



**Акционерное общество  
«Международный аэропорт Нижний Новгород»  
(АО «МАНН»)**

**УТВЕРЖДЕНО**  
приказом АО «МАНН»  
от 14.02.2023 №139

**СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА  
СТАНДАРТ ОРГАНИЗАЦИИ**

**Руководство**  
**по организации движения спецтранспорта и средств**  
**механизации на аэродроме Нижний Новгород (Стригино)**  
**(РОДСА-2023)**

**г. Нижний Новгород**  
**2023 г.**

## Предисловие

1. Разработан и внесен службой спецтранспорта и ремонта АО «МАНН».
2. Утвержден и введен в действие приказом исполнительного директора АО «МАНН» от 14.02.2023 № 139.
3. Введен взамен СМК СТО 20-2020 «Руководство по организации движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Нижний Новгород (Стригино) (РОДСА-2020)», утвержденного приказом АО «МАНН» от 28.02.2020 № 125 (в ред. приказ АО «МАНН» от 09.09.2022 № 461).

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

## Оглавление

Раздел 1 Общие положения.....	6
1.1 Область применения.....	6
1.2 Законодательные и нормативные документы.....	6
1.3 Термины и определения, сокращения .....	7
1.4 Управление стандартом .....	10
1.5 Порядок контроля выполнения стандарта .....	10
Раздел 2 Общие требования к водителям спецмашин и руководителям подъездом (отъездом) .....	12
2.1 Требования к водителям спецмашин.....	12
2.2 Требования к руководителям подъездом (отъездом).....	16
Раздел 3 Правила движения спецмашин по аэродрому .....	16
3.1 Общие требования.....	16
3.2 Скорость движения спецмашин.....	18
3.3 Пользование внешними световыми приборами и звуковыми сигналами спецмашин.....	19
3.4 Движение спецмашин под галереями пассажирского терминала.....	19
3.5 Очередность проезда спецмашин.....	20
3.6 Правила подъезда (отъезда) спецмашин к (от) ВС.....	20
3.7 Движение спецмашин при эксплуатационном содержании аэродрома.....	25
3.8 Порядок сопровождения транспортных средств сторонних организаций по аэродрому.....	26
3.9 Действия при аэродромно-транспортном происшествии (АТП).....	30
Раздел 4 Встреча и сопровождение воздушных судов .....	32
4.1 Общие требования .....	32
4.2 Подготовка к встрече и сопровождению ВС .....	33
4.3 Информирование о необходимости сопровождения ВС.....	33
4.4 Правила сопровождения воздушных судов .....	34
4.5 Действия экипажа спецмашины.....	34

4.6 Лидирование прибывающих ВС.....	35
4.7 Лидирование при отправлении ВС.....	36
Раздел 5 Обслуживание воздушных судов пассажирскими трапами.....	37
5.1 Общие требования .....	37
5.2 Действия персонала при использовании самоходного пассажирского трапа.	38
5.3 Действия персонала при использовании телескопического пассажирского трапа .....	41
5.4 Технология выполнения работ по буксировке трапа пассажирского телескопического.....	47
Раздел 6 Буксировка воздушных судов.....	49
6.1 Общие положения.....	49
6.2 Виды буксировки.....	51
6.3 Организация буксировки .....	52
6.4 Особенности буксировки в тёмное время суток .....	56
6.5 Меры безопасности при буксировке .....	56
Раздел 7 Подготовка водителей и руководителей подъездом (отъездом) спецмашин к соблюдению правил движения на аэродроме с выдачей допуска.....	58
7.1 Общие положения.....	58
7.2 Программы подготовки персонала .....	60
7.3 Организация проведения теоретической подготовки персонала.....	63
7.4 Организация проведения практической стажировки .....	64
7.5 Допуск персонала к самостоятельной работе на аэродроме .....	66
Приложение 1 .....	68
Приложение 2.....	70
Приложение 3 .....	74
Приложение 4.....	75
Приложение 5.....	79
Приложение 6.....	80
Приложение 7.....	81

Приложение 8.....	87
Приложение 9.....	89
Приложение 10.....	90
Приложение 11.....	94
Приложение 12.....	134
ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ПОПРАВOK.....	136
Визы согласования: .....	137
Указатель рассылки.....	138

## 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 Нижний Новгород (Стригино).

1.1.2 Требования настоящего стандарта распространяются на структурные подразделения АО «МАНН» и организации, осуществляющие деятельность в аэропорту и осуществляющие эксплуатацию спецмашин на аэродроме.

1.1.3 Спецмашины и их водители, независимо от их ведомственной принадлежности, допускаются к движению по аэродрому в установленном АО «МАНН» 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 N 60-ФЗ (ред. от 29.12.2023); (ред., действующая с 30.03.2023);
- "Трудовой кодекс Российской Федерации" от 30.12.2001 N 197-ФЗ (ред. от 19.12.2022) (ред., действующая с 01.03.2023);
- Постановление Правительства РФ от 22 июля 2009 г. N 599 "О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах";
- Приказ Минтранса России от 02 ноября 2022 г. N 441 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к операторам аэродромов гражданской авиации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие операторов аэродромов гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил»;
- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 "О Правилах дорожного движения";
- «РОРОС-95. Руководство по организации работы и обслуживания спецтранспорта аэропортов Российской Федерации» (введено в действие Письмом ФАС России от 07.04.1997 г. 3 30/И);
- Письмо Министерства транспорта РФ от 18.05.2021 г. исх. №1746/04
- Руководство по качеству АО «МАНН» (утв. приказом АО «МАНН» от 27.08.2018);
- Методические рекомендации «Подготовка и аттестация водителей и руководителей подъезда (отъезда) спецмашин к воздушному судну по соблюдению правил движения спецмашин на перроне аэродрома с выдачей допуска», утвержденные заместителем руководителя Росавиации 20.03.2019 г. (Письмо Росавиации от 21.03.2019 г. № Исх-8435/04.

### 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 нем 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 спецмашины и с её участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены спецмашины, груз, почта, багаж, здания и сооружения.

1.3.4 **Безопасность полетов** - безопасность представляет собой состояние, при котором риск причинения вреда лицам или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности и контроля факторов риска. (ICAO Doc 9859 AN/460 «Руководство по управлению безопасностью полётов» (РУБП)).

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

1.3.6 **Водитель спецмашины** – водитель, допущенный в установленном настоящим Руководством порядке к вождению спецтранспорта и средств механизации по аэродрому Нижний Новгород (Стригино).

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 **Оператор аэродрома** – хозяйствующий субъект, имеющий сертификат соответствия аэропорта и свидетельство о государственной регистрации и годности аэродрома к эксплуатации (АО «МАНН»).

1.3.9 **Действующий талон на право движения (удостоверение на право руководства)** – документ на право работы на аэродроме, выданный в установленном настоящим Руководством порядке, с непросроченным сроком действия и при записи в нём не более 2-х несоответствий (нарушений).

1.3.10 **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.

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

1.3.12 **Летная полоса** - часть летного поля аэродрома, включающая взлетно-посадочную полосу и концевые полосы торможения, если они

предусмотрены (в аэропорту Стригино - 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.

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

1.3.14 **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).

1.3.15 **Нормативные и технические документы** - документы, устанавливающие требования.

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

1.3.17 **Оператор (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 организация (организации), которой оператором аэродрома разрешен периодический въезд в контролируемую зону аэродрома, а том числе с правом подъезда к воздушным судам.

1.3.18 **Перрон** - часть лётного поля аэродрома, подготовленная и предназначенная для руления, буксировки, 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 **Подготовка** — самостоятельное изучение персоналом документов и материалов для совершенствования своих знаний, проведение стажировки.

1.3.20 **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.

1.3.21 **Практическая стажировка** — проверка практических навыков вождения (либо руководства)

1.3.22 **Преимущество (приоритет)** - право на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим участникам движения.

1.3.23 **Продольное перемещение автопоезда** - перемещение автопоезда в составе тягача и багажных тележек (тележек для перевозки контейнеров/паллет) у транспортёра/перегрузчика контейнеров в зоне обслуживания воздушного судна.

1.3.24 **Программа подготовки персонала** - документ, в котором изложены темы и время подготовки, содержание и объем теоретической



подготовки, порядок проверки теоретических знаний и практических навыков персонала.

1.3.25 **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.

1.3.26 **Спецмашины** – спецтранспорт, средства механизации и другие транспортные средства, предназначенные для коммерческого и перронного обслуживания воздушных судов, содержания аэродрома, перевозки людей и грузов по аэродрому.

1.3.27 **Стажировка** — проведение теоретической подготовки и практической стажировки.

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

1.3.29 **Теоретическая подготовка** — проведение инструктажей.

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 участник аэродромного движения 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;

**ВПШ** – взлётно-посадочная полоса;

**ВС** – воздушное судно;

**ГОбД** – группа организации безопасного движения;

**ГК** – грузовой комплекс;

**ГП и УПВС** - группа планирования и управления подготовкой воздушных судов;

**Оператор аэродрома, Общество** – АО «МАНН»;

**ДПР** – диспетчерский пункт руления (Нижегородского центра ОВД филиала "Московский центр автоматизированного управления воздушным движением" ФГУП "Госкорпорация по ОрВД");

**ИВПШ** — искусственная взлетно-посадочная полоса;

**НИБП** – начальник инспекции по безопасности полетов;

**КВС** – командир воздушного судна;

**МС** – место стоянки воздушного судна;

**ОВЧ ДПР** – частота (очень высокая частота) работы р/станции диспетчерского пункта руления (ДПР);

**ПДКР** – постоянно – действующая комиссия по расследованию;

**ПУ ОТБ** – пункт управления обеспечением транспортной безопасности;

**РД** – рулёжная дорожка;

**РМС** – маркировочное место ожидания воздушных судов;

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

**НКСП** — начальник комплексной смены предприятия;

**СНО** – Служба наземного обслуживания;

**СДП** – стартовый диспетчерский пункт (Нижегородского центра ОВД филиала "Московский центр автоматизированного управления воздушным движением"

ФГУП "Госкорпорация по ОрВД");

**СК** — Служба качества;

**СОП** – Служба организации перевозок;

**СП** – структурное подразделение;

**СПТ** — самоходный пассажирский трап;

**СПУ** — самолетное переговорное устройство;

**ССТ и Р** – Служба спецтранспорта и ремонта;

**ТПТ** – телескопический пассажирский трап;

**ТСУ** – тягово-сцепное устройство;

**ЦП и УПВС** – Центр планирования и управления подготовкой воздушных судов

**ЦТ и АБ** – Центр транспортной и авиационной безопасности;

**ЭД** – эксплуатационный документ.

#### 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 в АО «МАНН» согласно положениям СМК СТО 01 «Управление документами и записями».

1.4.3 Доступ к стандарту открыт работникам Оператора аэродрома и Операторам.

1.4.4 Подлинник храниться в общем отделе. Реестр ведут в УСПК, контрольный экземпляр ведут в ССТ и Р.

#### 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 (исполнительный директор, директора по направлениям):

- начальнику инспекции по безопасности полётов (НИБП);
- руководителю службы качества (СК);
- инженеру группы ОБД ССТ и Р;
- руководителям структурных подразделений Оператора аэродрома, их заместителям и руководителям смен по принадлежности персонала;
- руководителям структурных подразделений Оператора аэродрома, их заместителям и руководителям смен, в чьём 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) сообщить водителю (либо РПО) о несоответствии его действий требованиям конкретных пунктов настоящего стандарта;
- б) зарегистрировать несоответствие в БРН (бланк регистрации несоответствия);
- в) если несоответствие включено в перечень несоответствий, приведенный в **Приложении 12** к настоящему стандарту, изъять постоянный талон (удостоверение) в порядке, указанном в **п.1.5.3** настоящего стандарта.

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

- а) сообщить водителю (либо РПО) о несоответствии его действий требованиям конкретных пунктов настоящего стандарта;
- б) оформить БРН с обязательным указанием Фамилии, И.О. лица, допустившего несоответствие;
- в) изъять постоянный талон (удостоверение);
- г) в БРН записать номер изъятого талона (удостоверения);
- д) вручить:
  - 1-й экземпляр БРН - руководителю смены (диспетчеру, бригадиру) по принадлежности водителя (либо РПО) под подпись (обязательно) во 2-м экземпляре;
  - 2-й экземпляр БРН с подписью руководителя (диспетчера смены, бригадира) и приложением изъятого талона (удостоверения) в течение не более 2-х рабочих дней передать в группу ОБД ССТ и Р.
- е) в случае отказа лиц, (указанных в п. 1.5.3 п.п.), 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:
  - 1-ый экземпляр БРН - выслать почтой руководителю структурного подразделения (организации) по принадлежности работника;

- 2-й экземпляр БРН – с приложением изъятых талона (удостоверения) – передать под подпись в группу ОБД ССТ и Р;

- копию 2-го экземпляра БРН направить в СК.

- при получении БРН на водителя Оператора выслать БРН почтой с сопроводительным письмом на имя руководителя сторонней организации.

1.5.4 Инженер группы ОБД ССТ и Р должен:

а) на основании БРН данные о несоответствии занести в личную карточку учёта водителя (либо РПО) и в постоянный талон (удостоверение);

б) не более 2-х рабочих дней со дня поступления в группу ОБД ССТ и Р направить копию БРН в СК;

в) при поступлении 3-го БРН с приложением изъятых талона (удостоверения) на одного и того же водителя (либо РПО):

- аннулировать талон (удостоверение);

- письменно сообщить руководителю СП (оператора) по принадлежности водителя (либо РПО) об изъятии и аннулировании талона (удостоверения);

г) данные об изъятии у водителя (либо РПО) талона (удостоверения) и его аннулировании занести в личную карточку учёта водителя (либо РПО).

д) об устранении несоответствия и принятых мерах руководитель структурного подразделения в десятидневный срок письменно сообщает всем заинтересованным службам, в первую очередь инициатору БРН и в ИБП, СК.

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

### 2.1 Требования к водителям спецмашин

2.1.1 Водитель спецмашины при управлении спецмашиной должен:

2.1.1.1 Иметь при себе или в спецмашине:

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

**Примечание** – Операторам по наземному обслуживанию СНО разрешено хранить водительские удостоверения на право управления транспортными средствами соответствующей категории в личных шкафах, находящихся в бытовой комнате по месту работы. С собой должна находиться копия водительского удостоверения.

б) действующий талон на право вождения **данной** спецмашины по аэродрому и обслуживания ВС, выданный Оператором аэродрома;

в) путевой лист, выданный в установленном порядке;

г) постоянный или временный пропуск, выданный бюро пропусков ЦТ и АБ;

**Примечание** - Путевой лист водителю спецмашины (спецтранспорта и средства механизации) Оператора аэродрома выдают диспетчеры (специалисты эксплуатационно-транспортного участка службы спецтранспорта и ремонта), если водитель:

а) имеет при себе действующие:

- водительское удостоверение на право управления транспортным средством;
- талон на право работы на аэродроме;

б) прошёл предсменный медицинский контроль;

в) прошёл периодическое медицинское освидетельствование в срок, установленный Министерством здравоохранения Российской Федерации (Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ «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 1** к настоящему стандарту.

2.1.1.3 При возникновении угрозы жизни и здоровью людей, повреждения ВС, спецмашин, средств наземного обеспечения, 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 ауотригеров – на ауотригеры);

б) установки самоходного пассажирского трапа на ауотригеры:

**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.

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

2.1.1.5 При движении по аэродрому на спецмашинах включать:

а) круглосуточно - проблесковые маячки;

б) ночью и в условиях ограниченной видимости - на прицепах и буксируемых механических транспортных средствах - габаритные огни, аварийную сигнализацию, предусмотренную заводом – изготовителем.

2.1.1.6 При остановке и стоянке в темное время суток на участках аэродрома, в зоне обслуживания ВС, а также в условиях недостаточной видимости на спецмашине включать габаритные огни.

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

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

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

2.1.1.9 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.

2.1.1.10 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:

- не ограничивает водителю обзор;

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

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

- не загрязняет аэродром и окружающую среду.

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

а) Водитель должен останавливать спецмашину и предъявлять документы по требованию уполномоченных лиц, указанных в п.1.5.1.

2.1.1.12 Перед началом движения по аэродрому к (от) месту выполнения работ (обслуживания) рабочие органы и оборудование спецмашины привести в транспортное положение.

п.2.1.2 Водителю спецмашин с багажными (контейнерными, паллетными) тележками в составе автопоезда в зоне обслуживания ВС **РАЗРЕШЕНО:**

2.1.2.1 продольное перемещение спецмашин с багажными (контейнерными, паллетными) тележками в составе автопоезда без руководителя подъездом (отъездом) только при наличии установленных у ВС сигнальных конусов;

2.1.2.2 самостоятельно устанавливать упорные колодки под колёса тягача с багажными (контейнерными, паллетными) тележками.

2.1.3 Водителю **ЗАПРЕЩЕНО:**

2.1.3.1 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;

2.1.3.2 передавать управление спецмашиной лицам, не имеющим на то права (нет соответствующей категории в водительском удостоверении, удостоверении тракториста-машиниста или соответствующего талона-допуска);

**Примечание:** - за исключением проведения практической стажировки, при наличии стажировочного листа с указанием в нем, типа и марки спецтранспорта. 2.1.3.3 пересекать организованные (в том числе и пешие) колонны и занимать место в них;

2.1.3.4 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;

2.1.3.5 управлять спецмашиной с нарушением установленного режима труда и отдыха;

2.1.3.6 управлять спецмашиной не пристёгнутым ремнем безопасности, если токовой предусмотрен конструкцией транспортного средства;

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

2.1.3.8 начинать движение спецмашины, **не убедившись** в отсутствии угрозы жизни и здоровью людей, повреждения ВС, спецмашин, средств наземного обеспечения, зданий и сооружений;

2.1.3.9 буксировку багажных тележек, не соединенных между собой (а первой тележки с тягачом) страховочным тросом (цепью), предотвращающим (-ей) самопроизвольное движение тележки при рассоединении буксировочного устройства (ТСУ)».

2.1.3.10 оставлять спецмашину без присмотра в зоне обслуживания ВС;

**Примечание** - данное требование не относится к пассажирским трапам (если на борту ВС присутствует один из членов экипажа или технического персонала), к ленточным транспортерам при обслуживании разворотного рейса после разгрузки и до погрузки, а также к прицепным источникам электропитания ВС.

2.1.3.11 оставлять спецмашину на аэродроме вне установленных и обозначенных мест стоянок;

2.1.3.12 оставлять спецмашину на стоянке, не приняв мер, исключаящих возможность движения спецмашины в отсутствие её водителя;

2.1.3.13 оставлять спецмашину непосредственно не участвующую в обслуживании ВС у Т-образного знака (белого цвета), равно как и ближе 10 метров от крайних точек ВС.

2.1.3.14 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 средств наземного обслуживания каждый раз перед началом их использования для работ по обслуживанию ВС.

2.1.3.15 буксировку **более 5 (пяти)** багажных (контейнерных, паллетных) тележек.

2.1.3.16 движение по перрону в хвостовой части ВС, если в верхней и нижней частях фюзеляжа ВС включены проблесковые маячки.

*Примечание* – включенные проблесковые маячки в верхней и нижней частях фюзеляжа ВС сигнализируют о работающих двигателях ВС. При работе двигателя ВС в передней и задней частях ВС образуются «Опасные зоны» (*Приложение 10*).

2.1.3.17 использовать спецавтотранспорт и средства механизации не по прямому (целевому) назначению.

## 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** спецмашиной «Удостоверение на право руководства подъездом (отъездом) спецмашин к (от) воздушным судам», выданное Оператором аэродрома, предъявлять его водителю спецмашины и лицам, имеющим право контроля.

2.2.2 Постоянно находится у ВС до окончания работы спецмашины, руководить маневрированием спецмашины у ВС, взаимодействовать с водителем спецмашины для обеспечения безопасности и качества обслуживания ВС.

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

2.2.4 Знать и применять сигналы для руководства подъездом (отъездом) спецмашин к (от) ВС и маневрированием спецмашин в зоне обслуживания, которые приведены в **приложении 1** к настоящему стандарту.

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

## 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».

*Примечание – Буксировщикам (тягачам) при транспортировке водила и сопровождаемым кортежам автомашин к литерным и подконтрольным рейсам разрешено, в порядке исключения, движение при обслуживании ВС по аэродрому с отклонением от требований п. 3.1.1 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 Специальное и навесное оборудование спецмашин при движении по аэродрому должно находиться в первоначальном транспортном положении, кроме случаев выполнения работ по эксплуатационному содержанию аэродрома и обслуживания ВС в зоне обслуживания.

3.1.4 Спецмашины, предназначенные для работы в зоне обслуживания ВС, укомплектовываются средствами пожаротушения и упорными колодками.

3.1.5 Погрузочно-разгрузочные машины, трапы, грузовые автомобили оборудуются амортизирующими устройствами, предотвращающими жесткий контакт с ВС.

3.1.6 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.

3.1.7 Спецмашина лица, ответственного за проведение работ на аэродроме, дополнительно оборудуется радиостанцией для прослушивания радиообмена на частоте посадки (взлета).

3.1.8 Водителей спецмашин и руководителей подъездом (отъездом) Оператора аэродрома и Операторов допускают к самостоятельной работе на аэродроме с выдачей им талона на право вождения спецмашин по аэродрому или удостоверения руководителя подъездом (отъездом) к(от) ВС в установленном настоящим стандартом порядке.

3.1.9 Водители автомобилей по встрече официальных лиц и делегаций допускаются к вождению автомобилей по гостевому маршруту аэродрома после инструктажа, ознакомления под роспись с п.2.1 и разделом 3 настоящего стандарта, схемой гостевого маршрута, получения пропуска в ЦТиАБ и под контролем или в сопровождении, при необходимости, спецмашиной Оператора аэродрома.

3.1.10 В случае необходимости автомобили и механизмы Операторов в разовом порядке могут быть допущены к движению по аэродрому после инструктажа, ознакомления их водителей под роспись с п.2.1 и разделом 3 настоящего стандарта, схемой движения по аэродрому, получения пропуска в ЦТиАБ и при обязательном сопровождении спецмашиной Оператора аэродрома.

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

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.

При отсутствии ответственного лица доложить об этом НКСП и действовать по его указанию.

3.1.12 На аэродроме **ЗАПРЕЩЕНО** движение спецмашин:

- а) технически неисправных;
- б) не состоящих на учёте в ГИБДД, Госгортехнадзоре или у Оператора аэродрома (для спецмашин, допущенных к движению только на аэродроме);
- в) личного транспорта;
- г) по путям руления ВС, за исключением буксировки, встречи и сопровождения воздушных судов, осмотров лётного поля, проведения работ по эксплуатационному содержанию летного поля и выполнения аварийно-спасательных работ;
- д) по аэродромным искусственным покрытиям спецмашин с загрязненными колесами, остеклением и световыми приборами, а также тракторов и других механизмов на гусеничном ходу.
- е) для буксировки ВС и(или) выезда на летные полосы и рулежные дорожки с неисправными средствами связи и проблесковыми маячками.

*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 и наличия договора на привлечение автомобиля в производственных целях.*

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

### 3.2 Скорость движения спецмашин:

3.2.1 Скорость движения спецмашин должна быть:

- а) в зоне обслуживания ВС - не более 5 км/час;
- б) на второстепенных обозначенных дорогах между местами стоянок ВС - не более 5 км/час;

в) при движении спецмашин в терминалах, складах и других помещениях - не более 5 км/час;

г) при движении спецмашин по перрону - не более 20 км/час;

д) 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 спецмашины при выполнении работ по содержанию ИВПП, РД и замерах коэффициента сцепления;

б) на спецмашины руководителя полётов, сопровождения ВС, пожарные, санитарные и другие спецмашины, участвующие в проведении аварийно-спасательных работ при движении по лётным полосам.

в) на спецмашины Центра транспортной и авиационной безопасности и подразделений, осуществляющих охрану аэропорта, при реагировании на попытку совершения (совершение) акта незаконного вмешательства и на срабатывание охранной (тревожной) сигнализации.

г) на спецмашину НКСП при организации работы на перроне в случае производственной необходимости.

д) на спецмашины СЭСТОП при выполнении работ на ВПП, РД.

### **3.3 Пользование внешними световыми приборами и звуковыми сигналами спецмашин**

3.3.1 Движение спецмашин по аэродрому должно осуществляться с включёнными проблесковыми маячками.

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.

3.3.3 Габаритные огни необходимо включать в тёмное время суток:

а) в зоне обслуживания ВС;

б) при остановке на неосвещённых участках перрона.

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

### **3.4 Движение спецмашин под галереями пассажирского терминала**

3.4.1 Движение спецмашин под галереями пассажирского терминала запрещено, за исключением спецмашин:

а) при выполнении коммерческого и перронного обслуживания ВС;

б) при выполнении работ по эксплуатационному содержанию перрона у пассажирского терминала;

в) по обслуживанию пассажирских терминалов и телескопических трапов;

г) топливозаправщиков в составе автопоезда при отъезде после заправки ВС с МС-8, МС-8А, МС-9 (под контролем РПО при габаритной высоте спецтранспорта менее указанной на ограничительном знаке).

### 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 Нижний Новгород (Стригино)», знаками и разметкой, а при их отсутствии правилами пересечения путей движения спецмашин на нерегулируемых перекрёстках.

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

3.5.3 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 Спецмашины, буксирующие ВС, уступают дорогу рулящим ВС.

3.5.5 При движении в любом направлении по аэродрому, за исключением зоны обслуживания ВС, спецмашины уступают дорогу:

а) спецмашинам, выезжающим с рулёжных дорожек, завершающим пересечение рулёжных дорожек;

б) спецмашинам, с включёнными проблесковыми маяками жёлтого или оранжевого цвета при выполнении ими работ по эксплуатационному содержанию аэродрома;

в) организованным колонам спецмашин, сопровождаемым спецмашинами Оператора аэродрома с включёнными проблесковыми огнями синего, жёлтого или оранжевого цвета;

г) пожарным и санитарным спецмашинам при их движении с включёнными проблесковыми огнями синего цвета.

