, имеющему приоритет в движении в соответствии с регламентирующими документами.	3.5.6
17	Нарушение правил перевозки грузов, правил буксировки транспортных средств на аэродроме.	2.1.1.9 2.1.3 п)
18	Нарушение правил перевозки людей.	2.1.1.7
19	19.1. Создание помехи рулящему воздушному судну, равно как проезд между машиной сопровождения и воздушным судном.	3.5.4, 3.5.7
	19.2. Проезд между встречающим лицом и воздушным судном заруливающим на место стоянки.	3.5.7
	19.3. Создание помехи буксируемого ВС	3.5.4
20	Въезд транспортного средства в зону обслуживания воздушного судна под управлением водителя, не имеющего права подъезда к воздушному судну.	3.1.6
21	Нарушение правил подъезда к воздушному судну и правил маневрирования в зоне обслуживания.	3.6
22	Нарушение правил размещения транспортных средств у знака «Т».	2.1.3 к)
23	Нарушение правил при сопровождении транспортных средств по территории аэродрома в составе организованной колонны.	3.8
24	Использование водителем во время движения по аэродрому телефона, не оборудованного устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук (HandsFree).	2.1.3 ж)
25	Вожделение спецмашины по аэродрому к (от) месту выполнения работ с рабочими органами спецмашины (прицепа), не приведѐнными в транспортное положение, в том числе с не закреплѐнным страховочным тросом.	2.1.1.12
26	Несанкционированный въезд транспортного средства на взлѐтно-посадочную полосу и РД.	3.7.1
27	Движение по аэродромным искусственным покрытиям транспортных средств с загрязнѐнными колѐсами, а также с загрязнѐнной наружной поверхностью транспортного средства.	3.1.10 д), е)
28	Опасное вождение на аэродроме	2.1.3 т)
Руководитель подъездом (отъездом)		
28	28.1. Невыполнение обязанностей по руководству подъездом/отъездом транспортного средства к воздушному судну, а также использование ложных сигналов при подгоне транспортного средства к воздушному судну.	2.2, 3.6
	28.2. Выполнение обязанностей по руководству подъездом/отъездом транспортного средства к воздушному судну, не имея удостоверения по руководству подъездом/отъездом.	2.2.1

Приложение 2

Сигналы для руководства подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам

СИГНАЛЫ

ДЛЯ РУКОВОДСТВА ПОДЪЕЗДОМ (ОТЪЕЗДОМ) СПЕЦМАШИН К ВОЗДУШНЫМ СУДАМ



1. «ЕЗЖАЙТЕ НА МЕНЯ» - руки подняты вверх ладонями назад и двигаются назад-вперед.



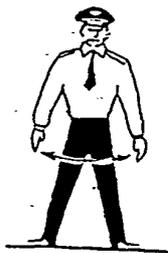
2. «ВОЗЬМИТЕ ВПРАВО» (по ходу движения) - левая рука вытянута горизонтально в сторону ладонью вниз, правая рука поднята и двигается вперед-назад.



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



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



5. «ОТЪЕЗЖАЙТЕ ДЛЯ ПОВТОРЕНИЯ МАНЕВРИРОВАНИЯ» - руки опущены и несколько раз скрещиваются у ног перед собой.



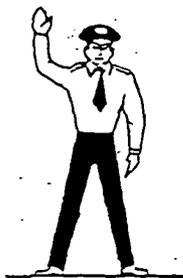
6. «ПОДНИМИТЕ РАБОЧЕЕ ОБОРУДОВАНИЕ» - руки вытянуты горизонтально в стороны ладонями вверх и двигаются вверх - в стороны.



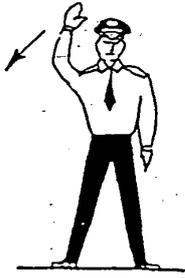
7. «ОПУСТИТЕ РАБОЧЕЕ ОБОРУДОВАНИЕ» - руки вытянуты горизонтально в стороны ладонями вниз и двигаются вниз - в стороны.



8. «ПРЕКРАТИТЕ ПОДЪЕМ (ОПУСКАНИЕ) РАБОЧЕГО ОБОРУДОВАНИЯ» - руки вытянуты горизонтально в стороны ладонями вперед и двигаются вперед - в стороны.