3.5.6 **З А П Р Е Щ Е Н О:**

а) пересечение спецмашинами путей руления или буксировки ВС на расстоянии менее 150 м. перед рулящим или буксируемым судном;

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.

### 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 1 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 ленточного транспортера 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 0,1 м от ВС для того, чтобы ВС имело возможность перемещаться в вертикальной плоскости.

3.6.6 Спецмашины подъезжающие к дверям кабины ВС должны подъезжать до их открытия (кроме спецмашин, имеющих особенности в конструкции, не позволяющие подъезд к закрытым дверям кабины ВС: Mercedes Benz Atego 1518, Чайка-сервис 278459, 4744DC/ISUZU FSR90SLN).

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.

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, исключая 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 находясь у ВС напротив пульта управления водителя по ходу движения, на удалении 1,0м.–1,5м. 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 рабочие 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 ауотригеров дать команду водителю на уборку ауотригеров.

е) убрать вторую колодку после отъезда спецмашины на расстояние **не менее 5м** (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 на летную полосу и рулежные дорожки для выполнения работ производится только по разрешению руководителя полетов и с разрешения диспетчера стартового диспетчерского пункта (СДП) и диспетчерского пункта руления (ДПР) только в сопровождении лица, ответственного за проведение работ при наличии радиостанции на частоте ОВЧ ДПР.

3.7.2 Спецмашины во время нахождения на летной полосе и рулежных дорожках работают с включенными габаритными и проблесковыми огнями независимо от времени суток, а также включенными средствами внутриаэропортовой связи, с руководителем полетов, диспетчером стартового диспетчерского пункта (диспетчерского пункта руления).

3.7.3 Во время работы на летной полосе и на рулежных дорожках лицо, ответственное за проведение работ, водители спецмашин следят за световыми сигналами и командами по каналам связи, подаваемыми руководителем полетов, диспетчером стартового диспетчерского пункта (диспетчерского пункта руления).

При получении соответствующей команды по каналам связи или по установленному световому сигналу, а также при отказе радиосвязи или ее неустойчивой работе выполнение работ прекращается и принимаются меры для экстренной эвакуации спецмашин, оборудования и людей с летной полосы и рулежных дорожек.

3.7.4 Сигналом к освобождению летной полосы и рулежных дорожек при потере радиосвязи является мигание огнями взлетно-посадочной полосы.

3.7.5 В случае поломки спецмашины лицо, ответственное за проведение работ, немедленно докладывает об этом диспетчеру стартового диспетчерского пункта (диспетчерского пункта руления) и принимает срочные меры по удалению неисправной спецмашины с летной полосы и рулежных дорожек в установленное место.

3.7.6 Летная полоса считается свободной, если спецмашина миновала маркированное место ожидания воздушных судов (РМС) или выехала на расстояние не менее 80 м от оси ВПП.

3.7.7 Порядок взаимодействия структурных подразделений Оператора аэродрома и Операторов при необходимости выезда спецмашин на лётную полосу и рулежные дорожки устанавливается «Технологией взаимодействия аэродромной службы АО «МАНН» со службой движения Нижегородского центра ОВД филиала "Московский центр автоматизированного управления воздушным движением" ФГУП "Госкорпорация по ОрВД" и другими службами, обеспечивающими полёты на аэродроме совместного базирования Нижний Новгород (Стригино)» и другими локальными нормативными документами Оператора аэродрома.

3.7.8 Радиообмен с диспетчерами ДПР, СДП, руководителем полётов аэродрома осуществляется в соответствии с установленной руководящими документами фразеологией.

### **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 сопровождаемых 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 сопровождения, оборудованных устройствами связи и проблесковыми маячками оранжевого 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 ПУ ОТБ ЦТиАБ – постоянно;
- б) 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 оранжевого 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 аэродрому не должна превышать 20 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 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 ЦТиАБ пройти инструктаж по требованиям пропускного и внутриобъектового режимов 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 площади - технологии взаимодействия аэродромной службы АО «Международный аэропорт Нижний Новгород» со службой движения Нижегородского центра ОВД филиала "Московский центр автоматизированного управления воздушным движением" ФГУП "Госкорпорация по ОрВД" и другими службами, обеспечивающими полёты на аэродроме совместного базирования Нижний Новгород (Стригино)»

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;

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

ж) 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 спецмашину 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 ЦТиАБ и аэродромной службы, привлекаемых к организации и осуществлению сопровождения.

3.8.3.2 Подготовку автомобилей сопровождения, оборудование их:

- светосигнальным устройством (проблесковый маячок оранжевого цвета);

- светотехническим оборудованием, предусмотренным конструкцией машины;

- радиостанцией для ведения радиосвязи на частоте, выделенной для работы ЦТиАБ;

- радиостанцией внутри-аэропортовой 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 должен провести:

- а) визуальный осмотр сопровождаемых транспортных средств, с целью выявления технических неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения;

- 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 ЦТиАБ при осуществлении сопровождения транспортных средств сторонних организаций обязан:

3.8.4.1 Перед началом работы в ЦТиАБ ознакомиться с предварительным планом сопровождения на смену.

3.8.4.2 После получения заявки от диспетчера ПУ ОТБ 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 ПУ ОТБ. 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 Нижний Новгород (Стригино)»;

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

- а) настоящего стандарта;

- б) «Технология взаимодействия аэродромной службы АО «Международный аэропорт Нижний Новгород» со службой движения Нижегородского центра ОВД филиала "Московский центр автоматизированного

управления воздушным движением" ФГУП "Госкорпорация по ОрВД" и другими службами, обеспечивающими полёты на аэродроме совместного базирования Нижний Новгород (Стригино)» - 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 остановить колонну, принять адекватные меры по разрешению нештатной ситуации, докладывать об этом диспетчеру ПУ ОТБ и действовать по его указанию.

### 3.9 Действия при аэродромно-транспортном происшествии (АТП)

3.9.1 Расследование АТП проводит комиссия, создаваемая приказом Исполнительного директора Оператора аэродрома или уполномоченного им лица в составе:

а) председатель - представитель руководства Оператора аэродрома;

б) члены комиссии: представители СП Оператора аэродрома:

- Инженер группы ОБД ССТ и Р;

- ИИБП;

- СП по принадлежности водителя;

- СНО;

- ООТиОС (при необходимости);

в) член комиссии - представитель Оператора (по согласованию с руководством организации) по принадлежности водителя.

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;

- ИИБП;

- сменный мастер (инженер) аэродромной службы;

- инженер группы ОБД ССТ и Р;

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

3.9.3 Приказы о создании комиссий по расследованию, приказы по результатам расследования и делопроизводство по расследованию АТП готовит и ведёт инженер группы ОБД ССТ и Р.

3.9.4 При совершении АТП на аэродроме

3.9.4.1 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 доврачебной медицинской помощи пострадавшим;

е) принять меры по сохранению места АТП в неприкосновенности до прибытия членов ПДКР;

ё) участвовать в составлении схемы АТП и подписать её после составления;

ж) пройти (в сопровождении представителя, назначенного руководителем смены, или представителя Оператора) в здравпункте аэровокзала медосмотр;

з) 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);

3.9.4.2 Диспетчер по принадлежности водителя (непосредственный руководитель, представитель Оператора) при получении информации об АТП должен немедленно:

а) доложить старшему диспетчеру ГП и УПВС об АТП с указанием места, времени, вида, известных обстоятельств события и наличии пострадавших

б) при наличии пострадавших сообщить в здравпункт аэровокзала с указанием места, времени, вида, известных обстоятельств события и количества пострадавших для оказания медицинской помощи.

3.9.4.3 Старший диспетчер ГП и УПВС 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.

3.9.4.4 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 отчета);

- 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;

#### 3.9.4.5 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 аэровокзала о принятых мерах по оказанию медицинской помощи пострадавшим и состоянии их здоровья;
- г) доложить директору по производству об АТП, результатах расследования и принятых мерах;
- д) результаты работы ПДКР оформить (в течение своей смены) актом, типовая форма которого приведена в **приложении 9**, с приложением материалов работы комиссии, в т.ч. талонов на право вождения (удостоверений на право руководства), объяснительных записок, заключения здравпункта аэровокзала о состоянии здоровья водителей спецмашин и других участников АТП;
- е) акт расследования и прилагаемые к нему документы через ЦП и УПВС передать инженеру группы ОБД.

3.9.4.6 инженер группы ОБД 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 Встреча и сопровождение воздушных судов

### 4.1 Общие требования

4.1.1 Спецмашина сопровождения должна быть оборудована:

- а) светосигнальным устройством - проблесковый маячок красного или оранжевого цвета, информационным табло с надписью «FOLLOW ME»;
- б) светотехническим оборудованием, предусмотренным конструкцией спецмашины;
- в) радиостанцией для ведения радиосвязи и прослушивания на частоте диспетчеров ОВД (при выполнении работы на лётной полосе);
- г) радиостанцией внутри-аэропортовой связи;
- д) буксировочным устройством;



е) средствами пожаротушения;

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

4.1.2 Водителями спецмашины сопровождения могут быть: либо Начальник комплексной смены предприятия (НКСП), либо водитель автомобиля службы наземного обслуживания, прошедший обучение (далее по тексту — водитель спецмашины сопровождения)

4.1.3 Водитель спецмашины сопровождения должен быть в установленном порядке допущен к выполнению встречи и сопровождения ВС приказом исполнительного директора оператора аэродрома или уполномоченного им лица.

4.1.4 Водитель спецмашины сопровождения находится под контролем и оперативным руководством:

а) при получении указаний на сопровождение ВС и сопровождении воздушного судна – диспетчера ОВД ;

б) в остальное время работы – диспетчера ЦПиУП ВС.

## **4.2 Подготовка к встрече и сопровождению ВС**

4.2.1 Водитель спецмашины сопровождения 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.

## **4.3 Информирование о необходимости сопровождения ВС**

4.3.1 Сопровождение ВС спецмашиной, оборудованной светосигнальными устройствами и радиостанциями, осуществляется по требованию экипажей ВС, руководителя полетов или по решению НКСП при наличии оснований для обеспечения безопасности руления:

- все ВС литерных рейсов А, К;
- все ВС осуществляющие руление по временной схеме руления;
- при введении на аэродроме процедур при ограниченной видимости, (дальность видимости на ВПП 550 метров и менее).

4.3.2 Диспетчер ОВД, получив требование экипажа на сопровождение - передает заявку по установленной связи диспетчеру ЦПиУП ВС. Диспетчер ЦПиУП ВС направляет спецмашину сопровождения на выполнение лидирования. Водитель спецмашины сопровождения выходит на связь с диспетчером ОВД в установленном порядке и действует по его указанию.

4.3.3 Диспетчер ЦПиУП ВС, получив при подготовке к вылету требование экипажа о сопровождении, передаёт это требование диспетчеру ОВД и водителю спецмашины сопровождения.

4.3.4 Диспетчер ОВД сообщает экипажу воздушного судна о сопровождении ВС спецмашиной.

#### 4.4 Правила сопровождения воздушных судов

4.4.1 Место встречи ВС и маршрут сопровождения ВС указывает диспетчер ОВД исходя из сложившейся обстановки на аэродроме:

- после посадки ВС встреча и сопровождение начинается после сруливания ВС с ВПП на участке РД, указанном диспетчером ОВД;

- при отправлении ВС сопровождение начинается от места запуска двигателей до знака места ожидания у ВПП;

- при лидировании ВС водитель спецмашины сопровождения должен следовать по маршруту, указанному диспетчером руления, согласно установленной схеме движения ВС и спецтранспорта на аэродроме, строго по осевой линии РД.

- безопасное расстояние между ВС и спецмашиной определяет водитель спецмашины сопровождения и экипаж лидируемого ВС, исходя из условий видимости и скорости руления ВС.

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

4.4.2 Водитель спецмашины сопровождения, при выполнении лидирования ВС, должен постоянно находиться на радиосвязи с диспетчером ОВД;

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

б) выполнять команды диспетчера ОВД 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 ОВД и своему диспетчеру ЦПиУП ВС;

ж) сопровождать ВС до назначенного МС.

#### 4.5 Особые случаи при лидировании ВС

При обнаружении на маршруте руления в пределах искусственного покрытия препятствий и помех рулению ВС водитель автомашины сопровождения должен немедленно дать команду экипажу ВС на остановку ВС, выключить табло «Следуй за мной» и доложить об этом диспетчеру руления.

При возникновении неисправности автомашины во время сопровождения ВС водитель автомашины сопровождения должен немедленно дать команду экипажу ВС на остановку ВС, выключить табло «Следуй за мной» и доложить о

неисправности диспетчеру руления и диспетчеру ЦПиУП ВС для принятия мер по эвакуации автомашины.

При лидировании ВС с англоязычным экипажем в случае необходимости экстренной остановки ВС водитель автомашины сопровождения должен немедленно передать информацию диспетчеру руления на остановку ВС для её передачи экипажу, после чего выключить табло «Следуй за мной».

При отсутствии специалиста СНО, встречающего ВС, водитель автомашины сопровождения должен немедленно передать эту информацию диспетчеру руления и, по его указанию, прекратить лидирование, сообщив об отсутствии специалиста СНО диспетчеру ЦПиУП ВС.

При возникновении неисправности радиостанции для связи с диспетчером руления и экипажем ВС во время сопровождения ВС, водитель автомашины сопровождения должен немедленно доложить об этом по радиостанции диспетчеру ЦПиУП ВС и действовать по его указанию.

Диспетчер ЦПиУП ВС информирует о неисправности радиостанции начальника смены СНО, который организует немедленную доставку резервной радиостанции для связи с диспетчером руления и экипажем ВС водителю автомашины сопровождения.

При изменении МС, маршрута руления, места начала/окончания руления, диспетчер руления обязан немедленно сообщить об этом водителю автомашины сопровождения с обязательным получением подтверждающего доклада «Вас понял».

#### **4.6 Лидирование прибывающих ВС**

4.6.1 При выполнении лидирования прибывающих ВС, диспетчер ЦПиУП ВС выйдя на связь с водителем спецмашины сопровождения, информирует его о необходимости выйти на связь с диспетчером руления, от которого водитель автомашины сопровождения получает информацию о назначенной для прибывающего ВС МС, маршруте руления, месте начала лидирования.

Водитель спецмашины сопровождения, подтвердив получение информации обязан:

- занять рабочее место и доложить диспетчеру ЦПиУП ВС о выезде к месту начала лидирования;
- немедленно прибыть к месту начала лидирования, указанному диспетчером руления;
- доложить диспетчеру руления о готовности лидировать ВС.

#### **Примечания:**

- 1. В случае движения к месту начала лидирования за пределами перрона, автомашина сопровождения должна следовать по маршруту, указанному диспетчером руления и с его разрешения, с включенным проблесковым маяком.**
- 2. По согласованию с диспетчером руления допускается следование машины сопровождения на встречу ВС по МРД с включенными проблесковыми маяками.**

4.6.2 Прослушивая по радиостанции радиообмен экипажа ВС с диспетчером руления, водитель автомашины сопровождения убеждается в достоверности информации, полученной ранее о маршруте руления и назначенном МС, и сообщает диспетчеру руления «Вас понял, сопровождаю».

4.6.3 Перед началом лидирования ВС водитель автомашины сопровождения должен включить проблесковый маяк и табло «Следуй за мной», выйти по радиостанции на связь с экипажем ВС, дать команду «Следуй за мной» и, получив подтверждение команды от экипажа ВС, начать лидирование ВС.

*Примечание - в случае лидирования ВС с англоязычным экипажем водитель автомашины сопровождения после прибытия к месту лидирования должен доложить диспетчеру руления о готовности лидировать ВС. При приближении ВС к месту начала лидирования водитель автомашины сопровождения должен включить проблесковый маяк, табло «Следуй за мной» (либо, при лидировании ВС от места начала лидирования, расположенного за пределами перрона – убедиться, что проблесковый маяк включен, затем включить табло «Следуй за мной»), доложить диспетчеру руления о начале лидирования на назначенное МС по указанному маршруту и начать лидирование.*

4.6.4 По окончании лидирования ВС водитель автомашины сопровождения, убедившись в наличии встречающего специалиста СНО должен дать команду экипажу ВС «Остановливайтесь по команде встречающего». Получив подтверждение от экипажа ВС, водитель автомашины сопровождения должен выключить проблесковый маяк и табло «Следуй за мной» и доложить диспетчеру руления «Лидирование закончил».

*Примечание - по окончании лидирования ВС с англоязычным экипажем водитель автомашины сопровождения, убедившись в наличии встречающего специалиста СНО, должен выключить проблесковый маяк, табло «Следуй за мной» и доложить диспетчеру руления «Лидирование закончил».*

4.6.5 По прибытию к месту стоянки автомашины сопровождения водитель автомашины сопровождения должен доложить диспетчеру ЦПиУП ВС о завершении лидирования, а в случае немедленного убытия для лидирования очередного ВС – кроме доклада о завершении лидирования должен доложить о выезде к месту начала лидирования очередного ВС.

#### **4.7 Лидирование при отправлении ВС**

4.7.1 При выполнении лидирования убывающих ВС, диспетчер ЦПиУП ВС выйдя на связь с водителем автомашины сопровождения, информирует его о необходимости выйти на связь с диспетчером руления, от которого водитель автомашины сопровождения получает информацию о МС, с которой убывает ВС, маршруте руления, месте окончания лидирования.

Водитель автомашины сопровождения, подтвердив получение информации от диспетчера руления, обязан:

- занять рабочее место и доложить диспетчеру ЦПиУП ВС о выезде к месту стоянки ВС для начала лидирования;

- немедленно прибыть к месту стоянки и занять место на осевой линии руления ВС;

- доложить диспетчеру руления о готовности лидировать ВС.

4.7.2 Прослушивая по радиостанции радиообмен экипажа ВС с диспетчером руления, водитель автомашины сопровождения убеждается в достоверности информации, полученной ранее о маршруте руления и сообщает диспетчеру руления «Вас понял, сопровождаю».

4.7.3 Началом лидирования считается момент получения командиром ВС разрешения от диспетчера руления на начало руления.

4.7.4 Перед началом лидирования ВС водитель автомашины сопровождения должен включить проблесковый маяк и табло «Следуй за мной», выйти по радиостанции на связь с экипажем ВС, дать команду «Следуй за мной» и, получив подтверждение команды от экипажа ВС, начать лидирование ВС.

*Примечание - в случае лидирования ВС с англоязычным экипажем водитель автомашины сопровождения после прибытия к месту лидирования должен доложить диспетчеру руления о готовности лидировать ВС. После получения команды диспетчера руления о начале лидирования ВС водитель автомашины сопровождения должен включить проблесковый маяк, табло «Следуй за мной», сообщить диспетчеру руления о начале лидирования по указанному маршруту на назначенное место окончания лидирования и начать лидирование.*

4.7.5 Прибыв на место окончания лидирования, размещённое в пределах перрона, водитель автомашины сопровождения должен доложить диспетчеру руления «Лидирование закончил» и, получив подтверждение, выключить проблесковый маяк, табло «Следуй за мной» и завершить лидирование.

4.7.6 В случае лидирования ВС по указанию диспетчера руления за пределы перрона, по окончании лидирования табло «Следуй за мной» выключается, а проблесковый маяк остаётся включенным, ВС следует далее на ИВПП, а автомашина сопровождения возвращается по маршруту, указанному диспетчером руления и с его разрешения, с включенным проблесковым маяком.

4.7.7 По прибытию к месту стоянки спецмашины сопровождения водитель спецмашины сопровождения должен доложить диспетчеру ЦПиУП ВС о завершении лидирования, а в случае немедленного убытия для лидирования очередного ВС – кроме доклада о завершении лидирования должен доложить о выезде к месту начала лидирования очередного ВС.

## **Раздел 5 Обслуживание воздушных судов пассажирскими трапами**

### **5.1 Общие требования**

5.1.1 В связи с особенностями конструкции ВС и трапов следует использовать СПТ для ВС при высоте порогов их дверей над уровнем перрона (мест стоянок - МС) не более 4-х м.;

- трапы других типов – для всех типов ВС.

5.1.2 При установке СПТ к ВС всех типов, кроме Ту-154 и Ту-134, верхнюю площадку трапа необходимо устанавливать ниже порога двери ВС не более чем на 15-20 см.

5.1.3 При установке СПТ к ВС Ту-134 и Ту-154 верхнюю площадку трапа необходимо устанавливать по высоте:

- перед высадкой пассажиров – ниже порога двери ВС, но не более 5 см.;
- перед посадкой пассажиров – на 15-20 см. ниже порога двери ВС.

5.1.4 Во избежание возможности спотыкания и падения людей расстояние от амортизатора верхней площадки трапа до порога двери ВС (после установки трапа на аутригеры) должно быть не более 5 см.

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

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

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

5.1.8 При подъезде (отъезде) трапов РПО и водитель трапа взаимодействуют с применением:

а) при использовании ТПТ - радиосвязи между водителем трапа и руководителем подъездом (отъездом) и сигналов для руководства подъездом (отъездом) спецмашин к (от) воздушным судам, указанных в приложении 1 к настоящему стандарту;

б) при использовании СПТ - сигналов для руководства подъездом (отъездом) спецмашин к (от) воздушным судам, указанных в приложении 1 к настоящему стандарту.

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

## **5.2 Действия персонала при использовании самоходного пассажирского трапа**

5.2.1 При подъезде трапа к ВС

5.2.1.1 Водитель трапа должен:

а) убрать с поручней и ступеней трапа 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);

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, средств наземного обслуживания по командам РПО:

1) начать подъезд к ВС;

2) 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;

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

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

5) продолжить подъезд трапа до его мягкого касания к фюзеляжу ВС.

ж) получить разрешение РПО на установку трапа на аутригеры:

- установить трап на аутригеры

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

- покинуть, при необходимости, рабочее место водителя на время обслуживания пассажиров или ВС;

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

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

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

5.2.1.2 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 проверить соответствие состояния трапа требованиям настоящего стандарта (см. п. 5.2.1.1).

д) после полной остановки двигателей ВС и установки упорных колодок под колеса ВС:

- получить разрешение на въезд в зону обслуживания ВС от лица, руководящего обслуживанием ВС:

- дать водителю трапа разрешение на въезд в зону обслуживания ВС;

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

- руководить подъездом трапа при помощи установленных сигналов в соответствии со схемой подъезда (отъезда) и маневрирования спецмашин при обслуживании воздушного судна.

е) при подъезде трапа к ВС находиться с левой стороны трапа по ходу его движения, поддерживать с водителем трапа визуальную и речевую связь;

ё) контролировать движение трапа в соответствии со схемой подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС, установленными сигналами и голосом руководить подъездом трапа к ВС;

ж) в случае возникновения угрозы наезда на людей, повреждения ВС, спецмашин, средств наземного обслуживания подать команду водителю трапа «Остановитесь», затем команду на выполнение маневра по ликвидации угрозы;

з) на удалении 1,0 – 1,5 м. от двери ВС контролировать остановку трапа его водителем;

и) 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:

- трап установлен на аутригеры;

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

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

- в темное время суток освещение трапа включено.

о) в случае неправильного подъезда трапа к ВС дать команду водителю трапа отъехать от ВС и повторить подъезд под своим руководством;

п) после проверки правильности установки трапа разрешить использование трапа для обслуживания пассажиров и ВС.

#### 5.2.2 При отъезде трапа от ВС

##### 5.2.2.1 РПО должен:

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

б) убедиться в том, что в проеме двери ВС ограничительный ремень - установлен, визуальная связь с экипажем (ответственным за обслуживание ВС лицом) – поддерживается.

в) принять решение об отъезде трапа от ВС;

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



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

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

ё) руководит отъездом трапа от ВС с удобного места, обеспечивающего контроль приближения спецмашины к ВС и поддержание визуальной связи с водителем

ж) контролировать движение трапа от ВС до границы зоны обслуживания ВС с удобного места, обеспечивающего контроль движения трапа и поддержание визуальной связи с водителем, и при возникновении угрозы наезда на людей, повреждения ВС, спецмашин, средств наземного обеспечения, подать команду водителю трапа «ОСТАНОВИТЕСЬ», затем команду на выполнение маневра по ликвидации угрозы.

5.2.2.2 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) занять рабочее место на трапе;

г) убедившись в отсутствии угрозы жизни и здоровью людей, повреждения ВС, спецмашин, средств наземного обеспечения, включить аварийную сигнализацию и по командам РПО с соблюдением мер предосторожности отъехать от ВС за границу зоны обслуживания;

**Примечание** – Аварийную сигнализацию выключают после выезда из зоны обслуживания ВС.

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

### **5.3 Действия персонала при использовании телескопического пассажирского трапа**

#### **5.3.1 Подгон телетрапа**

5.3.1.1 Подгон телетрапа к двери ВС осуществляется специалистом СНО, прошедшим подготовку в установленном порядке по правилам эксплуатации телетрапа, допущенным в установленном порядке приказом по организации по данному виду работ ответственным за обслуживание ВС (при обслуживании международных рейсов специалист СНО получают разрешение на подгон/отгон телетрапа от сотрудника ОПК).

5.3.1.2 Перед подъемом в телетрап специалист СНО проверяет:

- положение трапа на МС, (телетрап должен находиться в полностью сложенном состоянии в парковочной зоне);

- отсутствие посторонних предметов на пути движения телетрапа;

- отсутствие обледенения на пути движения телетрапа;
- положение кнопки «Стоп» (находится на траверсе ходового механизма), которая должна быть отжата;
- состояние всех поверхностей которые могут быть использованы для перемещения по ним пассажиров и/или обслуживающего персонала;

**Примечание** - при обнаружении повреждений, в результате которых пассажиры или наземный обслуживающий персонал могут быть травмированы, эксплуатация телетрапа запрещается, о повреждении немедленно докладывается начальнику смены СНО, который организует формирование заявки на ремонт оборудования через информационную систему RedMine.

5.3.1.3 После подъема в телетрап специалист СНО должен:

- проверить положение кнопки «Стоп», расположенной на панели управления в кабине телетрапа (она должна быть отжата);
- проверить внутреннее освещение телетрапа (должны гореть все лампы);
- вставить ключ в замок переключателя выбора режима работы телетрапа, повернуть его по часовой стрелке в положение I «ON, Включено»;

### **ВНИМАНИЕ!**

Во время подгона/отгона телетрапа к/от ВС в головной части телескопического трапа должен находиться только специалист СНО, осуществляющий управление телетрапом, другой персонал остается на безопасном расстоянии за пределами кабины телетрапа.

В условиях ограниченной видимости для руководства подгоном/отгоном телетрапа привлекается персонал, который отслеживает дистанцию между ВС и телетрапом, постоянно находится на связи с оператором телетрапа и в случае возникновения нештатных, аварийных ситуаций выполняет подачу сигналов связи оператору телетрапа.

Привлечение персонала для руководства подгоном/отгоном телетрапа не обязательно если функционирует встроенная в телетрап система видеонаблюдения и контроля сближения с фюзеляжем ВС.

5.3.1.4 После включения пульта управления специалист СНО проверяет:

- работоспособность элементов панели управления;
- телескопирование телетрапа;
- замедленный ход;
- поворот тележки;

- опускание и подъем телетрапа;
- поворот кабины;
- работу шторки и козырька (шторку при необходимости поднимает или опускает, козырек выдвигает);
- автоматический режим работы (автонивелировка), для чего переключатель «Выбор режима работы» ставит в положение «Автоматический», поворотный рычаг автоматики, на котором находится колесо-автоневирила, должен опуститься. Если нажать ладонью руки на верхнюю часть башмака безопасности, то телетрап должен быстро опуститься;
- переключатель «Выбор режима работы» установить в положение I «ON, Включено»;

5.3.1.5 Перед началом подгона телетрапа к ВС специалист СНО должен:

- повторно убедиться в отсутствии препятствий на пути движения телетрапа
- убедиться, что ВС стоит на соответствующей разметке с выключенными двигателями и установленными колодками;
- убедиться в отсутствии повреждений ВС в зоне прилегания кабины телетрапа, при обнаружении повреждений ВС доложить по радиостанции начальнику смены СНО;
- убедиться в чистоте фюзеляжа ВС.

**ВНИМАНИЕ:**

- подгон телетрапа к ВС с неочищенным от снега фюзеляжем ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

5.3.1.6 Подгон/отгон телетрапа к ВС осуществляется при закрытой двери ВС.

5.3.1.7 Перед началом подгона телетрапа к ВС специалист СНО, ответственный за

установку телетрапа, должен убедиться, что на пути движения трапа не находится персонал, оборудование и транспортные средства.

5.3.1.8 Подгон телетрапа к ВС производится на минимальной скорости (зазор между фюзеляжем ВС и буфером кабины телетрапа в соответствии с инструкцией по эксплуатации телетрапа Thyssen Krupp Airport Systems должен быть не более 25 мм), чтобы предотвратить повреждение выступающих из фюзеляжа компонентов ВС (антенны,

датчики и т.д.). При невозможности подогнать телетрап на заданное расстояние, специалист СНО сообщает кабинному экипажу о величине зазора между телетрапом и

фюзеляжем ВС.

5.3.1.9 Во время подгона/отгона телетрапа к/от ВС весь персонал, задействованный в организации обслуживания ВС, находится на безопасном расстоянии за пределами головной части трапа.

5.3.1.10 Для начала движения телетрапа специалист СНО устанавливает по инклинометру, выдающему показание на панель управления, высоту телетрапа, соответствующую типу ВС и плавным поворотом ручки джостика начинает движение телетрапа в направлении первой двери ВС, ориентируя его, поворачивая тележку (угол между направлением движения колес телетрапа и оси фюзеляжа ВС должен составлять 75-90 град).

**Примечания:**

1 Подгон телетрапа ко второй двери ВС допускается только для следующих типов ВС:

БОИНГ 747; БОИНГ 757; ИЛ-62; А 330; А 340; БОИНГ 767-300.

2 При обслуживании ТУ-154, RRJ-95В подгон телетрапа допускается только к первой двери, к ИЛ-86 и ИЛ-96 – только ко второй двери.

Не доезжая до фюзеляжа ВС 2-3 м, специалист СНО останавливает телетрап или переключает его движение на «замедленный ход»

5.3.1.11 По взаимному расположению двери ВС и кабины телетрапа специалист СНО должен определить возможность правильной стыковки телетрапа с ВС.

5.3.1.12 Специалист СНО осуществляет подгон телетрапа к ВС плавным поворотом ручки контроллера «Вперед».

**ВНИМАНИЕ!**

- для ВС, дверь которых открывается внутрь, пол телетрапа и дверь ВС должны находиться на одном уровне;

- для ВС, дверь которых открывается наружу, вертикальный зазор между бампером телетрапа и дверью ВС должен быть равным не менее 10-15 см.

5.3.1.13 При подгоне телетрапа к ВС с ошибкой специалист СНО должен отъехать назад на расстояние 2 - 2,5 м и повторить маневр сближения и стыковку телетрапа с ВС.

5.3.1.14 После стыковки телетрапа с ВС специалист СНО должен:

- переключатель «Выбор режима работы» поставить в положение «Автоматический»;

- на панели управления телетрапом должна быть активирована кнопка «Автомат выравнивания пола», в этом случае уровень пола автоматически устанавливается в «горизонталь» не зависимо от высоты установки телетрапа, в случае явного положения уровня пола не в «горизонталь», необходимо выполнить выравнивание пола в ручном

режиме кнопками управления «ВВЕРХ» «ВНИЗ»;

- установить колодку безопасности под дверь ВС (для ВС с открывающейся наружу дверью), если позволяют размеры двери ВС.

#### **ВНИМАНИЕ!**

- запрещается располагать на пульте управления телетрапа какие-либо предметы (папки, документы, пропуска и т.д.).

- при неисправности телетрапа специалист СНО, управляющий телетрапом сообщает об этом начальнику смены СНО который, который формирует заявку на ремонт телетрапа через систему RedMine;;

- при необходимости немедленного реагирования для устранения неисправности начальник смены СНО по телефонам внутренней связи вызывает дежурного слесаря. (Список номеров телефонов размещен на рабочем месте начальника смены СНО);

- при невозможности устранения неисправности силами дежурного слесаря, информация о неисправности направляется в сервисный отдел организации поставщика телетрапа.

5.3.1.15 При установке телетрапа специалист СНО докладывает об установке телетрапа старшему диспетчеру ПДГП.

5.3.1.16 Специалист СНО, устанавливающий телетрап, подает стандартный сигнал рукой (стуком в дверь и сигналом одобрения: большим пальцем руки) кабинному экипажу о возможности безопасного открытия двери ВС.

5.3.1.17 Во время посадки/высадки пассажиров в/из ВС специалист СНО находится за пультом управления телетрапом.

5.3.1.18 На время отсутствия за пультом управления телетрапа специалиста СНО ключ из замка управления телескопическим трапом изымается для предотвращения несанкционированной эксплуатации телескопического трапа персоналом, не имеющим

специального разрешения.

### 5.3.2 Отгон телетрапа

5.3.2.1 При отгоне телетрапа от ВС специалист СНО должен:

- убедиться визуально в отключении наземного источника электропитания от ВС;

Примечание - в случаях необходимости подачи электропитания на борт ВС с телетрапа для осуществления запуска СУ на МС, телетрап при подключенном ШРАП отгоняется от борта ВС не более чем на 2-2.5 метра.

- убедиться в отсутствии повреждений ВС и телетрапа.

5.3.2.2 Отгон телетрапа от ВС производится согласно «Технологическому графику обслуживания ВС».

5.3.2.3 Отгон телетрапа от ВС производится только при закрытой двери ВС или застёгнутом ремне безопасности в створе двери ВС.

5.3.2.4 При отгоне телетрапа от ВС специалист СНО выполняет следующие действия:

- убирает башмак безопасности;
- закрывает ролставни телетрапа;
- переводит ключ в Положение I (ON, Включено), после чего происходит автоматическое складывание козырька кабины;
- визуально убеждается в отсутствии препятствий на пути движения телетрапа (на пути движения телетрапа к месту его парковки не должны находиться посторонние предметы: средства наземного обслуживания, конуса безопасности, упорные колодки и т.д) препятствующие его движению.

#### **ВНИМАНИЕ!**

- обратите внимание на отключение и расположение подвесных кабелей от ВС

- производит отгон телетрапа на 2-3 м плавным поворотом ручки джостика назад, останавливается;

- повторно визуально убеждается в отсутствии препятствий на пути движения телетрапа в зоне маневрирования;

- плавным поворотом ручки джостика назад производит окончательный отгон в зону стоянки телетрапа;

- докладывает старшему диспетчеру ПДГП об отгоне телетрапа от ВС;

- опускает шторку кабины;

- ориентирует кабину телетрапа в парковочное положение (параллельно оси руления ВС);
- переключает «Выбор режима работы» в положение «0» (выключено);
- вынимает ключ из замка переключателя «Выбор режима работы» телетрапа;
- выходит из кабины телетрапа через служебную дверь и закрывает ее.

### **ВНИМАНИЕ!**

- до прибытия ВС / до начала движения убывающего ВС телескопические трапы находятся в полностью сложенном положении.

## **5.4 Технология выполнения работ по буксировке трапа пассажирского телескопического.**

5.4.1. В случае выхода из строя механизма перемещения трапа пассажирского телескопического (далее ТПТ), **прстыкованного к воздушному судну** (далее ВС), готовому к отправлению, буксировку ТПТ от ВС выполняет буксировочная бригада в составе:

- руководитель буксировочной бригады - ответственное лицо СНО;
- водитель ТПТ (лицо, прошедшее обучение и имеющее сертификат на право управления ТПТ: специалист по наземному обслуживанию СНО, оператор по наземному обслуживанию ВС СНО и т.д.);
- водитель буксировщика (тягача);
- слесарь участка ТО ССТ и Р.

5.4.2. Буксировка разрешается только в случае неполадки главных приводов, например, в случае перебоя в подаче электроэнергии, сбоя в программируемом логическом управляющем устройстве и т.д.

5.4.3. В случае необходимости осуществления буксировки ТПТ, нужно воспользоваться специальной буксировочной штангой, расположенной на перроне АО «МАНН» между МС-6 и МС-7.

5.4.4. Водитель ТПТ при стыковке ТПТ с ВС обязан располагать колесную базу ТПТ таким образом, чтобы, в случае необходимости, была возможность отбуксировать ТПТ от ВС.

5.4.5. При необходимости буксировки ТПТ от ВС необходимо выполнить действия в следующей последовательности:

- 5.4.5.1. Водителю ТПТ отключить ТПТ в кабине ключом, ключ убрать.
- 5.4.5.2. Слесарю участка ТО ССТ и Р гаечным ключом S-10 отвернуть болты крепления защитных кожухов мотор-редукторов механизма перемещения ТПТ и демонтировать кожухи.
- 5.4.5.3. Слесарю участка ТО ССТ и Р смонтировать буксировочную штангу на раме устройства перемещения (ходового механизма) ТПТ, используя гаечный

ключ S-46. Рым-болты с гайками и шайбами должны быть прочно прикручены к раме ходового механизма. Проушины рым-болтов должны располагаться вертикально.

5.4.5.4. По команде и сигналам руководителя буксировочной бригады водителю тягача подъехать передом к проушине буксировочной штанги.

5.4.5.5. Водителю ТПТ по команде руководителя буксировочной бригады подсоединить буксировочную штангу к тяговому устройству тягача, зафиксировать палец тягового устройства.

5.4.5.6. Водителю тягача поставить тягач на стояночный тормоз, убедиться в том, что загорелась красная сигнальная лампа включения стояночного тормоза.

**Внимание:** когда тоннель ТПТ наклонен вниз, создаются большие усилия перемещения колесной базы ТПТ.

5.4.5.7. Слесарю участка ТО ССТ и Р снять резиновые заглушки с кожухов электродвигателей механизма перемещения ТПТ и отпустить встроенные тормоза путем закручивания ключом hex4 шестигранных болтов до упора, при этом запомнив количество выполненных оборотов.

**Внимание:** не допускается производить отпусkanie тормозов при не зафиксированной на тягаче буксировочной штанге.

5.4.5.8. Водителю ТПТ в кабине ТПТ убедиться в появлении на дисплее пульта управления ошибок: «ошибка правого руч. тормоза» и «ошибка левого руч. тормоза».

5.4.5.9. Водителю тягача по команде руководителя буксировочной бригады снять тягач со стояночного тормоза, медленно отъехать назад на 1,5 метра в позицию ремонта, поставить тягач на стояночный тормоз и убедиться в том, что загорелась красная сигнальная лампа включения стояночного тормоза.

**Внимание:** во время буксировки не перемещать ТПТ за пределы предусмотренной зоны поворота.

5.4.5.10. Слесарю участка ТО ССТ и Р восстановить работоспособность встроенных тормозов электродвигателей путем выкручивания ключом hex4 шестигранных болтов на аналогичное п.5.7. количество оборотов, одеть резиновые заглушки.

5.4.5.11. Водителю ТПТ в кабине ТПТ убедиться в отсутствии на дисплее пульта управления ошибок: «ошибка правого ручного тормоза» и «ошибка левого ручного тормоза».

5.4.5.12. Водителю ТПТ отцепить буксировочную штангу от тягового устройства тягача, вынув палец тягового устройства.

5.4.5.13. Водителю тягача по команде руководителя буксировочной бригады отъехать от буксировочной штанги.



5.4.5.14. Слесарю участка ТО ССТ и Р демонтировать буксировочную штангу с рамы устройства перемещения ТПТ, используя гаечный ключ S-46.

5.4.5.15. Слесарю участка ТО ССТ и Р установить защитные кожухи мотор-редукторов механизма перемещения ТПТ. Раздел 6 Буксировка воздушных судов

## **Раздел 6. Буксировка воздушных судов.**

### **6.1 Общие положения**

6.1.1 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) в ангар/из ангара, на приангарной площадке;
- е) при эвакуации ВС.

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

6.1.3 Буксировку ВС выполняют при включенных аэронавигационных и проблесковых огнях ВС.

6.1.4 Персонал Оператора аэродрома, эксплуатантов ВС и организаций по ТО ВС допускают к буксировке ВС приказами своих руководителей после подготовки в порядке, установленном нормативными и техническими документами.

6.1.5 Буксировку ВС на аэродроме «Стригино» выполняют буксировочные бригады СНО АО «МАНН», АО «Авиакомпания «ВОЛГА-АВИА» и сертифицированный персонал организаций, ВС которых базируются на аэродроме «Стригино».

Состав буксировочной бригады, необходимый и достаточный для безопасной буксировки ВС в нормальных условиях (благоприятные метеоусловия, все системы ВС исправны, экипаж ВС находится на борту ВС):

- а) руководитель буксировочной бригады – специалист СНО;
- б) водитель аэродромного тягача – водитель автомобиля СНО;
- в) сигнальщик – специалист/оператор СНО.

Примечание – При отсутствии нормальных условий, а также при технологическом перемещении ВС, число членов буксировочной бригады должно быть увеличено минимум на одного сигнальщика.

6.1.6 Буксировку ВС осуществляют только с разрешения диспетчера диспетчерского пункта руления.

6.1.7 При буксировке применяют «Сигналы подаваемые при подъезде (отъезде) спецмашин к ВС» приведенные в приложении 1 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 командиру воздушного судна .

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

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

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

6.1.11 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.

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

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

6.1.14 Буксировщик (тягач) для проведения работ по буксировке вызывают через старшего диспетчера ГП и УПВС.

6.1.15 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.

6.1.16 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 средств наземного обслуживания и близкого расположения мачт освещения на границах МС, а также наличия других препятствий, усложняющих процесс буксировки (доковые стремянки, ворота ангара и др.).

6.1.17 Буксировка ВС на технические стоянки требует повышенных мер предосторожности.

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

6.1.19 **ЗАПРЕЩЕНО** буксировать ВС «хвостом вперед» при движении тягача, не оборудованного второй кабиной, задним ходом.

## 6.2 Виды буксировки

### 6.2.1 Буксировка на жёсткой сцепке

6.2.1.1 Буксировка на жёсткой сцепке выполняется с помощью буксировочного водила (конкретного для каждого типа ВС), прикреплённого к передней опоре шасси быстросъёмным устройством.

6.2.1.2 Регламентирование нагрузок на опору осуществляется применением в конструкции буксировочного водила срезных болтов, разрушающихся от превышающей осевой нагрузки при прямолинейном перемещении или моментной нагрузки при маневрировании.

Величина разрушающих усилий определена из условий буксировки по бетонному покрытию аэродрома.

6.2.1.3 Маневрирование самолётом в процессе буксировки обеспечивается манёвром буксировщика.

**ЗАПРЕЩАЕТСЯ** разворачивать колёса передней опоры шасси ВС на месте, так как это может привести к поломке узлов передней опоры шасси.

6.2.1.4 Регламентирование моментных нагрузок на основные опоры шасси при маневрировании в процессе буксировки обеспечивается минимально допусаемым радиусом траектории движения опоры, в сторону которой производится манёвр.

Радиус траектории разворота установлен для каждого типа ВС.

6.2.1.5 Количество членов буксировочной бригады и их размещение вокруг ВС при данном виде буксировки определяется для каждого типа ВС согласно эксплуатационной документации ВС.

6.2.1.6 Буксировка ВС осуществляется как носом вперёд, так и хвостом вперёд.

### 6.2.2 Буксировка на мягкой сцепке

6.2.2.1 Буксировка на мягкой сцепке производится с помощью тросов (канатов), прикрепляющихся к основным опорам шасси быстросъёмными шпильками с помощью специальных устройств, при этом управление передней опорой производится вручную водилом (конкретным для каждого типа ВС) согласно процедуре, описанной в ЭД конкретного типа ВС.

6.2.2.2 Маневрирование ВС в процессе буксировки осуществляется манёвром буксировщика, при этом колёса передней опоры шасси должны быть ориентированы относительно направления движения ВС.

Рекомендуемые схемы буксировки для каждого типа ВС указаны в ЭД.

6.2.2.3 Количество членов буксировочной бригады должно быть увеличено по сравнению с буксировкой ВС на жёсткой сцепке на количество членов

буксировочной бригады, участвующих в развороте колёс передней опоры шасси «вручную» при помощи водила, на оттяжку тросов в процессе буксировки и установку упорных колодок при прекращении буксировки ВС.

При буксировке ВС на мягкой (тросовой) сцепке члены буксировочной бригады должны следить за тем, чтобы буксировочный трос не касался покрышек колёс ВС, и колёса ВС не наезжали на трос.

**Примечание** - Во время буксировки членам буксировочной бригады **запрещается** находиться ближе 10 метров от буксировочных тросов.

6.2.2.4 Буксировка ВС на мягкой сцепке осуществляется только хвостом вперёд.

### 6.3 Организация буксировки

6.3.1 Буксировка ВС осуществляется в соответствии с правилами установленными нормативно-технологической документацией по буксировке для каждого типа ВС.

6.3.2 Начальник смены СНО назначает руководителя буксировочной бригады и подчинённый ему состав бригады, который проводит с ними инструктаж по технике безопасности при проведении работ, обозначает опасные зоны вблизи ВС и расстояния на котором должны находиться члены бригады, их обязанности при выполнении буксировки.

Примечания:

6.3.2.1 Окончательное решение о количественном составе буксировочной бригады при буксировке ВС на МС или к месту запуска, принимается начальником смены СНО с учётом всех факторов влияющих на обеспечение БП в процессе буксировки ВС (метеоусловия, тип ВС, интенсивность движения ВС и средств механизации на аэродроме), но не менее 2-х человек.

6.3.2.2 При буксировке ВС бригадой состоящей из 2-х человек, руководитель буксировочной бригады в период буксировки находится со стороны кабины пилотов в зоне видимости КВС, а второй член буксировочной бригады в районе законцовки правой плоскости буксируемого ВС, постоянно находясь на связи по радиостанции на канале «ПДСП», с целью предупреждения руководителя буксировки о возможной опасности в процессе буксировки.

6.3.2.3 В условиях плохой видимости, в случае необходимости, выставляется дополнительный человек, для обозначения водителю буксировочного тягача ориентира осевой линии МС.

6.3.3 Начальник смены СНО при возникновении нештатной ситуации для буксировки:

а) анализирует оперативную обстановку и принимает решение о возможности (невозможности) буксировки ВС;

б) проводит, при необходимости, с руководителем буксировки инструктаж по особенностям буксировки в нештатной ситуации.

6.3.4 При буксировке ВС на технические стоянки или в сложных метеоусловиях начальник смены СНО должен во время инструктажа обратить

внимание руководителя буксировочной бригады на необходимость соблюдения повышенных мер предосторожности или проводить буксировку при своём личном участии.

6.3.5 Руководитель буксировочной бригады является ответственным за безопасность буксировки (в т.ч. за отсутствие посторонних лиц в зоне обслуживания, средств наземного обслуживания и иных помех в зоне обслуживания при буксировке, за расположение членов буксировочной бригады вне опасных зон, за использование стандартных сигналов руками для связи без использования голоса).

Перед началом буксировки руководитель буксировочной бригады должен провести инструктаж персонала бригады, назначенной для буксировки. Он указывает на особенности выполнения работ при данных условиях погоды (особенно при гололеде, плохой видимости, сильном ветре), размещения судов на стоянке, состояния путей перемещения ВС и буксировочных средств, способ связи между членами буксировочной бригады, маршрут буксировки, проверяет готовность членов бригады к работе, инструктирует их по технике безопасности.

6.3.6 Водитель буксировщика входит в состав буксировочной бригады, подчиняется руководителю буксировочной бригады и своевременно выполняет все команды и сигналы, подаваемые руководителем буксировочной бригады.

6.3.7 Руководитель буксировочной бригады определяет порядок буксировки ВС с учётом особенностей (скорость буксировки, число членов бригады и их размещение около судна во время буксировки), определяет зоны ответственности каждого члена бригады, порядок подачи команд и сигналов.

6.3.8 Руководитель буксировочной бригады перед началом буксировки  
а) проводит инструктаж персонала бригады, назначенной для буксировки ВС, обращая внимание на необходимость соблюдения требований охраны труда и меры безопасности при буксировке (см. п.6.5);

б) указывает на особенности выполнения буксировки с учётом:  
- условий погоды и состояния покрытий аэродрома (особенно при гололёде, сильном ветре);

- времени суток;
- расположения МС;
- размещения воздушных судов и средств наземного обеспечения на МС;
- путей перемещения ВС;
- используемых буксировочных средств;

в) проверяет готовность буксировочной бригады к буксировке ВС.

6.3.9 Руководитель буксировочной бригады размещается в поле зрения КВС (специалиста в кабине экипажа), находящегося в кабине экипажа, а также водителя буксировщика.

6.3.10 При буксировке ВС между руководителем буксировочной бригады и КВС (специалистом в кабине экипажа) должна поддерживаться двусторонняя связь по переговорному устройству, по радио (в исключительных случаях визуально с помощью установленных сигналов).

6.3.11 До начала выполнения работ по буксировке руководитель буксировочной бригады обязан проверить:

- а) готовность ВС к буксировке (закрытие дверей, крышек люков и отсеков, снятие троса заземления, выезд всех спецмашин и отвод средств наземного обслуживания от ВС за пределы зоны обслуживания );
- б) исправность буксировочного устройства, оборудование тягача, используемого при буксировке, средств связи;
- в) возможность свободного вывода ВС со стоянки;
- г) готовность буксировочной бригады.

**Примечание** - При наличии на ВС системы внешней световой индикации стояночного торможения (лампочка, расположенная на передней опоре шасси ВС) убедиться, что стояночный тормоз отключен – ЛАМПОЧКА НЕ ГОРИТ.