9. «ВСЕ В ПОРЯДКЕ» - правая рука, поднятая вверх, неподвижна, левая рука опущена.



10. «ОТЪЕЗЖАЙТЕ» - правая рука, поднятая вверх ладонью вперед, двигается вперед – назад, левая рука опущена.

Приложение 3

Типовая форма акта предварительного расследования АТП



А К Т
предварительного расследования АТП на аэродроме
Екатеринбург (Кольцово) и на территории СП ПАО Аэропорт
Кольцово
 _____ 20__ г.

Комиссия, созданная в соответствии с «Руководство по организации движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Екатеринбург (Кольцово)» в составе:

Председатель:

НКСП ПАО «Аэропорт Кольцово» _____
 (и.о. фамилия)

члены комиссии:

руководитель смены _____
 № _____ (и.о. фамилия)

инженер смены ССТиР _____
 (и.о. фамилия)

представитель Организации _____
 наименование _____ (и.о. фамилия)

В результате предварительного расследования АТП, случившегося в ____ час. ____ мин. _____ 20__ г.
 (описать событие) _____

установила следующее _____

К акту прилагаются: _____

Председатель комиссии - _____
 подпись _____ и.о. фамилия _____

Члены комиссии:

 подпись _____ и.о. фамилия _____

 подпись _____ и.о. фамилия _____

Приложение 4

Сигналы, регулирующие движение воздушных судов на земле

(Приложение N 5 к ФАП от 31 марта 2002 г. № 136/42/51)

I. Сигналы, подаваемые сигнальщиком командиру воздушного судна

	<p style="text-align: center;">"Рулите согласно подаваемым сигналам"</p> <p>Покачивание вправо и влево поднятой вверх правой рукой. Левая рука опущена вниз.</p>
	<p style="text-align: center;">"Рулите прямо на меня"</p> <p>Руки подняты над головой ладонями внутрь.</p>
	<p style="text-align: center;">"Рулите к следующему сигнальщику"</p> <p>Одна рука опущена, другая движется поперек туловища, указывая направление, где находится следующий сигнальщик.</p>
	<p style="text-align: center;">"Рулите вперед"</p> <p>Руки подняты и слегка разведены в стороны, ладонями обращены назад. В этом положении руками выполняются повторяющиеся движения вверх и назад с сохранением положения локтей на уровне плеч.</p>



"Разворачивайтесь влево"

Правая рука опущена вниз, а левая совершает качание вверх и назад. Скорость качания руки указывает темп разворота.



"Разворачивайтесь вправо"

Левая рука опущена вниз, а правая рука совершает качание вверх и назад. Скорость движения руки указывает темп разворота.



"Стоп"

Вытянутые вверх над головой руки совершают повторные движения, скрещиваясь и вновь расходясь (скорость движения рук указывает на срочность остановки; быстрое движение рук означает, что остановка должна быть немедленной).



"Включить тормоза"

Согнуть перед грудью руку в локте с вытянутыми пальцами и сжать кисть руки в кулак.



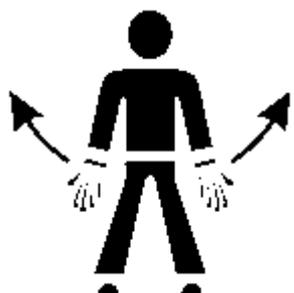
"Отпустить тормоза"

Согнуть руку в локте перед грудью со сжатой в кулак кистью, разжать кулак и развести пальцы.



"Колодки установлены под колеса"

Руки опущены вниз ладонями внутрь, выполняется несколько движений обеими руками вверх в стороны и вниз.



"Колодки убраны из-под колёс"

Руки опущены вниз ладонями наружу, выполняется несколько движений обеими руками в стороны.



"Запустить двигатели"

Производятся дуговые движения правой рукой на уровне головы, левая рука поднята над головой с разогнутыми пальцами, число которых соответствует номеру запускаемого двигателя.



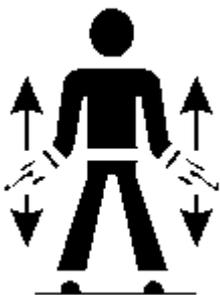
"Выключить двигатели"

Скрещивание рук, поднятых над головой.