6.3.12 Руководитель буксировочной бригады должен:

6.3.12.1 До начала буксировки ВС:

- а) перед въездом буксировщика в зону обслуживания ВС предъявить водителю буксировщика действующее удостоверение на право руководства подъездом (отъездом);
- б) проверить у водителя наличие действующего талона на право вождения по аэродрому;
- в) получить разрешение на въезд буксировщика в зону обслуживания ВС у лица, руководящего обслуживанием ВС;
- г) после выезда всех спецмашин и отвода средств наземного обеспечения от ВС за пределы зоны обслуживания, дать водителю буксировщика разрешение на въезд в зону обслуживания ВС;
- д) руководить подъездом буксировщика к ВС и подсоединением буксировщика к водилу;
- е) установить связь с КВС (специалистом в кабине экипажа) по радиостанции (СПУ), с водителем тягача и буксировочной бригадой по радиостанции (визуально);
- ё) получить от КВС (специалиста в кабине экипажа) информацию о готовности ВС к буксировке, маршруте буксировки и разрешении ДПР на буксировку;
- ж) убрать колодки из-под колёс ВС;
- з) убедиться в готовности бригады к буксировке, отсутствии препятствий (спецмашин, средств наземного обслуживания и других посторонних предметов) на маршруте буксировки;
- и) проинформировать водителя буксировщика о маршруте буксировки и дать команду на начало буксировки;

6.3.12.2 Во время буксировки

- а) руководить буксировкой ВС;
- б) постоянно находиться на связи с КВС (специалистом в кабине экипажа) и буксировочной бригадой;

в) в случае возникновения нештатной ситуации дать команду водителю буксировщика на немедленную остановку до разрешения нештатной ситуации;

6.3.12.3 После окончания буксировки:

а) доложить КВС (специалисту в кабине экипажа) об окончании буксировки – получить информацию о постановке ВС на стояночный тормоз;

б) установить колодки под колёса ВС в соответствии с ЭД данного типа ВС (в случае буксировки на место запуска и последующим рулением ВС колодки не ставятся);

в) дать команду буксировочной бригаде об окончании буксировки и отсоединить водило от буксировщика;

г) дать команду водителю буксировщика на выезд из зоны обслуживания ВС и контролировать его движение;

д) отсоединить водило от ВС и откатить его от передней опоры шасси на расстояние не менее 10м вперёд от ВС;

е) дать команду водителю буксировщика на подъезд к водилу;

ё) подсоединить водило к заднему фаркопу буксировщика;

ж) дать команду водителю буксировщика на доставку водила к месту его хранения;

6.3.13 Водитель буксировщика должен:

6.3.13.1 Перед буксировкой:

а) подъехать к зоне обслуживания ВС;

б) проверить у руководителя подъездом (отъездом) наличие действующего удостоверения на право руководства подъездом (отъездом);

в) предъявить руководителю подъездом (отъездом) действующий талон на право вождения по аэродрому;

г) с разрешения руководителя въехать в зону обслуживания ВС;

д) выполнять команды руководителя подъездом (отъездом) по подъезду к ВС и подсоединению буксировщика к водилу;

е) включить фары ближнего света, проблесковый маячок «жёлтого цвета» на буксировщике.

6.3.13.2 Во время буксировки:

а) выполнять команды руководителя буксировочной бригады по буксировке ВС;

б) по команде «СТОП», которую может подать любой член буксировочной бригады, прекратить буксировку, плавно остановив буксировщик;

в) прекратить буксировку при расцеплении ВС с буксировщиком, поломке водила, угрозе столкновения ВС с препятствием, опасности наезда ВС на буксировщик и в других случаях, которые могут вызвать аварийную ситуацию.

6.3.13.3 После окончания буксировки:

а) по команде руководителя подъездом (отъездом) выехать за пределы зоны обслуживания ВС;

б) по командам руководителя подъездом (отъездом) въехать в зону обслуживания ВС для подсоединения водила к заднему фаркопу;

в) после подсоединения водила по командам руководителя подъездом (отъездом) выехать из зоны обслуживания ВС;

г) буксировать водило к месту его хранения.

#### **6.3.13.4 Водителю буксировщика ЗАПРЕЩЕНО:**

а) разворачивать колёса передней опоры шасси ВС на месте, так как это может привести к поломке узлов передней опоры шасси;

б) разворачивать колёса передней опоры шасси ВС на углы больше, чем установлены ЭД (конкретно для каждого типа ВС), для исключения повреждения узлов передней опоры шасси;

в) самостоятельно выполнять буксировку ВС без команды руководителя буксировочной бригады.

г) превышать скорость буксировки

д) выключать радиостанции в кабине буксировщика во время буксировки,

е) выключать фары ближнего света и проблесковый маячок.

ж) движение с «пустым» прицепленным к переднему фаркопу буксировочным приспособлением.

з) движение задним ходом по территории аэропорта без руководства руководителем буксировочной бригады или посторонней помощи персонала АО «МАНН».

### **6.4 Особенности буксировки в тёмное время суток**

6.4.1 В тёмное время суток буксировку ВС осуществляют на пониженной скорости с включёнными бортовыми аэронавигационными огнями ВС, при соблюдении повышенных мер предосторожности.

6.4.2 В ночное время и в условиях ограниченной видимости (300м и менее) для подачи сигналов необходимо применять жезлы со светосигнализацией.

6.4.3 Порядок подачи световых сигналов определяет руководитель буксировочной бригады при проведении инструктажа с членами буксировочной бригады.

### **6.5 Меры безопасности при буксировке**

#### **6.5.1 Буксировка ВС ЗАПРЕЩЕНА:**

а) с зачехлённым фонарём и с закрытой форточкой левого пилота - при визуальной связи руководителя буксировочной бригады с КВС (специалистом в кабине экипажа);

б) при неисправных основной и аварийной тормозных системах;

в) с неисправным водилом;

г) при отсутствии связи водителя буксировщика с КВС (специалистом в кабине экипажа) и руководителем буксировочной бригады, ВС с диспетчером ДПР и руководителем буксировочной бригады;

д) при неполном составе буксировочной бригады.

#### **6.5.2 При буксировке ВС ЗАПРЕЩЕНО:**

а) превышать допустимые углы поворота;



- б) разворачивать ВС относительно одной из основных опор шасси;
- в) находиться на поверхности ВС (на крыле, фюзеляже, двигателе) и выполнять какие-либо работы на ВС;
- г) находиться на бортах кузова буксировщика, на подножках и крыше кабины буксировщика, стоять в кузове, садится в кабину или в кузов и высаживаться при движении буксировщика;
- д) находиться в кабине буксировщика лицам, не имеющим непосредственного отношения к буксировке данного ВС;
- е) сидеть на буксировочном приспособлении;
- ё) поправлять во время движения крепление буксировочного приспособления;
- ж) страгивать ВС с места раскачиванием;
- з) устранять неисправности в сочленениях буксировочного приспособления с ВС и буксировщика (тягача) во время движения;
- и) запускать двигатели ВС в условиях:
  - ограниченной видимости;
  - низкого сцепления тягача и ВС с поверхностью аэродрома (гололед, наличие воды);
  - если в зону воздействия газо-воздушной струи двигателей попадают люди, ВС, спецмашины и другие посторонние предметы;
  - если в опасной зоне воздухозаборников двигателей находятся люди.

6.5.3 При невозможности установить связь между ВС с диспетчером ДПР, связь с диспетчером ДПР осуществляет руководитель буксировочной бригады.

6.5.4 В исключительных случаях разрешается буксировка ВС с неисправной тормозной системой. В этом случае число членов буксировочной бригады должно быть увеличено для установки упорных колодок при прекращении буксировки.

6.5.5 В случае необходимости буксировки ВС с работающими двигателями (двигателем), члены буксировочной бригады должны быть предельно внимательными при нахождении у ВС и убедиться в том, что в зоне воздействия газо-воздушной струи двигателей, в районе воздухозаборников двигателей и воздушных винтов отсутствуют люди и посторонние предметы (расположение и размеры опасных зон в районе ВС с работающими двигателями определяются на основании ЭД для конкретного типа ВС).

6.5.6 По окончании буксировки ВС с системой блокировки управления разворотом колес передней опоры шасси соблюдать обязательный порядок действий:

- а) отсоединить буксировочное водило от буксировщика (тягача);
- б) отсоединить буксировочное водило от передней опоры шасси;
- в) разблокировать систему управления разворотом колес передней опоры шасси (отсоединить предохранительный штырь);
- г) при разблокировании системы управления разворотом колес передней опоры шасси (отсоединении предохранительного штыря) стоять на безопасном

расстоянии от колес передней опоры во избежание травмирования при возможном случайном развороте колес.

## **Раздел 7 Подготовка водителей и руководителей подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам и соблюдению правил движения спецмашин на аэродроме с выдачей допуска к самостоятельной работе.**

### **7.1 Общие положения**

7.1.1 Водители спецмашин и руководители подъездом (отъездом), далее по тексту – РПО, Оператора аэродрома, водители и РПО спецмашин Операторов, регулярно работающие на аэродроме, к самостоятельному вождению спецмашин по аэродрому и/или руководству подъездом (отъездом) допускаются приказами исполнительного директора Оператора аэродрома или технического директора, на основании доверенности, выданной от имени Общества-Оператора аэродрома после их подготовки в соответствии с требованиями настоящего стандарта.

7.1.2 Подготовку должны проходить:

а) персонал Оператора аэродрома и Операторов - для допуска к вождению спецмашин по аэродрому;

б) персонал Оператора аэродрома и Операторов - для допуска к руководству подъездом (отъездом) спецмашин к (от) ВС.

7.1.3 Направление персонала на подготовку оформляется:

а) для персонала Оператора аэродрома - на основании только приказа, без предварительной заявки от службы инициатора Оператора аэродрома с указанием:

- Ф.И.О. и должности направляемого на стажировку сотрудника;

- вида допуска;

- типов (марок) спецтехники (т/с);

- данных сотрудника (Ф.И.О., должность) ответственного за проведение практической стажировки;

- данных сотрудника (Ф.И.О., должность) контролирующего прохождение всех этапов стажировки.

Подписант приказа - исполнительный директор Оператора аэродрома или уполномоченные лица, из числа директоров по направлению СП-заказчика, на основании выданных доверенностей от имени Общества (**приложение №2.1** – как образец). Приказ в обязательном порядке согласовывается с ССТиР.

б) для сторонних организаций – на основании письменного обращения руководителей Операторов, на имя исполнительного директора Оператора аэродрома или уполномоченного им лица и заключенного договора, с указанием:

- Ф.И.О. и должности направляемого на стажировку сотрудника;

- вида допуска;

- типов (марок) спецтехники (т/с);

- данных сотрудника (Ф.И.О., должность) ответственного за проведение практической стажировки;

- данных сотрудника (Ф.И.О., должность) контролирующего прохождение всех этапов стажировки.

7.1.4 Организацией подготовки водителей и РПО занимается персонал, допущенный к этой работе приказом исполнительного директора Оператора аэродрома или уполномоченного им лица, Оператора (для своего юридического лица).

7.1.5 Подготовка водителей и руководителей подъездом (отъездом) спецмашин включает в себя:

а) теоретическая подготовка персонала согласно СМК ПП 09-09-2022 «Сборник программ подготовки (инструктажей) персонала АО «МАНН» и сторонних организаций, осуществляющих деятельность на аэродроме Нижний Новгород (Стригино)», персоналом АО «МАНН» (по должностям) ответственным за инструктаж по разработанным программам;

б) самостоятельное изучение персоналом документов;

в) проверка теоретических знаний и принятие зачетов;

г) практическая стажировка;

д) проверка практических навыков;

е) допуск водителя к самостоятельной работе.

7.1.6 Проверку знаний и практических навыков у водителей и РПО Оператора аэродрома и Операторов осуществляет постоянно действующая квалификационная комиссия по аттестации и допуску к самостоятельной работе, далее – Комиссия по ДСР, которая создается приказом исполнительного директора Оператора аэродрома или уполномоченного им лица в составе:

председатель комиссии:

- начальник ИБП;

члены комиссии:

- главный инженер ССТиР (заместитель председателя комиссии);

- начальник АС;

- начальник ОЭСС СИТИС;

- инженер смены ССТиР/инженер по ремонту ССТиР;

- инженер ЦТиАБ;

- непосредственный руководитель обучаемого, из числа руководителей структурных подразделений заказчика (СНО, СПАСОП, СЭСТОП, АВК, Кейтеринг, СОП, ЦТиАБ);

- инженер группы ОБД ССТиР;

Режим работы комиссии – очный. Делопроизводство комиссии ведет инженер группы ОБД ССТиР. Место работы комиссии – класс технической учебы ССТиР (кабинет № 17, здание АБК №2). Время работы комиссии – еженедельно по средам и пятницам с 10:00ч. до 12:00ч. (определяется в зависимости от объемов аттестации). Информацию о проведении комиссии заранее доводит инженер группы ОБД ССТиР до членов комиссии и

должностных лиц сторонних организаций, осуществляющих деятельность на аэродроме.

7.1.7 Проверка теоретических знаний работников подразделяется на первичную и периодическую (очередную и внеочередную).

7.1.7.1 Первичная проверка знаний проводится у работников, направленных для подготовки на новый вид (марку) ТС или средство механизации.

7.1.7.2 Очередная проверка знаний проводится 2 раза в год в рамках подготовки к ВЛП (ОЗП).

7.1.7.3 Внеочередная проверка знаний (в объеме первичной проверки) проводится независимо от срока проведения предыдущей проверки:

- при введении в действие новых или переработанных норм и правил;
- при изменении схемы расстановки и организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродроме;
- при нарушении работниками требований нормативных актов;
- при проверке знаний после получения неудовлетворительной оценки (незачет) более трех раз;
- при перерыве в работе в данной должности более 6 месяцев.

При проведении процедуры первичной и внеочередной проверки теоретических знаний должны присутствовать все члены комиссии.

При проведении процедуры первичной и внеочередной проверки практических навыков должно присутствовать не менее трех членов комиссии в том числе обязательно председатель (заместитель председателя) комиссии.

При проведении процедуры очередной проверки знаний должно присутствовать не менее трех членов комиссии, в том числе обязательно председатель (заместитель председателя) комиссии, представитель СП-заказчика из числа линейных руководителей и инженер по БДД.

7.1.8 На время подготовки персоналу выдают «Лист стажировки», образец в **приложении 4**.

7.1.9 В «Лист стажировки» записывают прохождение теоретической подготовки и практической стажировки, в последствии «Лист стажировки» представляют инженеру группы ОБД ССТ и Р, и далее в Комиссию по ДСР.

## 7.2 Программы подготовки персонала

7.2.1 В сборник программ подготовки, с указанием затрат времени, включают теоретическую подготовку, проверку теоретических знаний и практическую стажировку персонала на аэродроме (приложение № 3).

В сборник программ включено 11 программ подготовки:

Программа №1 «Подготовка персонала для допуска к эксплуатации спецмашин (средств механизации), вождению их по аэродрому Нижний Новгород (Стригино), (с правом подъезда (отъезда) к (от) ВС)»;

Программа №2 «Подготовка персонала для допуска к эксплуатации противообледенительных спецмашин, вождению их и обработке ВС противообледенительной жидкостью на аэродроме Нижний Новгород (Стригино)»;

Программа №3 «Подготовка персонала для допуска к эксплуатации, вождению аэродромных тягачей и буксировке ВС на аэродроме Нижний Новгород (Стригино)»;

Программа №4 «Подготовка водителей спецмашин предназначенных для работы на аэродроме без права подъезда к ВС и выполнения работ по эксплуатационному содержанию летного поля аэродрома Нижний Новгород (Стригино)»;

Программа №5 «Подготовка персонала для допуска к эксплуатации телескопических трапов на аэродроме Нижний Новгород (Стригино)»;

Программа №6 «Подготовка персонала к эксплуатации и вождению спецмашин, вождению их по аэродрому и сопровождению воздушных судов на аэродроме Нижний Новгород (Стригино)»;

Программа №7 «Подготовка водителей спецмашин, выполняющих работы по эксплуатационному содержанию летного поля аэродрома Нижний Новгород (Стригино) (без права подъезда к ВС)»;

Программа №8 «Подготовка персонала для допуска к сопровождению транспортных средств по аэродрому Нижний Новгород (Стригино) (без права подъезда к ВС, с правом выезда на РД и ВПП)»;

Программа №9 «Подготовка персонала к руководству подъездом (отъездом) спецмашин к (от) ВС на аэродроме Нижний Новгород (Стригино)»;

Программа №10 «Подготовка водителей спецмашин, предназначенных для обслуживания ВС (с правом въезда в зону обслуживания) при освоении новых типов ВС»;

Программа №11 «Подготовка лиц, руководящих подъездом (отъездом) спецмашин к (от) ВС при освоении новых типов ВС на аэродроме Нижний Новгород (Стригино)»;

7.2.2 Идентификационное обозначение программ

**СМК ПП ХХ – УУ — ZZZZ** где:

ПП – программа подготовки;

ХХ – код структурного подразделения, держателя программы;

УУ – регистрационный номер программы в системе делопроизводства по направлениям подготовки;

ZZZZ – год регистрации программы в системе делопроизводства группы ОБД ССТ и Р.

7.2.3 В ходе подготовки проверяются следующие знания:

а) тип, марка спецмашин,

б) требований документов по взаимодействию структурных подразделений, обеспечивающих полёты;

в) правил движения по аэродрому;

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

– Письмо Министерства транспорта РФ от 18.05.2021г. исх. №1746/04  
- сигналов для руководства подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам, приведенных в **приложении 1** 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;

- правил и порядка ведения радиосвязи;

- настоящего стандарта;

- схемы расстановки и организации движения воздушных судов, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Нижний Новгород(Стригино);

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

- других документов по обеспечению безопасности движения на аэродроме и обслуживания ВС.

7.2.4 Практическая стажировка осуществляется под руководством водителя-наставника или руководителя, назначенного в установленном порядке.

7.2.5 Программа подготовки руководителей подъездом/отъездом

7.2.6 Подготовка РПО осуществляется по сборнику программ подготовки СМК ПП ХХ - УУ – ZZZZ;

7.2.7 В ходе подготовки проверяются следующие знания:

- сигналов для руководства подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам, приведенных в **приложении 1** к настоящему стандарту;

- документов Оператора аэродрома 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;

- Письмо Министерства транспорта РФ от 18.05.2021г. исх. №1746/04

- других документов по обеспечению безопасности и качества обслуживания ВС;

7.2.8 Практическая стажировка под руководством наставника или руководителя, назначенного в установленном порядке.

7.2.9 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.

### 7.3 Организация проведения теоретической подготовки персонала

7.3.1 Персоналу проводят инструктажи лица ответственные за теоретическую подготовку в соответствии с «Сборником программ подготовки (инструктажей) персонала АО «МАНН» и сторонних организаций, осуществляющих деятельность на аэродроме Нижний Новгород (Стригино)».

Далее в процессе подготовки персонал должен самостоятельно изучить документы и материалы, предусмотренные соответствующей программой подготовки.

7.3.2 После самостоятельного изучения персоналом документов и материалов, указанных в программах и сдаче устных зачетов по программам, указанным в листе стажировки, персонал допускается к Комиссионной сдаче экзаменационных билетов.

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

7.3.3 Проверка теоретических знаний каждого работника производится индивидуально с использованием экзаменационных билетов. Билеты состоят из 10 вопросов по заявленным программам и состоят из 7 тематических блоков:

- правила дорожного движения;
- пожарная безопасность;
- оказание первой медицинской помощи;
- охрана труда при эксплуатации спецтранспорта;
- правила движения по аэродрому;
- правила эксплуатации радиостанций и фразеология обмена;
- руководство подъезда (отъезда).

7.3.4 На сдачу экзаменационного билета отводиться 10 минут. Допускается использование экзаменационных программ на базе персональных электронно-вычислительных машин (ПЭВМ) для проверки теоретических знаний (разработанная программа при этом должна обеспечить возможность использования ее в режиме обучения). Каждый вопрос выбирается случайным образом автоматизированной системой из соответствующих тематических блоков. После первичной и внеочередной проверки по билетам, производится обязательное собеседование с членами комиссии. В случае допущения 1 ошибки, комиссия задает дополнительные 2 вопроса, по теме, на которую был неверный ответ (соответственно если 2 ошибки, то 4 дополнительных вопроса).

7.3.5 Итоговая оценка «зачет» выставляется, если тестируемый в отведенное время:

- ответил правильно на 8 и более из 10 вопросов экзаменационного билета;
- ответил правильно на все дополнительные вопросы комиссии;

В иных случаях, а также, если тестируемый пользовался какой-либо литературой и подсказками других лиц, выставляется итоговая оценка «незачет».

Работник, получивший при проверке знаний «незачет» не допускается к практической стажировке, направляется на повторную теоретическую подготовку не менее чем на 7 календарных дней. Работник имеет право на повторную сдачу зачета не более двух раз, далее аттестация прекращается. Следующая аттестация возможна только при новом направлении сотрудника на подготовку.

7.3.6 Результат проверки теоретических знаний оформляется протоколом установленной формы (Приложение №5) с подписями членов комиссии и обязательным ознакомлением экзаменуемого.

7.3.7 Работник, получивший при проверке знаний «зачет» по всем темам допускается к практической стажировке приказом исполнительного директора (или уполномоченного лица, на основании выданной доверенности от имени Общества) Оператора аэродрома, на основании протокола Комиссии по ДСР (приложение 2.2).

#### **7.4 Организация проведения практической стажировки**

7.4.1 Руководителем проведения практической стажировки водителя либо РПО может быть работник Оператора аэродрома или Операторов, назначенный соответствующим приказом.

7.4.2 Основанием для назначения персонала руководителями практической стажировки является:

а) для персонала Оператора аэродрома – приказ исполнительного директора Оператора аэродрома или уполномоченного им лица из числа руководителей СП, на основании выданных доверенностей от имени Общества, с указанием должности, фамилии, имени, отчества руководителя практической стажировки, (на основании должного анализа типов спецмашин, ВС, к обслуживанию которых он допущен);

б) для персонала сторонних организаций – письмо руководителя с указанием должности, фамилии, имени, отчества руководителя практической стажировки, (на основании должного анализа типов спецмашин, ВС, к обслуживанию которых он допущен), с указанием соответствующих пунктов договора и номера договора по которому Оператора аэродрома предоставляет услуги по подготовке водителей либо РПО;

7.4.3 Руководитель практической стажировки водителя должен иметь категорию водителя необходимой, для вождения соответствующих типов спецмашин.

Практическая стажировка проводится, как правило, на спецмашинах службы спецтранспорта. При отсутствии необходимых типов (марок) спецмашин, подготовка может проводиться и на спецмашинах операторов аэропорта;



7.4.4 Руководитель практической стажировки РПО должен назначаться из наиболее подготовленных сотрудников по руководству подъездом (отъездом).

7.4.5 Практическая стажировка водителей спецмашин на аэродроме Нижний Новгород (Стригино):

7.4.5.1 Водители спецмашин по обслуживанию ВС проходят практическую стажировку в общем объёме не менее 8-и рабочих смен с обязательным выполнением всего цикла технологических операций по обслуживанию всех типов ВС на каждом типе спецмашин, указанных в «Листе инструктажей и проверки навыков» согласно соответствующим программам подготовки.

**Примечание** – Предварительно практическую стажировку подъезда (отъезда) к (от) ВС рекомендуется осуществлять на спецплощадках, оборудованных макетами, изображающими зоны конструкции ВС, наиболее подверженных повреждениям.

7.4.5.2 Водители аэродромных спецмашин проходят практическую стажировку в общем объёме не менее 8-и рабочих смен с обязательным выполнением всего цикла технологических операций по эксплуатационному содержанию аэродрома на каждом типе спецмашин.

7.4.5.3 Водители транспортных средств без права подъезда к ВС и выезда на ВПП и РД проходят практическую стажировку в объёме не менее 3-х рабочих смен с обязательным движением во всех зонах аэродрома, за исключением пересечения летных полос и движения по РД (рулёжная дорожка) на каждом типе транспортных средств.

7.4.5.4 В процессе практической стажировки водители должны показать практические навыки вождения машин на аэродроме и выполнение технологических операций на определенных типах спецмашин, знание правил использования радиостанций и фразеологию радиообмена.

7.4.6 Практическая стажировка руководителей подъездом (отъездом) на аэродроме Нижний Новгород (Стригино):

7.4.6.1 Руководители подъездом (отъездом) проходят практическую стажировку в общем объёме не менее восьми рабочих смен с обязательным выполнением операций по руководству подъездом (отъездом) каждого типа используемых им спецмашин к (от) ВС.

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

7.4.6.2 В процессе стажировки РПО должны показать практические навыки руководства подъездом (отъездом) всех типов спецмашин, используемых им для обслуживания ВС, и всех типов обслуживаемых ВС.

## 7.5 Допуск персонала к самостоятельной работе на аэродроме

7.5.1 После прохождения практической стажировки комиссией производится проверка практических навыков работника, которая включает в себя проверку навыков в соответствии с программой подготовки под руководством руководителя стажировки (водителя-наставника), назначенного в установленном порядке. Проведение проверки практических навыков осуществляется на спецтехнике, заявленных типов, в соответствии с программами подготовки, включающих в себя:

- управление спецмашиной на аэродроме;
- выполнение подъезда (отъезда) к воздушному судну, маневрирования;
- движение по РД и ВПП;
- управление спецмеханизмами и спецоборудованием;
- пользование радиостанцией и фразеология обмена;
- сигналы руководителя подъездом;
- другие практические навыки в соответствии с особенностями работы по имеющимся направлениям деятельности на территории аэродрома.

7.5.2 По результатам проверки практических навыков выводится итоговая оценка «зачет» или «незачет». При проведении проверки практических навыков по имеющимся программам выставляется оценка «незачет», если экзаменуемый в ходе зачета допустил нарушения правил движения по аэродрому, не показал полностью технологический процесс при работе со спецоборудованием и спецмеханизмами, совершил действия создающие угрозу АТП, ДТП, либо угрозу жизни и здоровью человека.

7.5.3 Результат проверки практических навыков оформляется протоколом установленной формы (**приложение № 6**) с подписями членов комиссии и обязательным ознакомлением экзаменуемого.

7.5.4 Работник, получивший при проверке практических навыков «незачет», направляется на повторную практическую подготовку не менее чем на 7 календарных дней. Работник имеет право на повторную сдачу зачета по практике не более двух раз, далее аттестация прекращается. Следующая аттестация возможна только при новом направлении сотрудника на подготовку.

7.5.5 Работник, получивший «зачет» по теоретическим знаниям и практическим навыкам, допускается к самостоятельной работе приказом исполнительного директора (или уполномоченным лицом, на основании выданной доверенности от имени Общества) Оператора аэродрома на основании протоколов Комиссии по ДСР, после выдачи соответствующего талона или удостоверения (типовая форма приказа о допуске персонала к самостоятельной работе приведена в **приложении 2.3**).

7.5.6 В соответствии с приказом о допуске к самостоятельной работе на аэродроме персонал получает:

а) водители спецмашин - соответствующий талон на право вождения спецмашин (Типовая форма талона приведена в **приложении 7**);

б) руководители подъездом (отъездом) спецмашин – удостоверение на право руководства подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам (Типовая форма удостоверения приведена в **приложении 8**).

7.5.7 Талоны на право вождения спецмашин и удостоверения на право руководства подъездом (отъездом) подписываются исполнительным директором (или уполномоченным лицом, на основании выданной доверенности от имени Общества) Оператора аэродрома и удостоверяются печатью Оператора аэродрома.

7.5.8 При изменении типов спецмашин и(или) обслуживаемых воздушных судов в талоны и удостоверения на основании приказов исполнительного директора Оператора аэродрома или уполномоченного им лица вносятся соответствующие дополнения, которые удостоверяются подписью инженера группы ОБД ССТ и Р.

7.5.9 Продление срока действия талонов оформляют приказами исполнительного директора (или уполномоченным лицом, на основании выданной доверенности от имени Общества) Оператора аэродрома на основании протоколов заседания Комиссии по ДСР (**приложение 2.4**).

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

7.5.11 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.

7.5.12 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.

7.5.13 В случае регистрации 3-го несоответствия у одного и того же водителя (РПО) его талон (удостоверение) аннулируется. Лицо может быть допущено к самостоятельной работе на аэродроме только после повторной подготовки в порядке, установленном настоящим стандартом.

<Письмо> Росавиации от 21.03.2019 N Исх-8435/04 <Об утверждении методических рекомендаций о подготовке и аттестации водителей и руководителей подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам и соблюдению правил движения спецмашин на перроне аэродрома> (вместе с "Методическими рекомендациями "Подготовка и аттестация водителей и руководителей подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам и соблюдению правил движения спецмашин на перроне аэродрома", утв. Росавиацией 20.03.2019)

## Приложение 1

### 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.



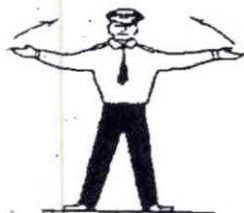
3. «ВОЗЬМИТЕ ВЛЕВО» (по ходу движения) - правая рука вытянута горизонтально в сторону ладонью вниз, левая рука поднята и двигается вперед-назад.



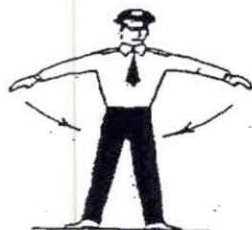
4. «ОСТАНОВИТЕСЬ» - руки подняты вверх и несколько раз скрещиваются над головой.



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 2

**ПРИМЕРЫ ПРИКАЗОВ О ДОПУСКЕ К РАБОТЕ**

Приложение 2.1

Акционерное общество  
«Международный аэропорт Нижний Новгород»

**ПРИКАЗ**

№ \_\_\_\_\_

г. Нижний Новгород

О направлении персонала на подготовку  
к работе на аэродроме Нижний Новгород  
(Стригино)

Для оформления допуска к самостоятельной работе руководителей подъездом (отъездом) к ВС и водителей спецтранспорта на аэродроме Нижний Новгород (Стригино), в соответствии с требованиями СМК СТО 20-2023 «Руководство по организации движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Нижний Новгород (Стригино)» (РОДСА-2023)», утвержденного и введенного в действие приказом АО «МАНН» от 14.02.2023 № 139

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Направить на подготовку для допуска к самостоятельной работе на аэродроме Нижний Новгород (Стригино) с 00.00.2023, следующий персонал:

1.1 должность + название структурного подразделения + Ф.И.О. направляемого на стажировку

- вид допуска в соответствии с СМК ПП 09-10-2022: программа подготовки № 4 (подготовка персонала к эксплуатации, вождению спецмашин (средств механизации) по аэродрому Нижний Новгород (Стригино) (без права подъезда к ВС и выполнения работ по эксплуатационному содержанию летного поля). *Всего 11 программ, это как пример.*

- тип (марка) спецтехники:

Руководителем стажировки назначить: должность + название структурного подразделения + Ф.И.О. наставника.

1.2.....

2. Должность непосредственного руководителя + название структурного подразделения + Ф.И.О. ознакомить сотрудников, указанных в п.1.1.,1.2....., с настоящим приказом.

3. Ведущему инженеру ГОБД ССТиР Ф.И.О. организовать подготовку, проверку знаний и оформление допуска персонала к работе на аэродроме в соответствии с требованиями СМК СТО 20-2023.

4. Контроль исполнения приказа возложить на начальника СП-заказчика.

Исполнительный директор АО "МАНН"

Э. А. Кошенсков

Приложение 2.2

Акционерное общество  
«Международный аэропорт Нижний Новгород»

**ПРИКАЗ**

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_\_

№ \_\_\_\_\_

г. Нижний Новгород

О допуске к практической стажировке  
на аэродроме Нижний Новгород  
(Стригино)

В связи с окончанием теоретической подготовки водителей спецтранспорта на аэродроме Нижний Новгород (Стригино), в соответствии с требованиями СМК СТО 20-2023 «Руководство по организации движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Нижний Новгород (Стригино)» (РОДСА-2023)», утвержденного и введенного в действие приказом АО «МАНН» от 14.02.2023 № 139, на основании приказа АО «МАНН» от 00.00.2023 № \_\_\_\_ «О направлении персонала на подготовку к работе на аэродроме Нижний Новгород (Стригино)», и приказа АО «МАНН» от 00.00.2023 № \_\_\_\_ «О направлении персонала на подготовку к работе на аэродроме Нижний Новгород (Стригино)», а также протоколов квалифицированной комиссии по проверке теоретических знаний водителей спецмашин от 00.00.2023 №....., №.....

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Допустить к практической стажировке на аэродроме Нижний Новгород (Стригино) с 00.00.2023, следующих сотрудников АО «МАНН»:

1.1 Должность + ФИО к практической стажировке на спецмашинах водительской категории «В,С,Д» по программе № 4 СМК ПП 09-10-2022: «Подготовка персонала к эксплуатации, вождению спецмашин (средств механизации) по аэродрому Нижний Новгород (Стригино) (без права подъезда к ВС и выполнения работ по эксплуатационному содержанию летного поля)». *Всего 11 программ, это как пример;*

1.2 должность + ФИО к практической стажировке на спецмашинах: тип (марка) спецтехники по программе № 7 СМК ПП 09-10-2022: «Подготовка персонала к вождению спецмашин (средств механизации) по аэродрому с правом выполнения работ по эксплуатационному содержанию летного поля аэродрома Нижний Новгород (Стригино) (без права подъезда к ВС)» *Всего 11 программ, это как пример;*

2. Инженеру группы ОБД ССТ и Р ФИО довести до сотрудников, указанных в п.п. 1.1-1.2 настоящего приказа.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника ССТ и Р ФИО.

Исполнительный директор АО "МАНН"

Э. А. Кошенков

**Приложение 2.3**

**Акционерное общество  
«Международный аэропорт Нижний Новгород»**

**ПРИКАЗ**

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2022г.

№ \_\_\_\_\_

**г. Нижний Новгород**

О допуске к работе на аэродроме  
Нижний Новгород (Стригино)

В связи с окончанием практической подготовки водителей спецтранспорта на аэродроме Нижний Новгород (Стригино), в соответствии с требованиями СМК СТО 20-2023 «Руководство по организации движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Нижний Новгород (Стригино)» (РОДСА-2023)», утвержденного и введенного в действие приказом АО «МАНН» от 14.02.2023 № 139, на основании приказа исполнительного директора АО «МАНН» от 00.00.2023 № \_\_\_\_, «О направлении персонала на подготовку к работе на аэродроме Нижний Новгород (Стригино)», а также протокола квалифицированной комиссии по проверке практических знаний водителя спецмашин от 00.00.2023 № 00

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Допустить к вождению спецмашин по аэродрому Нижний Новгород (Стригино) работников АО «МАНН»:

1.1 должность + ФИО к вождению спецмашин водительской категории: «В,С,Д» с выдачей Талона № \_\_\_\_ на право вождения спецмашин по аэродрому без права подъезда к воздушным судам и выполнения работ по эксплуатационному содержанию летного поля аэродрома.

1.2 должность + ФИО к вождению спецмашин водительской категории: «В,С,Д» с выдачей Талона № \_\_\_\_ на право вождения спецмашин по аэродрому без права подъезда к воздушным судам и выполнения работ по эксплуатационному содержанию летного поля аэродрома.

2. Инженеру группы ОБД ССТ и Р ФИО:

2.1 оповестить сотрудников, указанных в п.п. 1.1-1.2 о дате выдачи талонов установленной СМК СТО 20-2023 формы;

2.2 выдать сотрудникам, указанным в п.п. 1.1-1.2, талоны установленной СМК СТО 20-2023 формы.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника ССТ и Р ФИО.

Исполнительный директор АО "МАНН"

Э. А. Кошенков



**Акционерное общество  
«Международный аэропорт Нижний Новгород»**

**ПРИКАЗ**

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2022г.

№ \_\_\_\_\_

**г. Нижний Новгород**

О допуске к работе на аэродроме  
Нижний Новгород (Стригино)

В связи с окончанием практической подготовки водителей спецтранспорта на аэродроме Нижний Новгород (Стригино), в соответствии с требованиями СМК СТО 20-2023 «Руководство по организации движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Нижний Новгород (Стригино)» (РОДСА-2023)», утвержденного и введенного в действие приказом АО «МАНН» от 14.02.2023 № 139, на основании письма Название организации от 00.00.2023 № \_\_\_\_ «О направлении персонала на подготовку к работе на аэродроме Нижний Новгород (Стригино)», а также протокола квалифицированной комиссии по проверке практических знаний водителя спецмашин от 00.00.2023 № 00

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Допустить к вождению спецмашин по аэродрому Нижний Новгород (Стригино) работников (Название сторонней организации):

1.1 должность + ФИО к вождению спецмашин водительской категории: «В,С,Д» с внесением дополнений о продлении срока действия Талона № \_\_\_\_ на право вождения спецмашин по аэродрому без права подъезда к воздушным судам и выполнения работ по эксплуатационному содержанию летного поля аэродрома.

1.2 должность + ФИО к вождению спецмашин водительской категории: «В,С,Д» с внесением дополнений о продлении срока действия Талона № \_\_\_\_ на право вождения спецмашин по аэродрому без права подъезда к воздушным судам и выполнения работ по эксплуатационному содержанию летного поля аэродрома.

2. Инженеру группы ОБД ССТ и Р ФИО:

2.1 оповестить сотрудников, указанных в п.п. 1.1-1.2 о дате выдачи талонов установленной СМК СТО 20-2023 формы;

2.2 внести дополнения сотрудникам, указанным в п.п. 1.1-1.2, в талоны установленной СМК СТО 20-2023 формы.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника ССТ и Р ФИО.

Э. А. Кошенков

Исполнительный директор АО "МАНН"

Приложение 3

Типовая форма программы подготовки персонала

СМК ПП 09 – 10 – 2022



АО «Международный аэропорт Нижний Новгород»

Служба спецтранспорта и ремонта

УТВЕРЖДАЮ:

Технический директор

\_\_\_\_\_ А.А. Нисковский

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2022 г.

СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА

Сборник программ подготовки персонала для допуска к самостоятельной  
работе на аэродроме

Нижний Новгород (Стригино)

г. Нижний Новгород

2022г.

Приложение 4

Типовая форма листа стажировки

**ЛИСТ**  
**стажировки водителя спецмашины**  
**(без права подъезда к ВС и выполнения работ по эксплуатационному содержанию лётного поля аэродрома)**

\_\_\_\_\_ (Ф.И.О., служба оператора аэродрома (оператор по наземному обслуживанию), наименование сторонней организации)

в 20\_\_ г. прошёл курс теоретического обучения и практической стажировки на транспортных средствах в соответствии с категорией \_\_\_\_, разрешённой водительским удостоверением без права подъезда к ВС и без права выполнения работ по эксплуатационному содержанию лётного поля аэродрома на территории \_\_\_\_\_

(название аэропорта)

Программа обучения \_\_\_\_\_

Начало обучения: « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Окончание обучения: « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Ответственный за проведение практической стажировки \_\_\_\_\_

(Ф.И.О. водителя -наставника;

\_\_\_\_\_ служба оператора аэродрома (оператор по наземному обслуживанию) от которой он назначен)

**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 спецмашин соответствующей категории.					
2. Изучение технологии взаимодействия служб, обеспечивающих полеты.					
3. Изучение инструкции по охране труда при управлении автомобилем					
4. Изучение схемы расстановки и организации движения ВС, спецмашин и средств механизации на аэродроме. (РОДСА)					
5. Изучение Инструкции по эксплуатации радиостанций и фразеологии радиообмена.					
6. Изучение мер по обеспечению авиационной безопасности.					
7. Изучение системы управления безопасностью полетов.					

**2. Практическая стажировка**

Тип (марка) спецмашины на которых стажировался водитель	Дата стажировки	Подпись проводившего стажировку	Ф.И.О., лица, проводившего стажировку	Примечание

**ЛИСТ  
стажировки руководителя подъездом (отъездом) спецмашин  
к (от) ВС на аэродроме**

\_\_\_\_\_ (Ф.И.О., должность, служба оператора аэродрома (организации))

в 20\_\_ г. прошёл курс теоретического обучения и практической стажировки по руководству подъездом (отъездом) спецмашин \_\_\_\_\_

(тип (марка) спецмашин)

к (от) воздушным судам типа \_\_\_\_\_

(типы воздушных судов)

на территории аэропорта \_\_\_\_\_ (название аэропорта)

Начало обучения: «\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Окончание обучения: «\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Ответственный за проведение практической стажировки \_\_\_\_\_

(должность Ф.И.О. ;

\_\_\_\_\_ служба оператора аэродрома (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-стажера	Примечание
1	2	3	4	5	6
1. Изучение требований охраны труда при руководстве подъездом (отъездом) спецмашин к (от) ВС					
2. Изучение правил подъезда (отъезда) спецмашин к (от) ВС. (РОДСА).					
3. Изучение правил движения спецмашин на перроне, МС и РД. (РОДСА).					
4. Схема расстановки и организации движения ВС, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме					
5. Схемы подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта и средств механизации при обслуживании ВС различных типов на аэродроме					
6. Сигналы для руководства подъездом (отъездом) спецмашин к (от) ВС					
7. Изучение мер по обеспечению авиационной безопасности					
8. Изучение системы управления безопасностью полетов.					

**2. Практическая стажировка**

Типы ВС, на которых отрабатывались правила подъезда/отъезда и обслуживания	Дата Стажировки (днем, ночью)	Подпись проводившего стажировку	Ф.И.О., лица, проводившего стажировку	Примечание

Приложение 5

ОБРАЗЕЦ

Типовая форма протокола заседания Комиссии по ДСР

ПРОТОКОЛ № \_\_\_\_\_

проверки теоретических знаний водителя спецмашин (без права подъезда к воздушным судам и без права выполнения работ по эксплуатационному содержанию летного поля аэродрома)

ФИО проверяемого: \_\_\_\_\_

Программа обучения: \_\_\_\_\_

Проверка теоретических знаний

Проверяемые дисциплины (согласно программе)	Оценка
1. Изучение конструкции спецмашин соответствующей категории.	
2. Изучение технологии взаимодействия служб, обеспечивающих полеты.	
3. Изучение инструкции по охране труда при управлении автомобилем	
4. Изучение схемы расстановки и организации движения ВС, спецмашин и средств механизации на аэродроме . (РОДСА)	
5. Изучение Инструкции по эксплуатации радиостанций и фразеологии радиообмена.	
6. Изучение мер по обеспечению авиационной безопасности.	
7. Изучение системы управления безопасностью полетов.	
<b>Общая оценка:</b>	

**Заключение комиссии:** допустить *должность* *ФИО* к практической стажировке на *указывается тип ТС* приказом Технического директора.

Председатель  
комиссии

\_\_\_\_\_  
Начальник ИБП

Члены комиссии

\_\_\_\_\_  
Главный инженер ССТ

\_\_\_\_\_  
Начальник АС

\_\_\_\_\_  
Начальник ОЭСС СИТИС

\_\_\_\_\_  
Инженер смены ССТиР/  
Инженер по ремонту ССТиР

\_\_\_\_\_  
Представитель СП-заказчик

\_\_\_\_\_  
Инженер ЦТиАБ

\_\_\_\_\_  
Инженер ГОБД ССТиР

«\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ года

С заключением комиссии ознакомлен \_\_\_\_\_ ФИО

Приложение 6

ОБРАЗЕЦ

Типовая форма протокола заседания Комиссии по ДСР

ПРОТОКОЛ № \_\_\_\_\_

проверки практических навыков водителя спецмашин (без права подъезда к воздушным судам и без права выполнения работ по эксплуатационному содержанию летного поля аэродрома)

ФИО проверяемого: \_\_\_\_\_  
Программа обучения: \_\_\_\_\_

1. \_\_\_\_\_ Проверка практических знаний и навыков

Проверяемые дисциплины (согласно программе)	Оценка
1. Езда по аэродрому	
2. Пользование радиостанцией и изучение фразеологии радиообмена	
Общая оценка:	

**Заключение комиссии:** допустить *должность* *ФИО* к самостоятельной работе на *указывается тип ТС* приказом Технического директора.

Председатель комиссии

\_\_\_\_\_ Начальник ИБП

Члены комиссии

\_\_\_\_\_ Главный инженер ССТ

\_\_\_\_\_ Начальник АС

\_\_\_\_\_ Начальник ОЭСС СИТИС

\_\_\_\_\_ Инженер смены ССТиР/  
Инженер по ремонту ССТиР

\_\_\_\_\_ Представитель СП-заказчик

\_\_\_\_\_ Инженер ЦТиАБ

\_\_\_\_\_ Инженер ГОБД ССТиР

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ года

С заключением комиссии ознакомлен \_\_\_\_\_ ФИО



Приложение 7

Типовая форма талона на право вождения спецмашин

\* - Логотип «СТРИГИНО» применяется на всех бланках «Талонов на право вождения» до момента расходования, имеющегося в наличии тиража бланков.

Внешняя часть:

**СТРИГИНО**  
Международный Аэропорт Нижнего Новгорода

Изучил правила движения спецмашин по аэродрому, освоил подъезд (отъезд) спецмашин к воздушным судам при обеспечении их обслуживания, требования безопасности труда при работе на спецмашинах, прошел обучение по авиационной безопасности и безопасности полетов. Приказом руководителя АО «МАНН» № 119 от « 21 » февраля 20 19 г. допущен к вождению по аэродрому Нижний Новгород (Стригино) спецмашин:

**ТАЛОН № 1774**

на право вождения спецмашин по аэродрому и обеспечения обслуживания воздушных судов (с правом подъезда к ВС)

**Петров**

**Петр Петрович**

и обеспечению указанными спецмашинами обслуживания воздушных судов типа:  
ИЛ-62(м), ИЛ-86, ИЛ-76Т (ТД МЛ), ИЛ-96-300, ИЛ-114, АН-12(24,26), ТУ-134(М), ТУ-134, ТУ-204(100), ТУ-214, Як-40, Як-42, АН-74, АН-124-100, АН-148-100А(100В), АН-148Т «Жульен», А-319, А-320-100,200, А-321, А-330-200, Boeing-737-(200,300,400,500,700,800), Boeing-747-400F, 8F, Boeing-757-(200,300), Boeing-767-200,200ER,500,500ER, Boeing-777-300ER, RRJ-95(B), ATR 42(72), CRJ-100(200), RRJ-95, L-410, Bae-125, Cessna-208 Grand Caravan, Pilatus PC-12, FOKKER-70(72), FOKKER-100, SAAB-2000, EMBRAER-120(EMB-100), 145,170, 175, 190, 195, вертолеты всех типов

Технический директор \_\_\_\_\_ В.В. Васильев  
(подпись)

М.П. « 21 » февраля 20 19 г.

Внутренняя часть:

Отметки о нарушениях				Допущен приказом			
№ п/п	Дата	Вид нарушения (несоответствия) (со ссылкой на документ)	Должность, подпись	Дата	№	Спецмашина	Подпись

Талон изымается при 3-х нарушениях (несоответствиях)

Цвет талона — красный (при технической возможности).

**Внешняя часть:**

Изучил правила движения спецмашин по аэродрому, требования безопасности труда при работе на спецмашинах, прошел обучение по авиационной безопасности. Приказом руководителя АО «МАНН» № 777 от « 18 » декабря 20 19 г. допущен к вождению по аэродрому Нижний Новгород (Стригино) спецмашин:

Спецтранспорт категорий «В»

без права подъезда к воздушным судам и выполнения работ по эксплуатационному содержанию летного поля аэродрома.

Технический директор  
АО «МАНН»

(подпись)

Сергеев С.С.

М.П. «18» декабря 20 19 г.

**ТАЛОН № 2048**

на право вождения спецмашин по  
аэродрому (без права подъезда к ВС и  
выполнения работ по эксплуатационному  
содержанию летного поля аэродрома)

*Петров*

*Петр Петрович*

**Внутренняя часть:**

Отметки о нарушениях

№ п/п	Дата	Вид нарушения (несоответствия) (со ссылкой на документ)	Должность, подпись

Талон изымается при 3-х нарушениях (несоответствиях)

Допущен приказом

Дата	№	Спецмашина	Подпись

Цвет талона — белый.

**Внешняя часть:**

Изучил правила движения спецмашин по аэродрому, технологию подготовки элементов аэродрома в зимний и летний периоды, требования безопасности труда при работе на спецмашинах, прошел обучение по авиационной безопасности и безопасности полетов. Приказом руководителя АО «МАНН» № 778 от «18» декабря 2019 г. допущен к вождению по аэродрому Нижний Новгород (Стригино) спецмашин:

Беларус-1221.2, Беларус-2022.3, ФРС-200м, ТБА-1, автопогрузчик FD-50.30.20, автогрейлер ДЗ-98.В, бульдозер ТМ 10.10

и выполнению работ по эксплуатационному содержанию летного поля аэродрома без права подъезда к ВС.

Технический директор \_\_\_\_\_ В.В. Васильев  
(подпись)

М.П. «18» декабря 2019 г.



**ТАЛОН № 2049**

на право вождения спецмашин по аэродрому (с правом выполнения работ по эксплуатационному содержанию аэродрома

*Петров*

*Петр Петрович*

**Внутренняя часть:**

Отметки о нарушениях

№ п/п	Дата	Вид нарушения (несоответствия) (со ссылкой на документ)	Должность, подпись

Допущен приказом

Дата	№	Спецмашина	Подпись

Талон изымается при 3-х нарушениях (несоответствиях)

Цвет талона — зеленый (при технической возможности).

**Внешняя часть**

Изучил правила движения спецмашин по аэродрому, требования безопасности труда при работе на спецмашинах, прошел обучение по авиационной безопасности. Приказом руководителя АО «МАНН» № 263 от «13» мая 2019 г. допущен к вождению по аэродрому Нижний Новгород (Стригино) спецмашин:

Спецтранспорт категорий «В» \_\_\_\_\_

без права подъезда к воздушным судам до «13» ноября 2019 г.

Технический директор  
АО «МАНН»

В.В. Васильев

(подпись)

М.П. «13» мая 2019 г.

**СТРИГИНО**  
Международный Аэропорт Нижний Новгород

**ТАЛОН № 1811**

на право вождения спецавтотранспорта  
(механизма) сторонней организации по  
аэродрому (без права подъезда к ВС)

*Петров*

*Петр Петрович*

ООО «Анкор»

**Внутренняя часть:**

Отметки о нарушениях

№ п/п	Дата	Вид нарушения (несоответствия) (со ссылкой на документ)	Должность, подпись

Талон изымается при 3-х нарушениях (несоответствиях)

Продление срока действия талона

Срок действия талона продлен до «    »    20\_\_ г.

Приказ №    от «    »    20\_\_ г.

Технический директор \_\_\_\_\_  
МП \_\_\_\_\_ (подпись)

Срок действия талона продлен до «    »    20\_\_ г.

Приказ №    от «    »    20\_\_ г.

Технический директор \_\_\_\_\_  
МП \_\_\_\_\_ (подпись)

Срок действия талона продлен до «    »    20\_\_ г.

Приказ №    от «    »    20\_\_ г.

Технический директор \_\_\_\_\_  
МП \_\_\_\_\_ (подпись)

Срок действия талона продлен до «    »    20\_\_ г.

Приказ №    от «    »    20\_\_ г.

Технический директор \_\_\_\_\_  
МП \_\_\_\_\_ (подпись)

Цвет талона — желтый (при технической возможности).

**СТРИГИНО**

Срок действия — 10 календарных дней со дня изъятия

**ВРЕМЕННЫЙ ТАЛОН**  
на право вождения спецмашин по аэродрому  
и обеспечения обслуживания воздушных судов (с правом подъезда к ВС)

взамен Талона № \_\_\_\_, на право вождения спецмашин по аэродрому и обслуживания  
воздушных судов, выданного

СП

должность

Фамилия И.О.

Талон № \_\_\_\_ изъят « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г. на основании

БРН от « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г. № \_\_\_\_\_

Кто

должность

подпись

Фамилия И.О.

**СТРИГИНО**

Срок действия — 10 календарных дней со дня изъятия

**ВРЕМЕННЫЙ ТАЛОН**  
на право вождения спецмашин по аэродрому  
без права подъезда к ВС и выполнения работ по эксплуатационному содержанию  
летного поля аэродрома

взамен Талона № \_\_\_\_, на право вождения спецмашин по аэродрому без права подъезда  
к ВС и выполнения работ по эксплуатационному содержанию летного поля аэродрома,  
выданного

СП

должность

Фамилия И.О.

Талон № \_\_\_\_ изъят « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г. на основании

БРН от « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г. № \_\_\_\_\_

Кто

должность

подпись

Фамилия И.О.