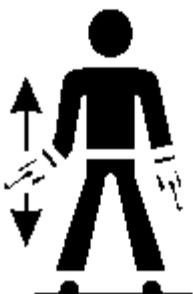
"Выруливать (буксировать) разрешаю"

Прикладывание правой руки к головному убору с последующим вытягиванием левой руки в сторону руления (буксировки).



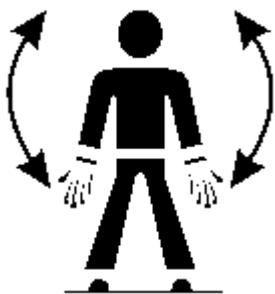
"Уменьшить скорость"

Руки опущены вниз и обращены ладонями к земле, выполняется несколько движений вверх - вниз.



"Уменьшить обороты двигателя (двигателей)"

Руки опущены вниз и обращены ладонями к земле, правая или левая рука совершает движение вверх - вниз. Движение левой руки указывает, что нужно снизить обороты правого двигателя, движение правой - левого двигателя.



"Двигаться назад"

Руки опущены вниз ладонями вперед, повторные движения вверх до уровня плеч и обратно вниз.



"Развороты при движении назад"

а) Разворачивайтесь хвостом влево: правая рука направлена под углом вниз, а левая поднята вверх над головой и совершает повторные движения из вертикального положения в горизонтальное вперед.



б) Разворачивайтесь хвостом вправо: левая рука направлена под углом вниз, а правая поднята вверх над головой и совершает повторные движения из вертикального положения в горизонтальное вперед.



"Путь свободен"

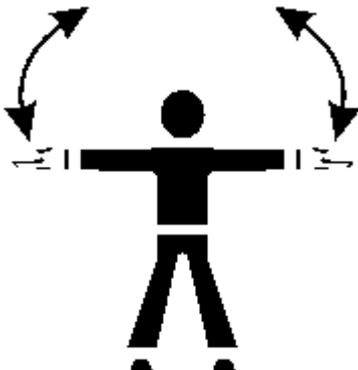
Правая рука согнута в локте и направлена вверх. Кисть сжата в кулак, большой палец вытянут вверх.

II. Дополнительные сигналы командиру вертолета в режиме висения



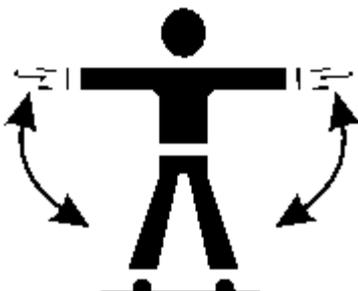
"Парение (зависание)"

Руки на уровне плеч вытянуты горизонтально в стороны ладонями вниз.



"Подняться выше"

Руки на уровне плеч, вытянутые горизонтально в стороны ладонями вверх, совершают повторные движения вверх - вниз. Возрастание скорости подъёма указывается увеличением скорости движения рук вверх.



"Опуститьсь ниже"

Руки на уровне плеч, вытянутые горизонтально в стороны ладонями вниз. Увеличение скорости снижения указывается увеличением скорости движения рук вниз.

"Двигаться горизонтально"



Соответствующая рука вытянута горизонтально в направлении движения. Другая рука совершает повторные движения перед корпусом тела на уровне груди в сторону вытянутой горизонтально руки.



"Приземлиться"



Руки опущены вниз и скрещены.

Приложение 5
Типовая форма листа стажировки руководителя подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам



ЛИСТ №
стажировки руководителя подъездом (отъездом) спецмашин к ВС

Работник _____ Ф.И.О. _____ СП, организация _____
 должность _____

в 20 __ г. прошёл курс теоретического обучения и практической стажировки по
 руководству _____ подъездом _____ (отъездом) _____ спецмашин:

_____ тип (марка)
 к _____ ВС _____ типа:
 _____ (типы ВС)

на территории аэропорта Екатеринбург (Кольцово).

Начало обучения: « __ » _____ 20 __ г.

Окончание обучения: « __ » _____ 20 __ г.