**ВРЕМЕННЫЙ ТАЛОН**  
на право вождения спецмашин по аэродрому  
с правом выполнения работ по эксплуатационному содержанию летного поля  
аэродрома

взамен Талона № \_\_\_\_, на право вождения спецмашин по аэродрому с правом  
выполнения работ по эксплуатационному содержанию летного поля аэродрома,  
выданного

\_\_\_\_\_ СП \_\_\_\_\_ должность \_\_\_\_\_ Фамилия И.О.

Талон № \_\_\_\_ изъят « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г. на основании

БРН от « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г. № \_\_\_\_\_

Кто \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ должность \_\_\_\_\_ подпись \_\_\_\_\_ Фамилия И.О.

**ВРЕМЕННЫЙ ТАЛОН**  
на право вождения спецавтотранспорта (механизма) сторонней организации по  
аэродрому (без права подъезда к ВС)

взамен Талона № \_\_\_\_, на право вождения спецавтотранспорта (механизма) сторонней  
организации по аэродрому (без права подъезда к ВС), выданного

\_\_\_\_\_ СП \_\_\_\_\_ должность \_\_\_\_\_ Фамилия И.О.

Талон № \_\_\_\_ изъят « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г. на основании

БРН от « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г. № \_\_\_\_\_

Кто \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ должность \_\_\_\_\_ подпись \_\_\_\_\_ Фамилия И.О.

Приложение 8

Типовая форма удостоверения руководителя подъездом (отъездом)

Внешняя часть:

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. Приказом руководителя АО «МАНН» № 429 от «19» июля 2019 г. допущен к руководству подъездом (отъездом) на аэродроме Нижний Новгород (Стригино) спецмашин: Toyota 2TD-20, JBT CLT-8, TLD TXL-737, MBL TUG-660, TIMSAN TBC 6000, TIMSAN TBC 8500, ТБА Т. DARMEC NS 725D, автопогрузчик FD-50.30.20, ЗИЛ-433182 АПК КМ, ГАЗ – 3302

к воздушным судам типа:  
ИЛ-62(м), ИЛ-86, ИЛ-76Т (ТД МД), ИЛ-96-300, ИЛ-114, АН-12(24,26), ТУ-134(М), ТУ-134, ТУ-204(100), ТУ-214, Як-40, Як-42, АН-74, АН-124-100, АН-148-100А,(100В), М101Т «Гжель», А-319, А-320-100,200, А-321, А-330-200, Boeing-737-(200,300,400,500,700,800,900, (MAX-8,9)), Boeing-747-400F, 8F, Boeing-757-(200,300), Boeing-767-200,200ER,300,300ER), Boeing-777-300ER, RRIJ-95(B), ATR 42(72), CRJ-100(200), RRIJ-95, E-110, Bae-125, Cessna 208 Grand Caravan, Pilatus PC-12, FOKKER-70(72), FOKKER-100, SAAB-2000, EMBRAER-120(EMB-100), 145,170, 175, 190, 195, вертолеты всех типов

Технический директор \_\_\_\_\_ В.В. Васильев  
*(подпись)*

М.П. « 19 » июля 20 19 г.

**СТРИГИНО**  
Международный Аэропорт Нижний Новгород

**Удостоверение № 2048**

на право руководства подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам

**Петров**

**Петр Петрович**

Внутренняя часть:

Отметки о нарушениях				Допущен приказом			
№ п/п	Дата	Вид нарушения (несоответствия) (со ссылкой на документ)	Должность, подпись	Дата	№	Спецмашина	Подпись

Талон изымается при 3-х нарушениях (несоответствиях)

Цвет удостоверения — синий (при технической возможности).

Срок действия — 10 календарных дней со дня изъятия

**ВРЕМЕННОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ**  
на право руководства подъездом (отъездом) спецмашин  
к воздушным судам

взамен Талона № \_\_\_\_, на право руководства подъездом (отъездом) спецмашин к  
воздушным судам, выданного

СП

должность

Фамилия И.О.

Талон № \_\_\_\_ изъят « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г. на основании

БРН от « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г. № \_\_\_\_

Кто

должность

подпись

Фамилия И.О.



Приложение 9

Типовая форма акта предварительного расследования АТП

Акционерное общество  
«Международный аэропорт Нижний Новгород»

**А К Т**  
предварительного расследования АТП  
на аэродроме Нижний Новгород (Стригино)

\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Нижний Новгород

Комиссия, созданная в соответствии с СМК СТО 20-20\_\_ в составе:

Председатель:

НКСП \_\_\_\_\_ (и.о. фамилия)

Члены комиссии:

Руководитель смены \_\_\_\_\_ (и.о. фамилия)

НИБП \_\_\_\_\_ (и.о. фамилия)

сменный инженер аэродромной службы \_\_\_\_\_ (и.о. фамилия)

инженер группы ОБД ССТ и Р \_\_\_\_\_ (и.о. фамилия)

представитель Оператора \_\_\_\_\_ (и.о. фамилия)

(наименование)

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

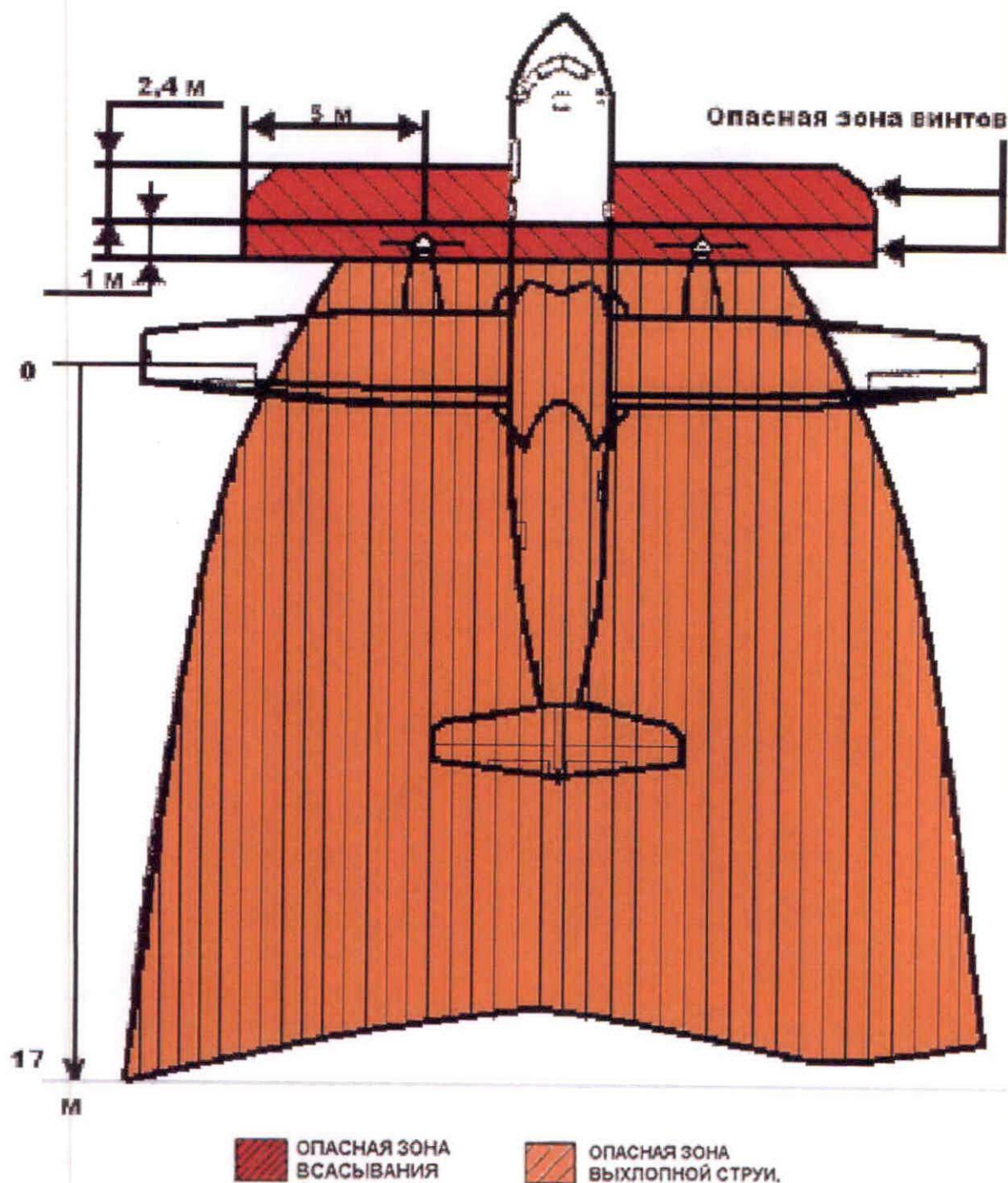
\_\_\_\_\_  
подпись и.о. фамилия

\_\_\_\_\_  
подпись и.о. фамилия

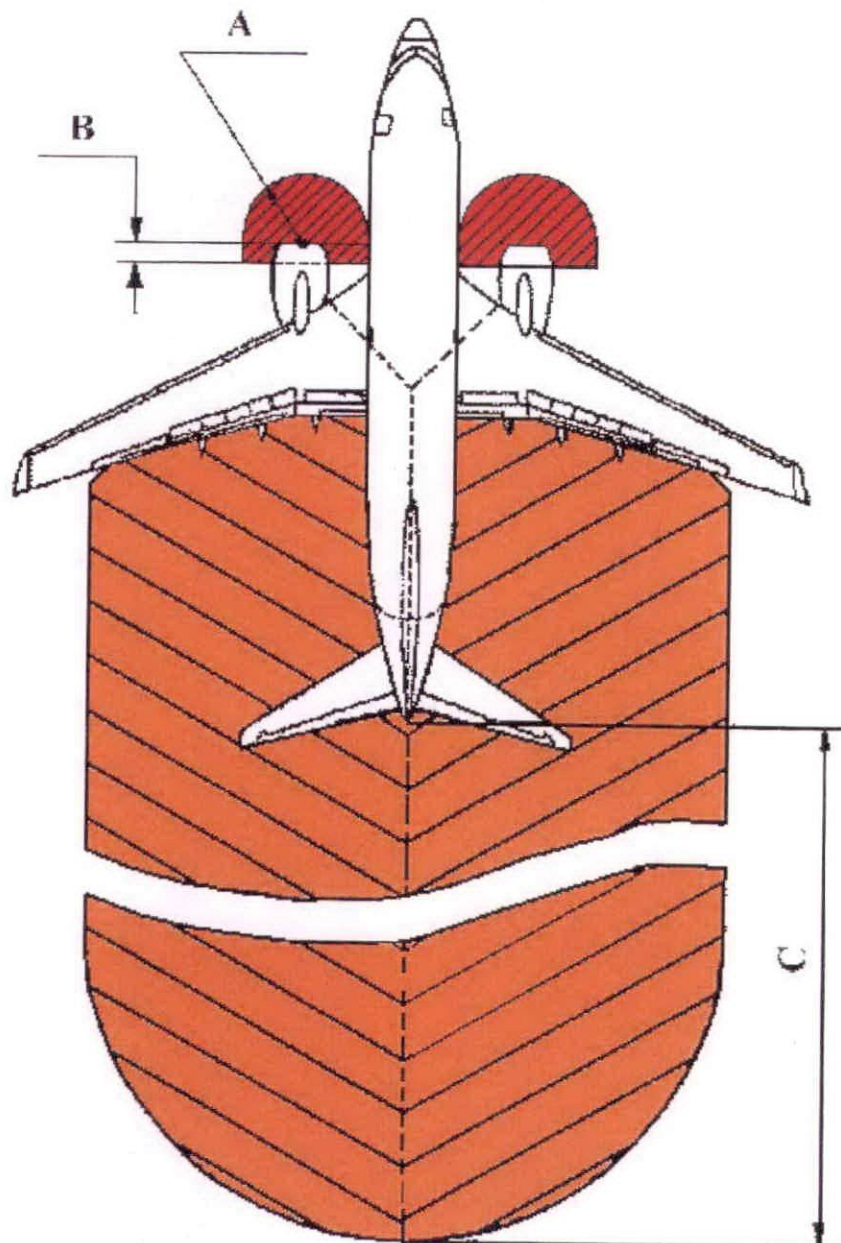
Приложение 10

Опасные зоны ВС при работающих двигателях.


Опасные зоны ATR 42/72




Опасные зоны BOENG, AIRBUS, RRJ в режиме малого газа



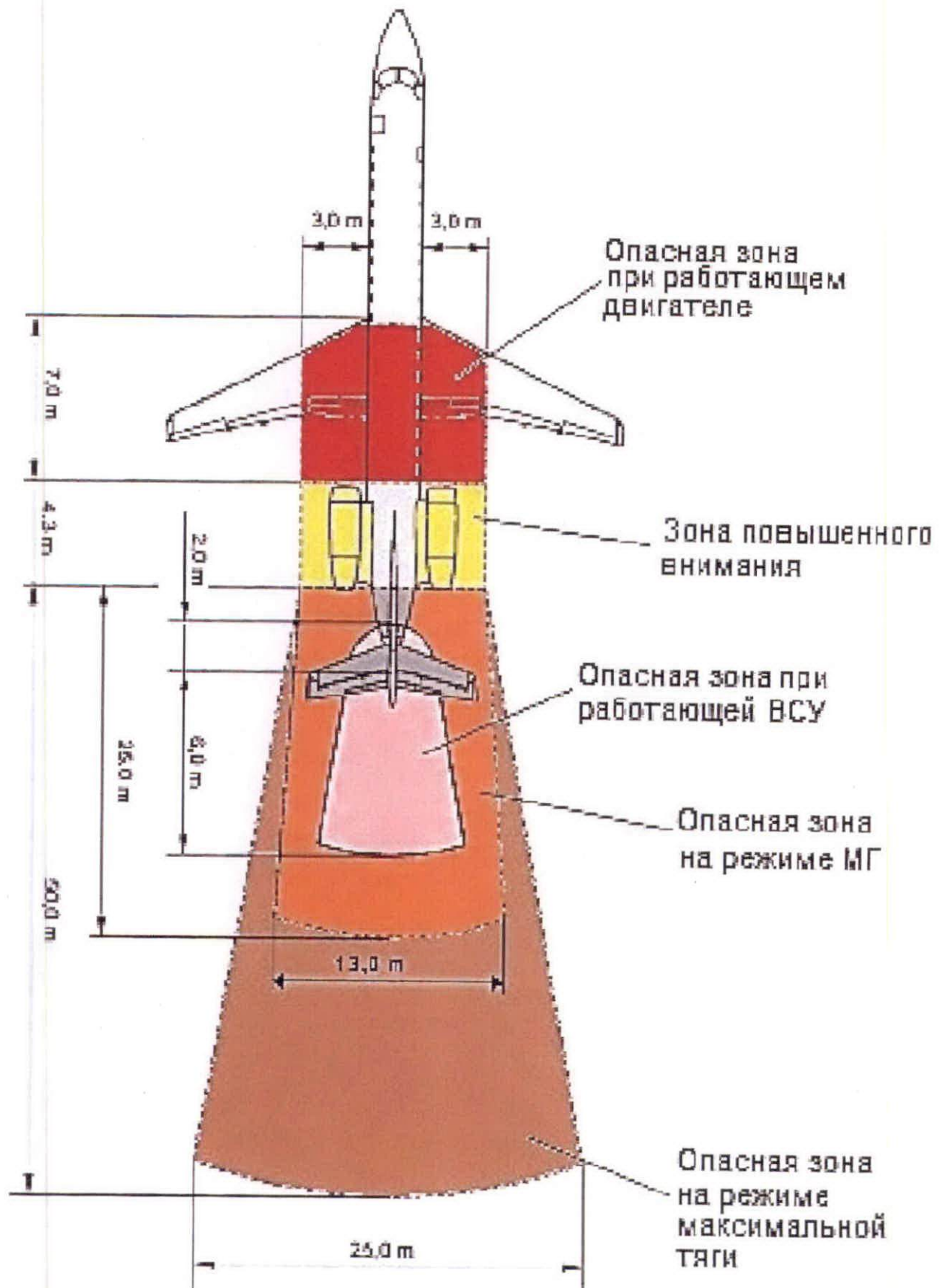
**ВНИМАНИЕ:** ЕСЛИ СКОРОСТЬ ВЕТРА У ЗЕМЛИ БОЛЕЕ ЧЕМ 12,85 М/С ГРАНИЦЫ ОБЛАСТИ РИСКА УВЕЛИЧИВАЮТСЯ НА 20%. ЕСЛИ ПЕРРОН В РАЙОНЕ СТОЯНКИ СКОЛЬЗКИЙ, УСИЛЬТЕ МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ И ОЧИСТИТЕ СТОЯНКУ

 ОПАСНАЯ ЗОНА ВСА ЗЕМЛЯ

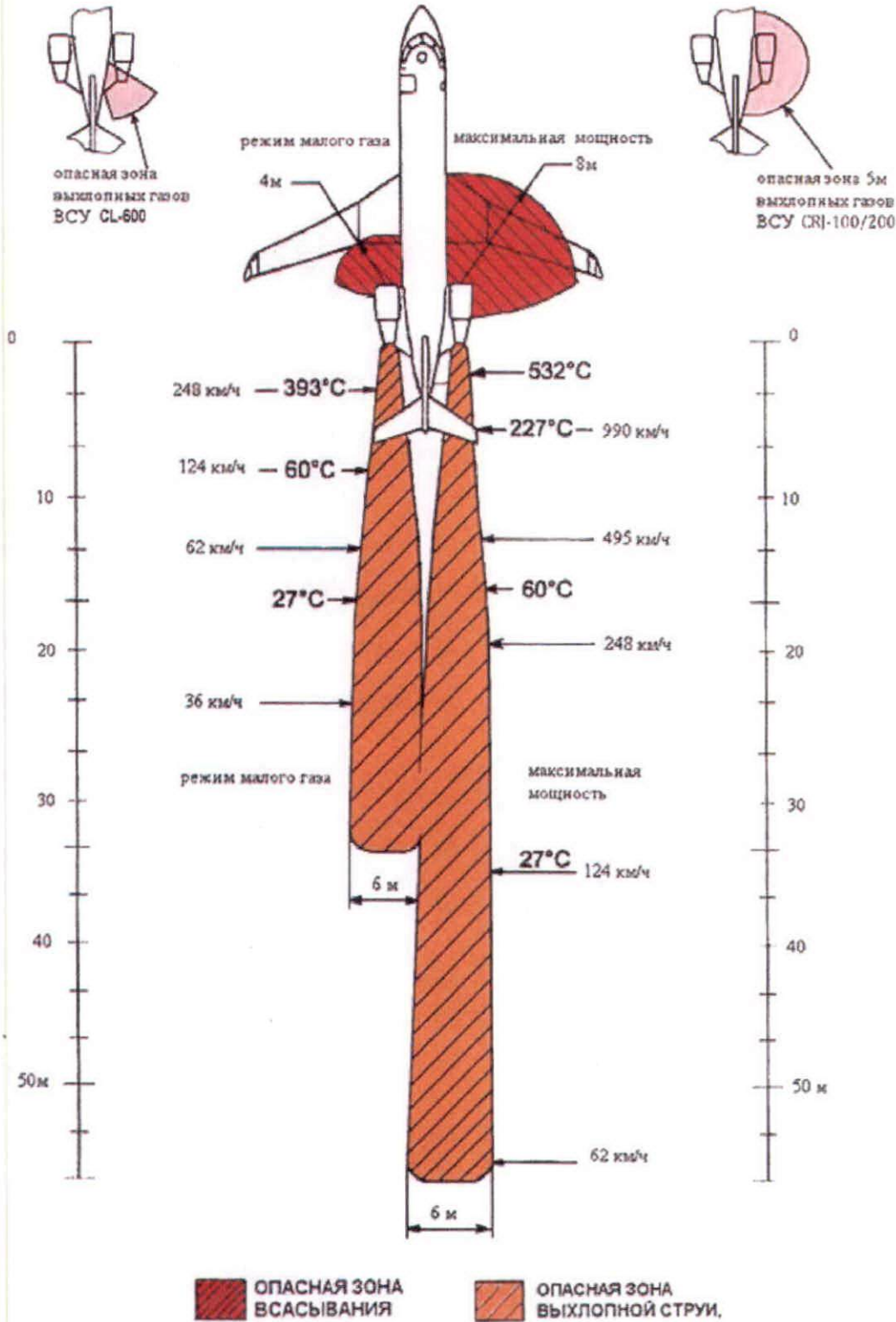
 ОПАСНАЯ ЗОНА ВЫШЕ 10,3 МЕТРОВ

	В-737- (300-500)	В-737- (600-900)	В-757- 200	В-767- 300	А-310	А-319/ 320/321	Е-190/ 195	RRJ-95В
А	2,7 м	3,1 м	3 м	2,2 м	7,6 м	2,2 м	2,6 м	2,5 м
В	1,2 м	1,2 м	1,5 м	1,6 м	1,5 м	1,0 м	1,0 м	1,4 м
С	30,5 м	30,5 м	54 м	38,5 м	35 м	41 м	17 м	30,5 м

Опасные зоны ЕМВ-145



Опасные зоны CRJ-100/200; CL-600



Приложение 11

Схемы подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта при  
обслуживании ВС

*Примечание: установка топливозаправщика (ТЗ) допускается как  
внутри зоны обслуживания ВС, так и снаружи*

Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС А-319

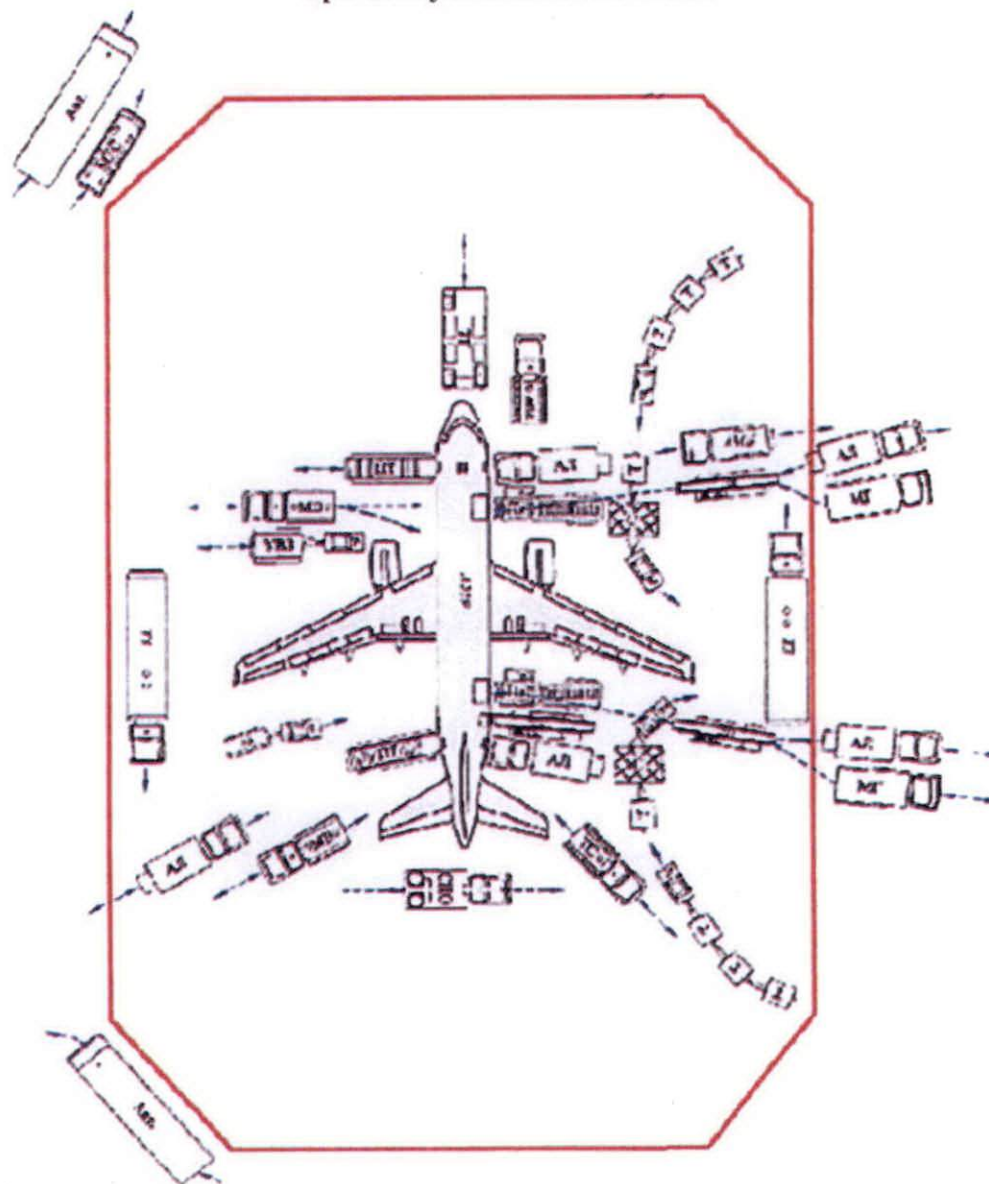


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС А-320

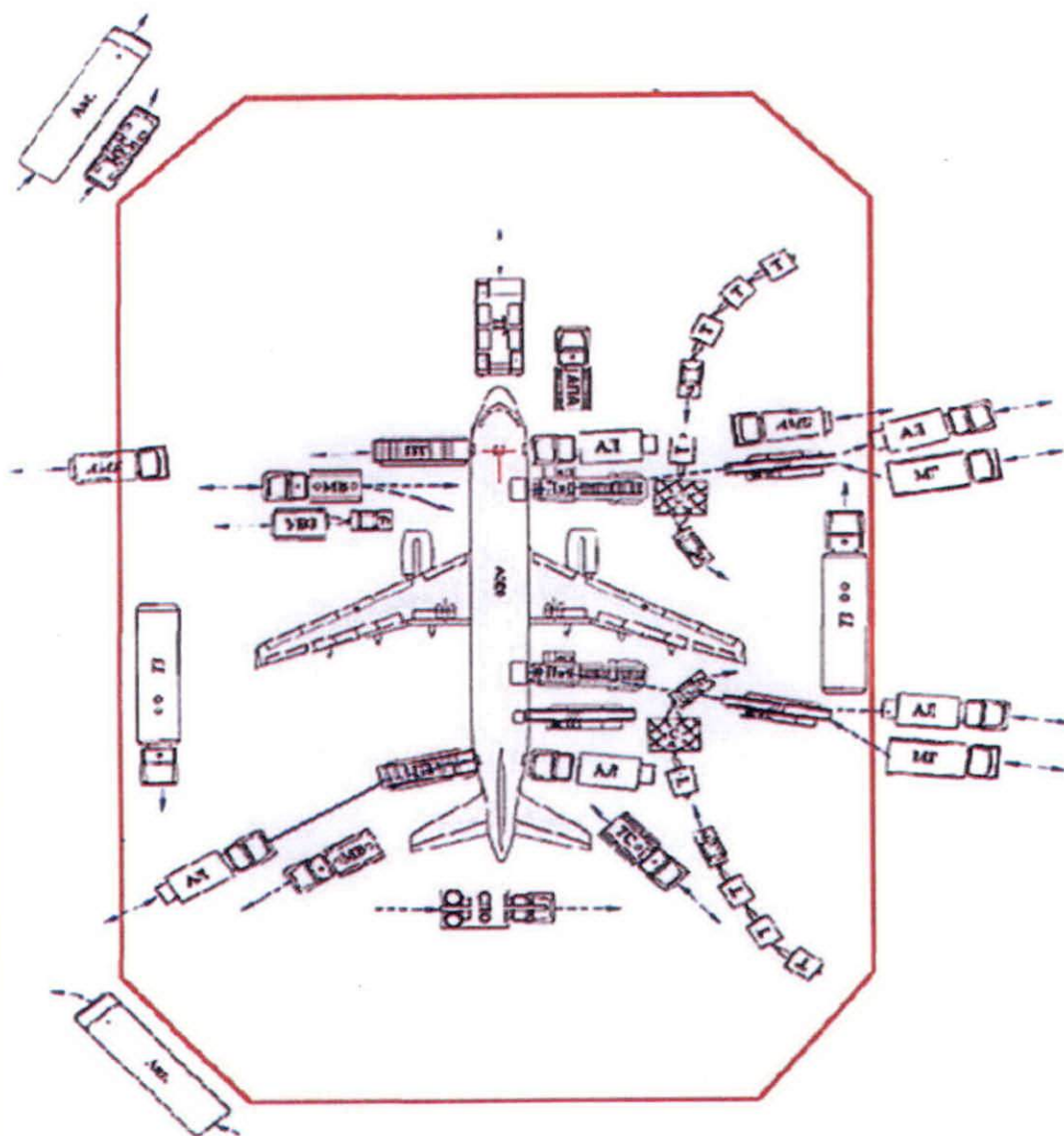


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС А-321

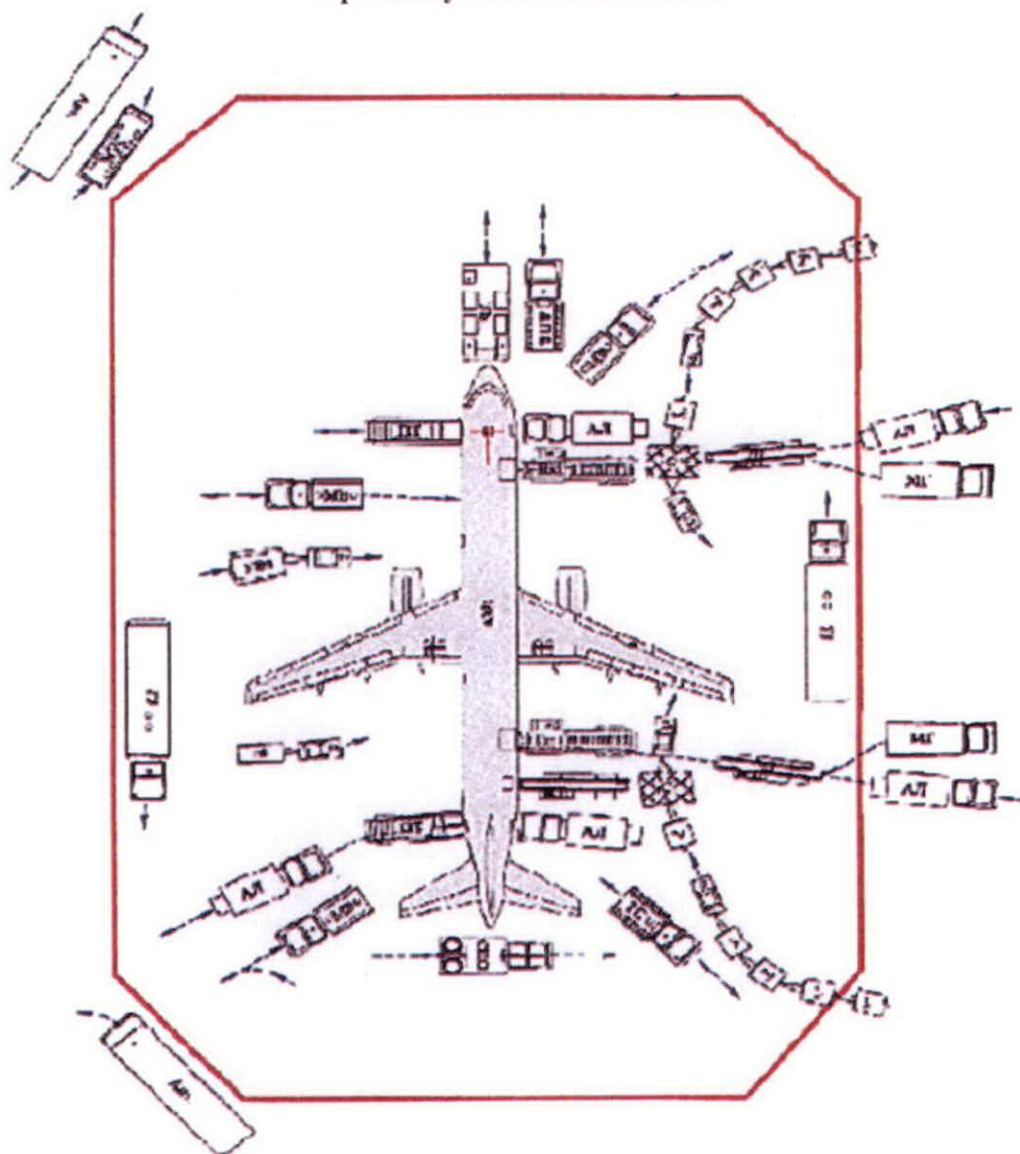
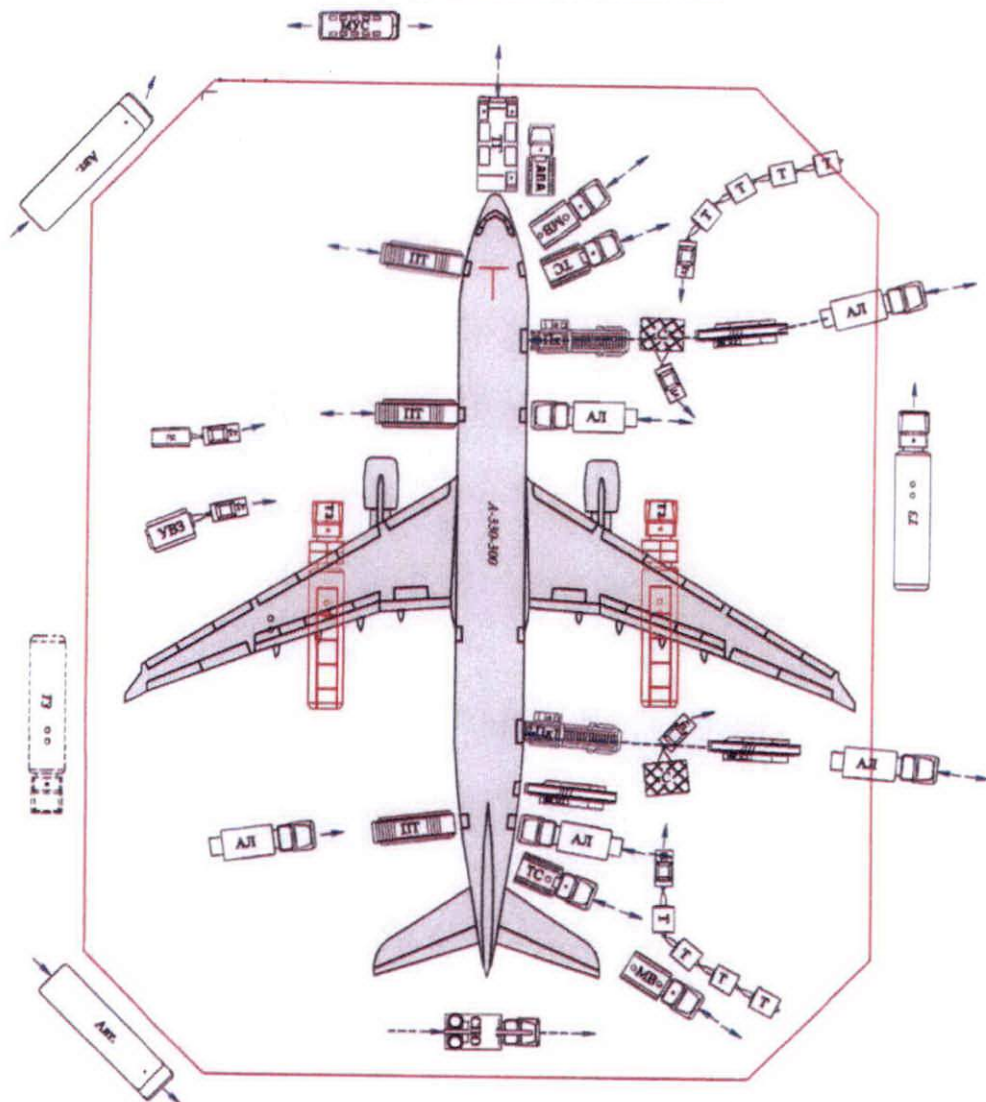




Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС А330-300



**СХЕМА**  
подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта,  
средств механизации при обслуживании ВС А-330-300

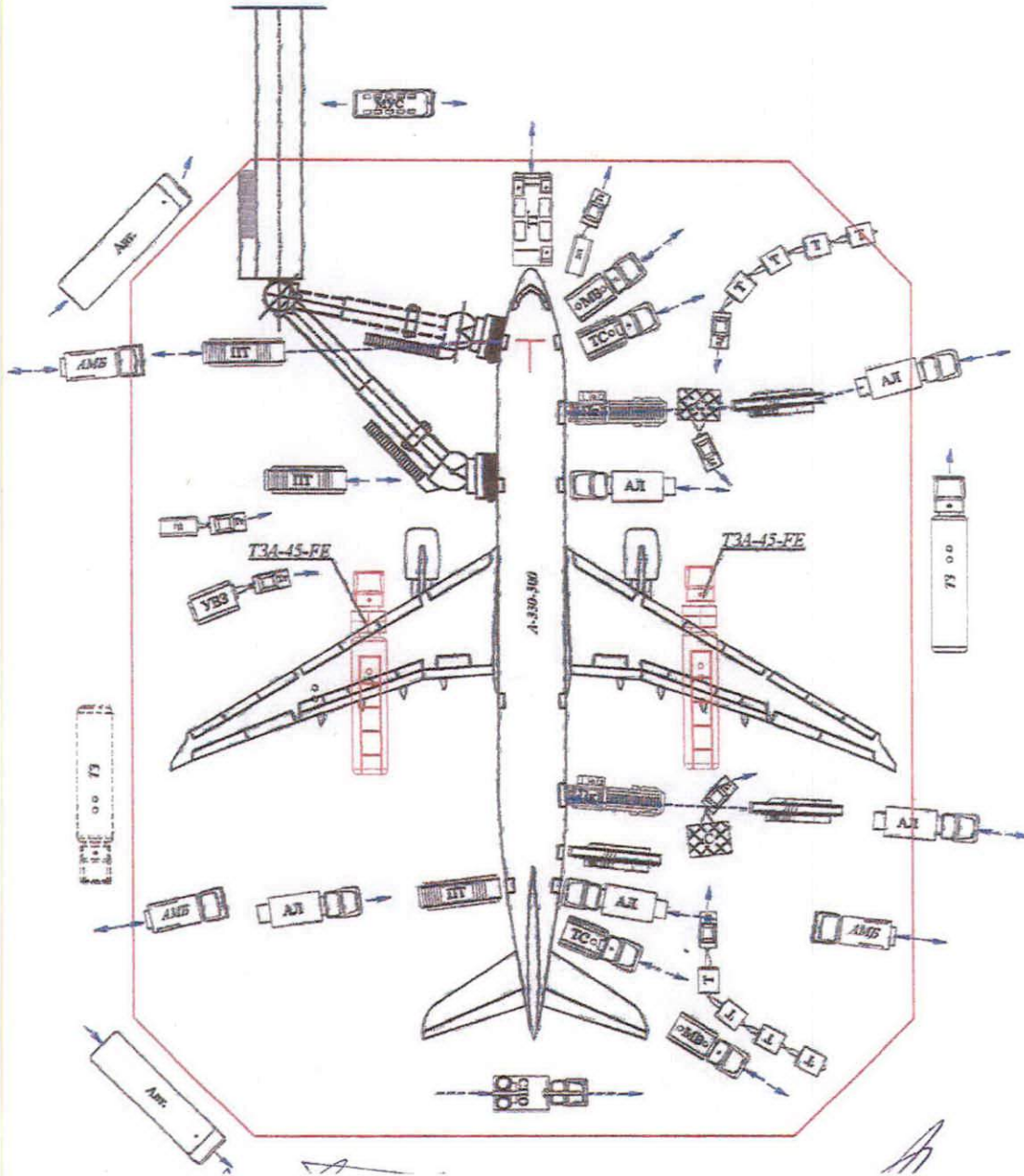
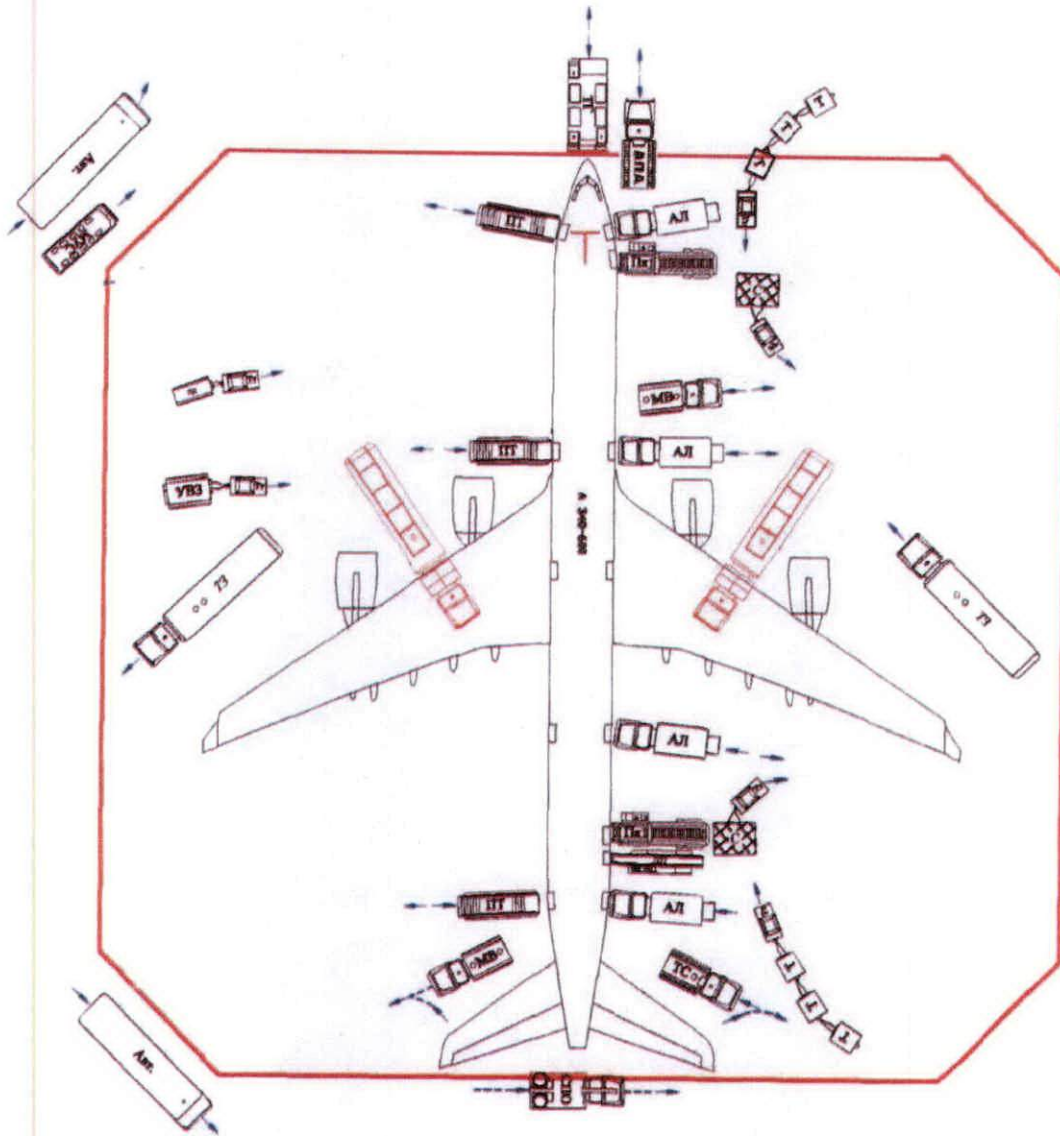


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС А340-600



### СХЕМА

*подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
и средств механизации при обслуживании ВС А-321*

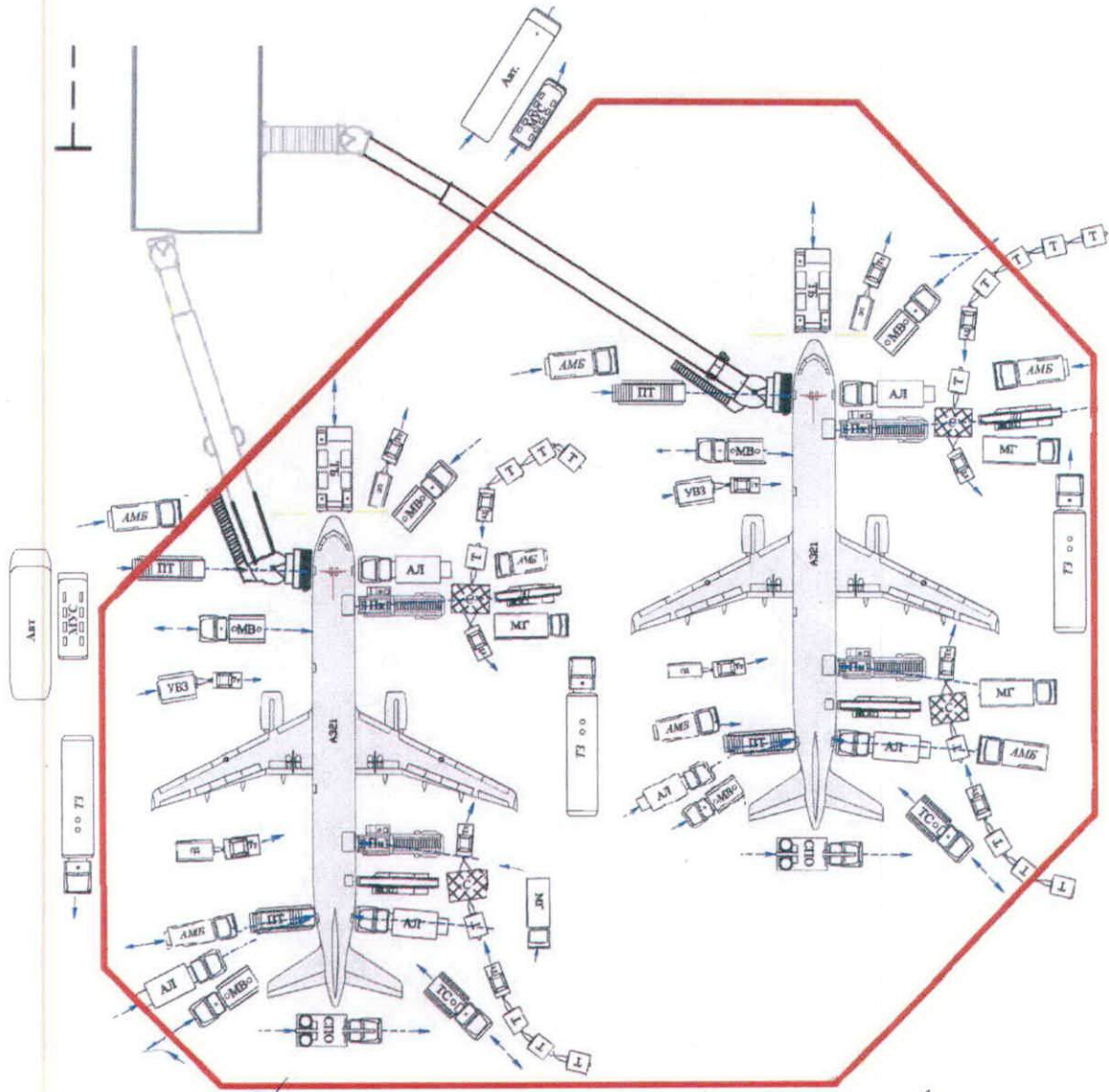
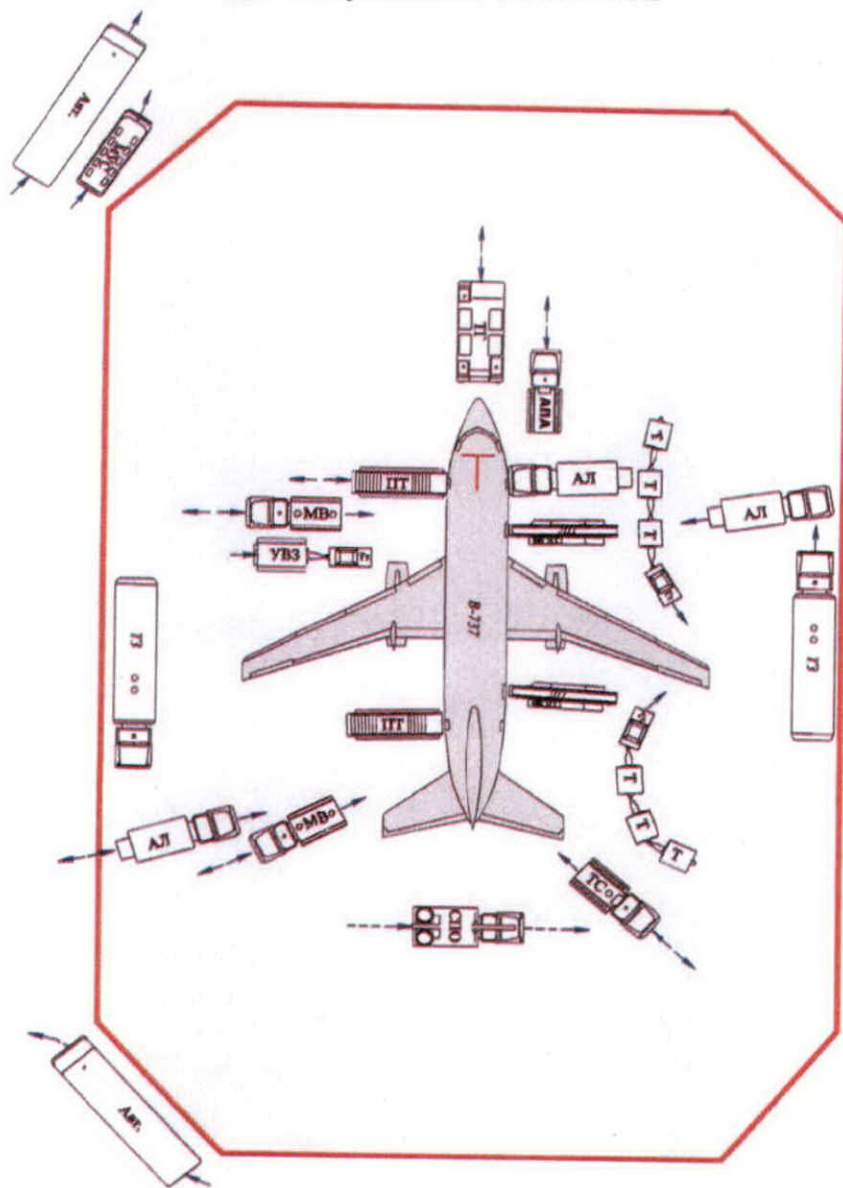