Ответственный _____ за _____ проведение _____ практической _____ стажировки

_____ (должность, ФИО, СП, организации от которой назначен руководитель)

1 Теоретическая подготовка

Тема занятий	Дата проведения занятия	Ф.И.О., должность проводившего занятия	Подпись лица, проводившего занятия	Подпись водителя-стажёра	Примечание
1	2	3	4	5	6
1. Изучение схем подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС.					
2. Изучение требований охраны труда при руководстве подъездом (отъездом) спецмашин.					

3. Изучение сигналов для руководства подъездом (отъездом) спецмашин к ВС.					
4. Изучение схемы расстановки и организации движения ВС, спецтранспорта и средств механизации по аэродрому.					
5. Изучение мер по обеспечению безопасности полётов					
6. Изучение инструкции по эксплуатации радиостанций и фразеология радиообмена.					
7. Изучение мер по обеспечению авиационной безопасности.					
8. Изучение правил движения спецмашин на перроне, МС и РД. (РОДСА-2021)					
9. Изучение правил подъезда (отъезда) спецмашин к (от) ВС. (РОДСА-2021)					

2 Практическая стажировка

Типы ВС, на которых отработывались правила подъезда (отъезда) и обслуживания	Дата Стажировки (днём, ночью)	Ф.И.О., подпись лица проводившего стажировку	Примечание

1 Теоретическая подготовка

Тема занятий	Дата проведения занятия	Ф.И.О., должность проводившего занятия	Подпись лица, проводившего занятия	Подпись водителя-стажера	Примечание
1	2	3	4	5	6
1. Изучение конструкции спецмашины					
2. Изучение требований охраны труда при эксплуатации спецмашин.					
3. Руководство по организации работы и обслуживания спецавтотранспорта аэропортов РФ (РОРОС-95)					
4. Обучение персонала по безопасности полётов на аэродроме и перроне					
5. Изучение инструкции по эксплуатации радиостанций и фразеология радиообмена.					
6. Изучение мер по обеспечению авиационной безопасности.					
7. Изучение технологии взаимодействия служб, обеспечивающих полёты.					
8. Изучение схем подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта и средств механизации при обслуживании ВС на аэродроме Екатеринбург (Кольцово)					
9. Изучение правил подъезда (отъезда) спецмашин к (от) ВС. (РОДСА-2021)					

10. Изучение схемы расстановки и организации движения ВС, спецтранспорта и средств механизации по аэродрому.					
11. Изучение правил движения спецмашин на перроне, МС и РД. (РОДСА-2021)					

2 Практическая стажировка

Типы ВС, на которых отработывались правила подъезда (отъезда) при их обслуживании	Дата Стажировки (днём, ночью)	Ф.И.О., подпись лица проводившего стажировку	Примечание

1 Теоретическая подготовка

Тема занятий	Дата проведения занятия	Ф.И.О., должность проводившего занятия	Подпись лица, проводившего занятия	Подпись водителя-стажёра	Примечание
1	2	3	4	5	6
1. Изучение конструкции спецмашины					
2. Изучение требований охраны труда при эксплуатации спецмашин.					
3. Обучение персонала по безопасности полётов на аэродроме и перроне					
4. Изучение требований заполнения путевого листа					
5. Руководство по организации работы и обслуживания спецавтотранспорта аэропортов РФ (РОРОС-95)					
6. Изучение правил движения спецмашин на перроне, МС и РД. (РОДСА-2021)					
7. Изучение мер по обеспечению авиационной безопасности.					
8. Изучение схемы расстановки и организации движения ВС, спецтранспорта и средств механизации по аэродрому.					
9. Изучение технологии взаимодействия служб, обеспечивающих полёты.					

2 Практическая стажировка

Типы (марка) спецмашины на которых стажировался водитель	Дата Стажировки (днём, ночью)	Ф.И.О., подпись лица проводившего стажировку	Примечание

Приложение 8
Типовая форма программы подготовки персонала



СМК Программа XX-YY-ZZ

наименование УСП

УТВЕРЖДАЮ

наименование должности

подпись и.о. фамилия

_____ 20__

СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА

Программа № _____
подготовки водителя спецмашин к работе
на аэродроме Екатеринбург (Кольцово)

или

Программа № _____
подготовки руководителя подъездом (отъездом) спецмашин к
работе на аэродроме Екатеринбург (Кольцово)

г.Екатеринбург
20__ г.

№ п/п	Этапы подготовки (для водителя спецмашины ПАО «Аэропорт Кольцово»)	Ответственный	Кол-во часов
1	Техническая подготовка Проверка технических знаний - зачёт	Уполномоченное СП	
2	Теоретическая подготовка		
2.1	Руководство по организации движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Екатеринбург (Кольцово) (РОДСА-2021).		
2.2	Руководство по организации работы и обслуживания спецтранспорта аэропортов Российской Федерации (РОРОС - 95)		
2.3	Схемы расстановки и организации движения воздушных судов, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме		
2....	И т.д.		
3	Проверка теоретических знаний - экзамен	Комиссия по ДСР	
4	Стажировка	Руководитель стажировки	
5	Проверка практических навыков	Комиссия по ДСР	
6	Проверка знаний на заседании комиссии - зачёт	Комиссия по ДСР	
7	Оформление допуска к управлению спецмашиной и вождению её по аэродрому	ССТиР ГОБД	

Приложение 1 к программе – Перечень вопросов, из которых составлены экзаменационные билеты.

ВИЗЫ СОГЛАСОВАНИЯ:

Директор по производству

Директор по персоналу _____
подпись и.о. фамилия

Начальник ССТиР _____
подпись и.о. фамилия

Руководитель службы качества _____
подпись и.о. фамилия

Приложение 10

Типовая форма протокола заседания Комиссии по ДСР



ПРОТОКОЛ проверки знаний водителей, руководителей подъезда (отъезда) спецмашин к воздушным судам

№ п. п.	Ф.И.О. проверяемых	Проверяемые дисциплины						
		Знание конструкции и спецмашин	Технология взаимодействия служб, обеспечивающих полеты	Схема расстановки и организации движения по аэродрому	Эксплуатация радиостанций и фразеология	Охрана труда	Знание требований РОРОС	Изучение правил движения спецмашин на перроне, МС и РД. (РОДСА-2021)

Председатель комиссии:
 Директор по производству
 ПАО «Аэропорт Кольцово»

подпись

и о. фамилия

Зам. председателя:
 Начальник ССТиР

подпись

и о. фамилия

Члены комиссии:

подпись

и о. фамилия

подпись

и о. фамилия

« ____ » _____ 20 ____ года

Приложение 11**Типовая форма приказа о допуске персонала к работе на аэродроме****ПРИКАЗ**

«__» _____ 20__

№ _____

г. Екатеринбург

/О допуске персонала _____
СП)

к работе на аэродроме Екатеринбург (Кольцово)/

В связи с окончанием подготовки персонала _____ к работе на аэродроме Екатеринбург (Кольцово) согласно СМК СТО 21-2021 и на основании протокола квалификационной комиссии по ДСР от _____,

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Допустить к работе на аэродроме Екатеринбург (Кольцово) персонал _____ с ведением технологической радиосвязи и с выдачей «Талона на право вождения спецмашин (механизмов) по аэродрому (без права подъезда к ВС, с правом выполнения работ по эксплуатационному содержанию летного поля аэродрома, с правом выезда на ВПП и РД)»:

–на право вождения спецмашины (механизма): «_____»
без права подъезда к ВС, с правом выезда на ВПП и РД следующий персонал:

_____.

2.Руководителям _____ (указать каких СП) ознакомить персонал, указанный в п.1, с данным приказом под подпись в журнале учета изучения документов.

3. Начальнику ССТиР _____ организовать выдачу персоналу, указанному в п.1, «Талона на право вождения спецмашин (механизмов) по аэродрому (с правом выполнения работ по эксплуатационному содержанию летного поля аэродрома)».

4. Контроль исполнения приказа возложить на начальника _____

Директор по производству

Приложение 13

Типовая форма удостоверения руководителя подъездом (отъездом)

Внешняя часть

<p>Изучил правила движения спецмашин по аэродрому, схемы подъезда (отъезда) и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС, сигналы для руководства подъездом (отъездом) спецмашин к ВС. Требования безопасности труда при работе на спецмашинах, прошел обучение по авиационной безопасности и по безопасности полетов. Приказом директора по производству ПАО «Аэропорт Кольцово» от № _____ допущен по руководству подъездом спецмашин типа: CL 100-20, CL 80-20, АЛ-10/14, АЛ-3, MBL-660, Champ-35, Commander15i, CLT-8, TLD-929, КЛС-5,3, КЛП-4,7, АТ-7, 2ТД20, 3ТД35 к воздушным судам типа: АTR-42, 72; А-319, 320, 321; ВАе-146; В-737, 747, 757, 767, 777; CRJ-200; ЕМВ-120, 135bj, 175,190; PilatusPC-12; Saab-2000; Ан-12, 148-100, 24, 26, 74; Ил-18, 76, 96; Л-410, Ту-134, 154, 204; Як-40, 42</p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">должность подпись и.о. фамилия</p> <p style="text-align: center;">м.п.</p>	 <p style="font-size: 1.2em; font-weight: bold;">Удостоверение № _____ на право руководства подъездом (отъездом) спецмашин к ВС</p> <p style="font-size: 1.2em; font-weight: bold;">Петров Андрей Андреевич</p>
--	---

Внутренняя часть

Несоответствия			Допущен приказом				
Дата	Несоответствие (где, что со ссылкой на документ)	Должность подпись	Дата	№	Спецмашина	ВС	Подпись

Удостоверение изымается при 3-х несоответствиях

Цвет удостоверения жёлтый

Лист регистрации поправок

Поправки	Номера листов (страниц)				Всего листов (страниц) в документе	№ входящий сопроводительного документа	Подпись	Дата
	измененных	замененных	новых	аннулированных				
1	2	3	4	5	6	7	8	9
П.3.6.9.1а, п.6.2.1.1 б – изложены в новой редакции	26-27,44					Приказ от 05.04.2021 №92		06.04.2021

Визы согласования

Директор по производству



Р.К. Биктимиров

Технический директор



Г.А. Тихонов

Директор по правовым вопросам



Е.К. Хорошилова

Руководитель службы качества



Н.С. Стафеева

Начальник САБ



М.Г. Глуханюк

Начальник ИБП



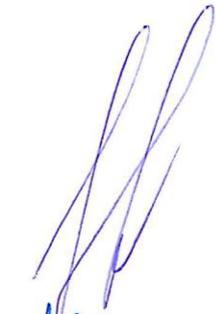
И.В. Тарасов

Начальник ССТиР



Д.Л. Шипигусев

Начальник СНО



В.А. Сунденбан

Начальник АС



Я.М. Метелев

Начальник ООТиПБ



А.М. Овчинников

Начальник СОПП



Е.О. Поросенкова

Указатель рассылки

№ п/п	Получатель	№ п/п	Получатель
1	Директор по правовым вопросам	22	СТиСТО
2	Директор по производству	23	ЗАО «Аэрофьюэлз Ульяновск»
3	Технический директор	24	ООО «ЛУКОЙЛ-АЭРО-Восток»
4	VIP-терминал	25	АО «ГАЗПРОМНЕФТЬ-АЭРО»
5	АС	26	ТЗК «Кольцово»
6	ВЗП АВК	27	ОАО АК «Уральские Авиалинии»
7	СОПГП	28	ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»
8	Группа по обеспечению внутрихозяйственной деятельности	29	АО Авиакомпания «Авиакон Цитотранс»
9	ИБП	30	ООО «Кейтеринг Кольцово»
10	НКСП	31	КПП «Екатеринбург-аэропорт»
11	ООТиПБ	32	Кольцовская таможня им. В.А. Сорокина
12	ЮС	33	ООО «Грэвел Ритейл Домодедово»
13	Служба качества	34	«Метеоагентство Росгидромета» уральский филиал
14	СМТС	35	ООО «АЗУР эйр»
15	СНО	36	ООО «РусЛайн Техникс»
16	СОПП	37	ООО «НВ Техник»
17	СПАСОП	38	АО «Авиакомпания Россия»
18	ССТиР	39	УГФС России по Уральскому федеральному округу
19	СЭЗиС	40	АО «Авиакомпания «УКТУС»
20	СЭСТОП	41	ФГУП ГЦСС УСС по Свердловской области
21	ЦПУ	42	