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС В-737CL



1  
Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС В-737NG

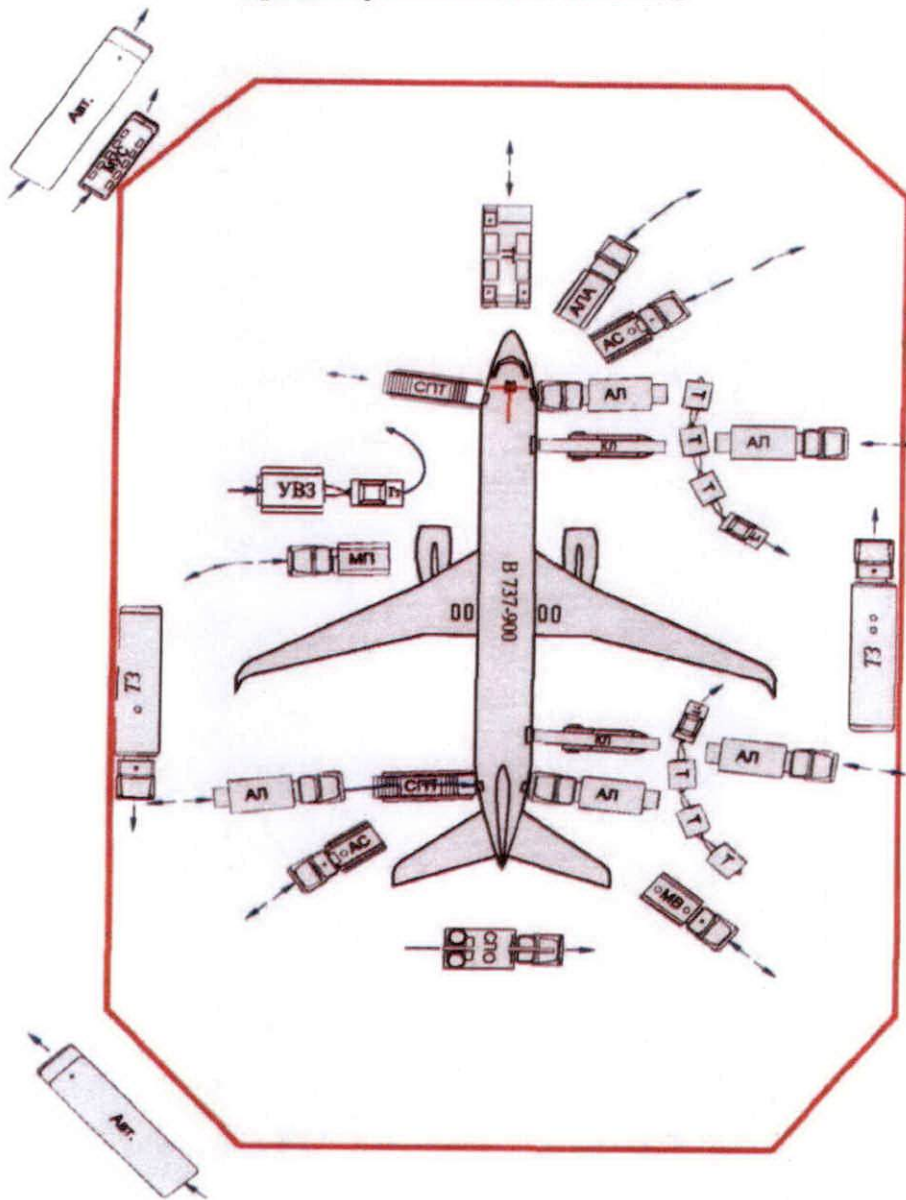
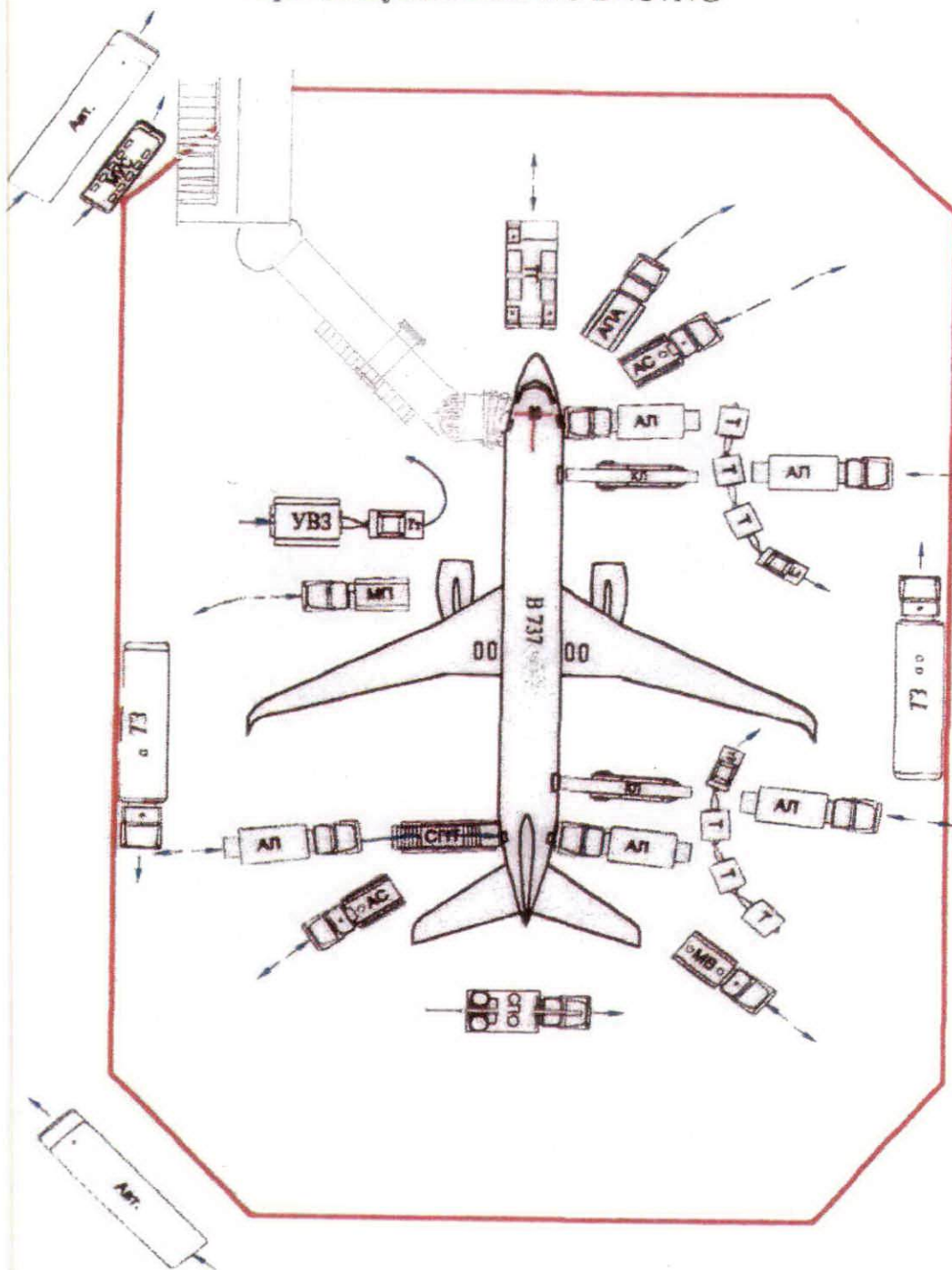


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС В-737NG



### **СХЕМА**

***подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
и средств механизации при обслуживании ВС В-737***

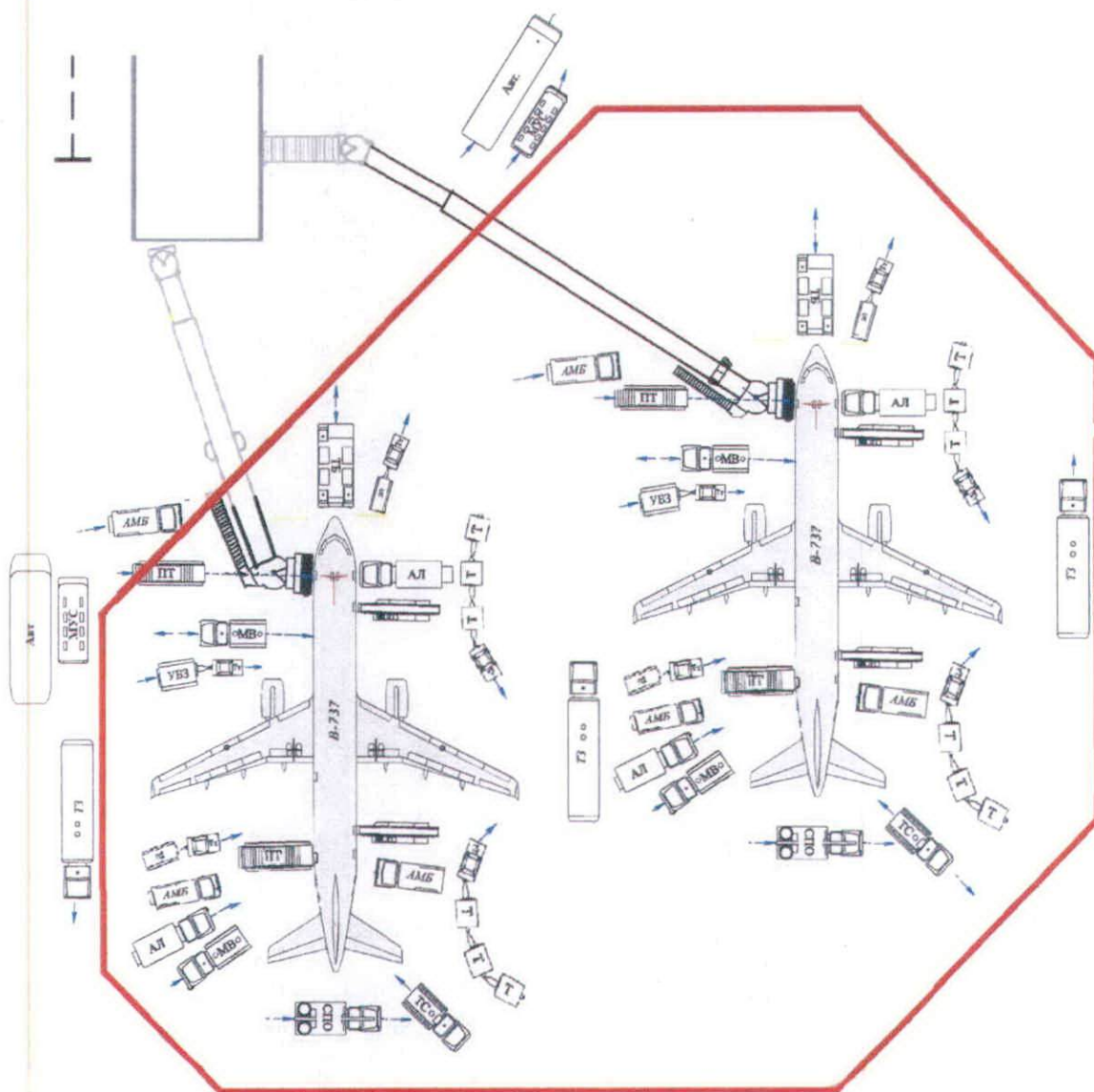




Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС В-747

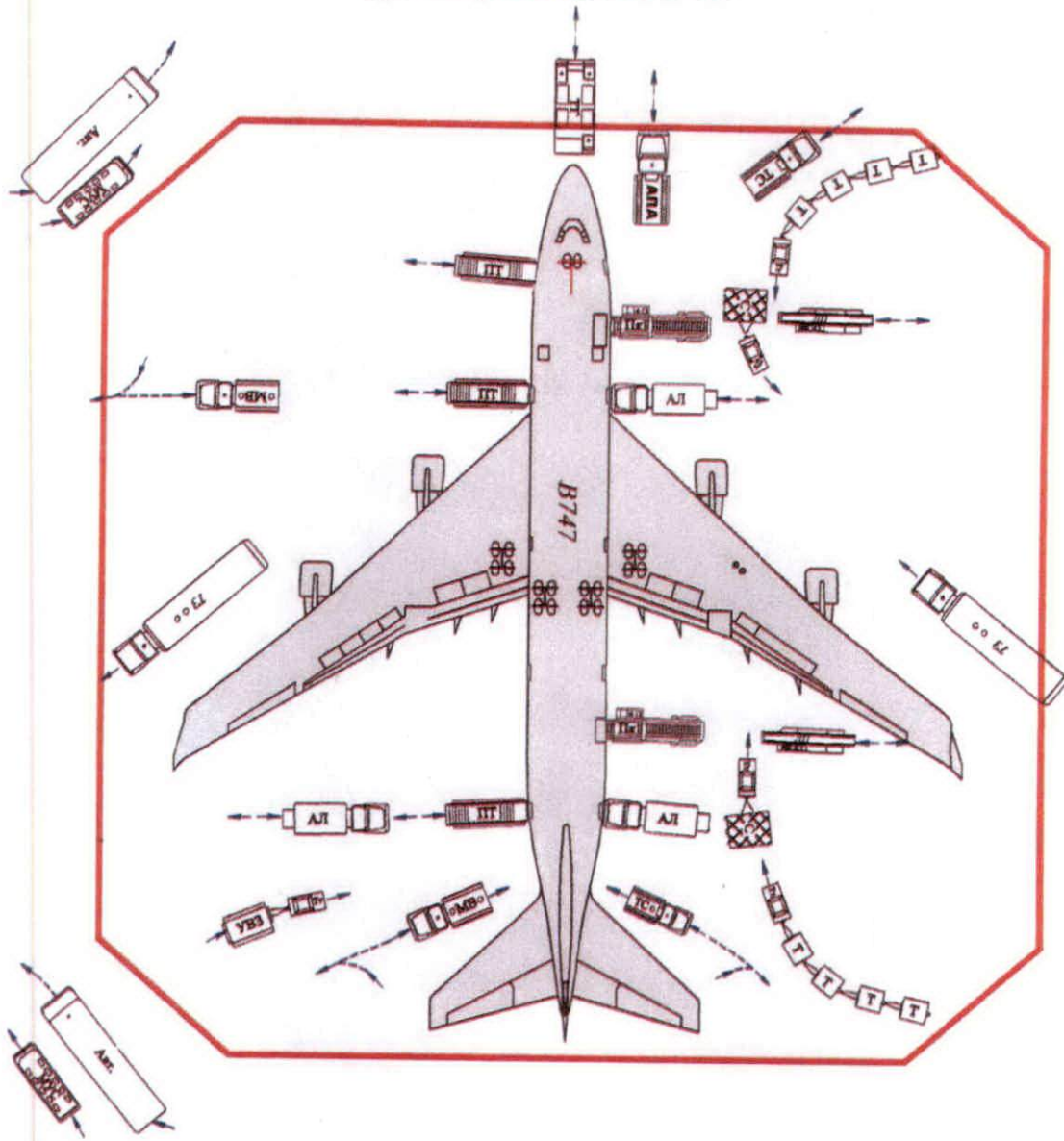


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС В-747-8F

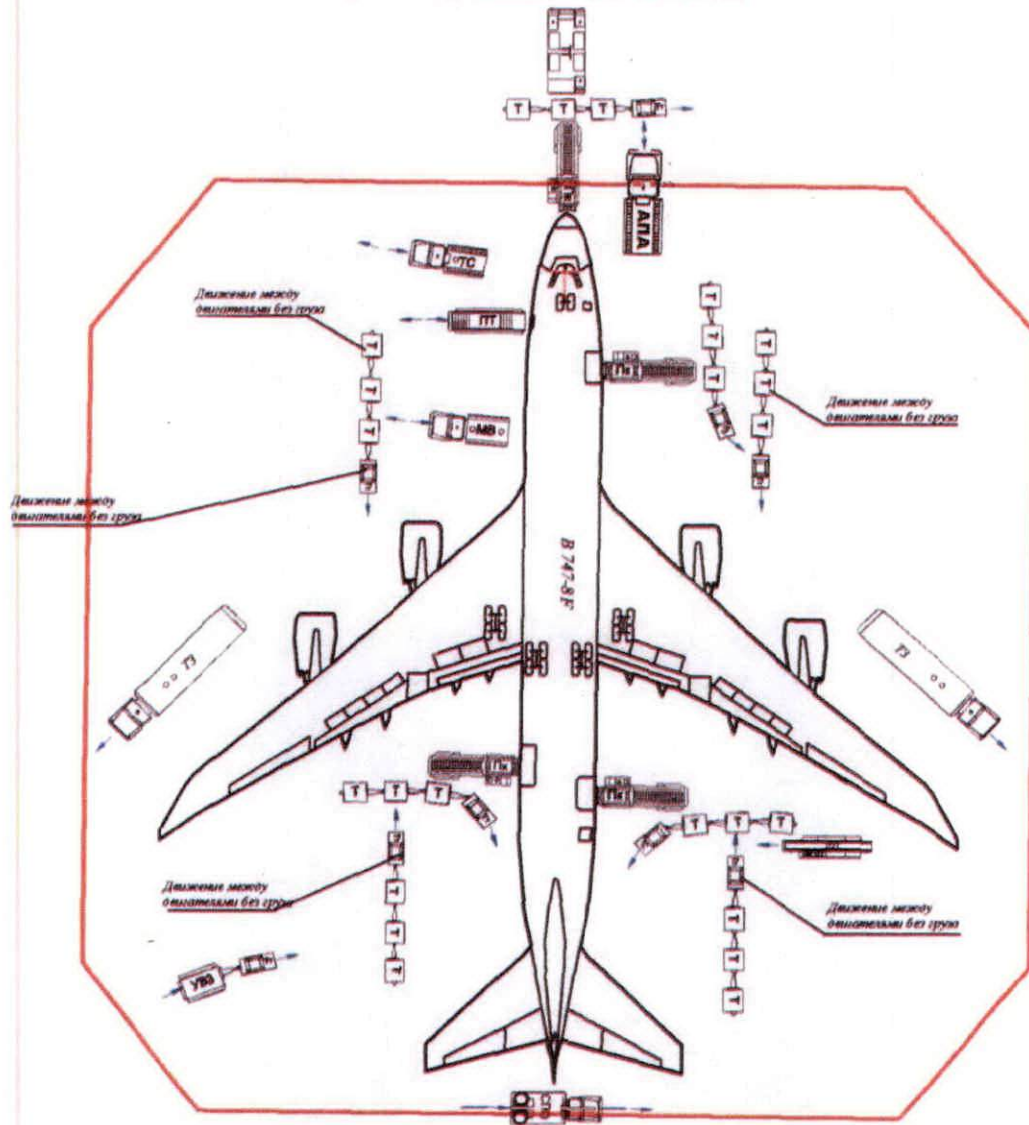


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС В-747-400F

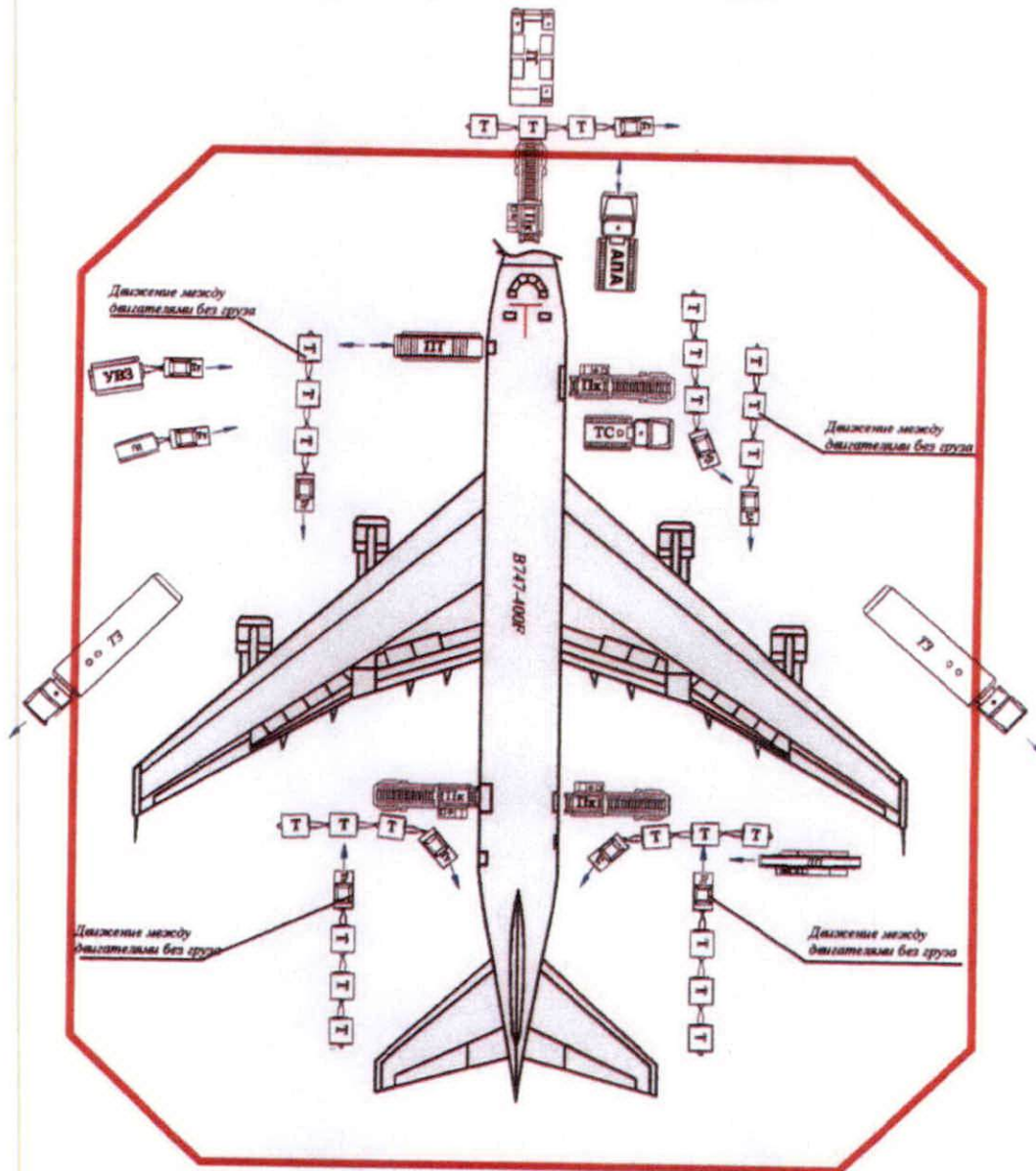
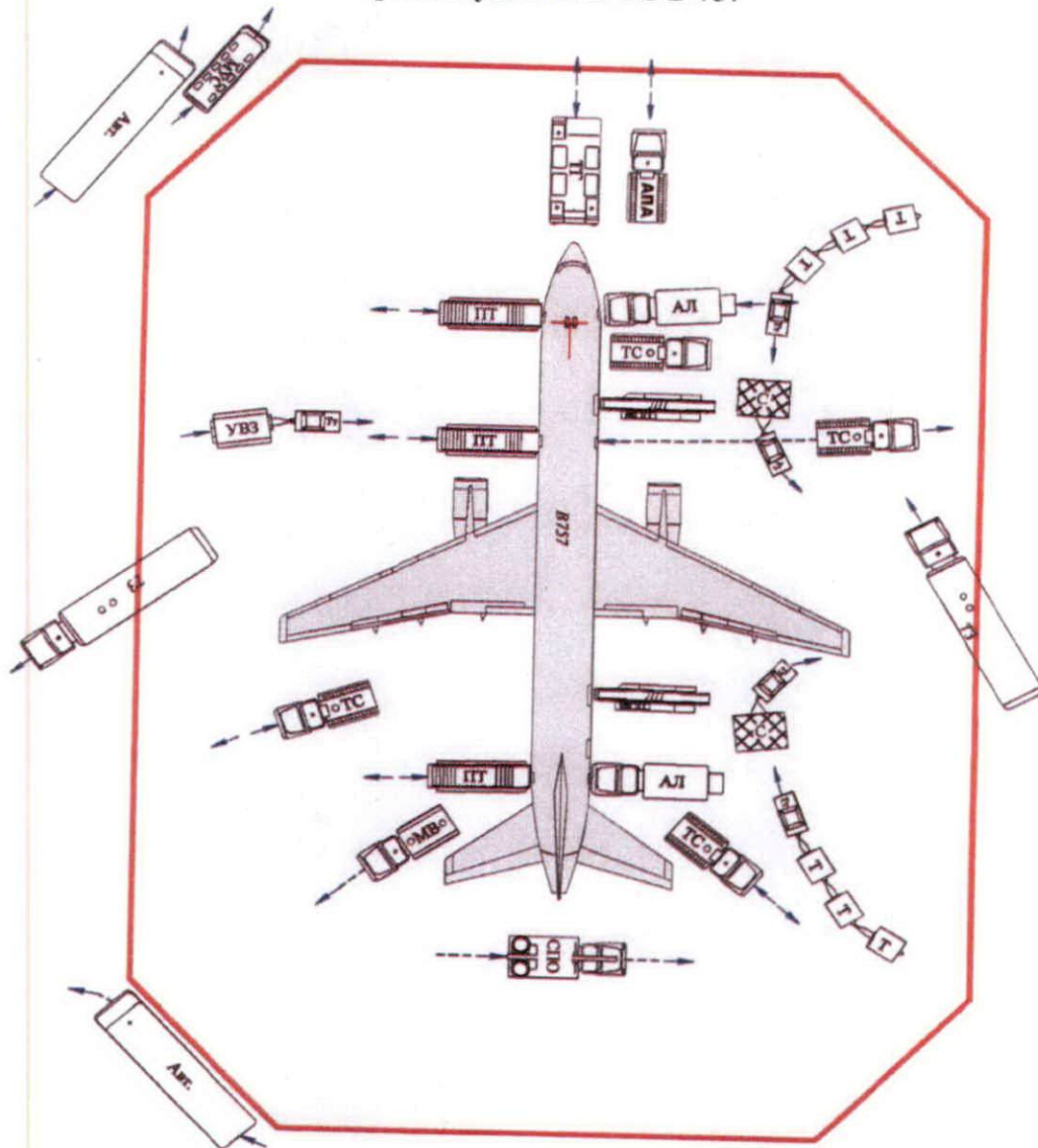
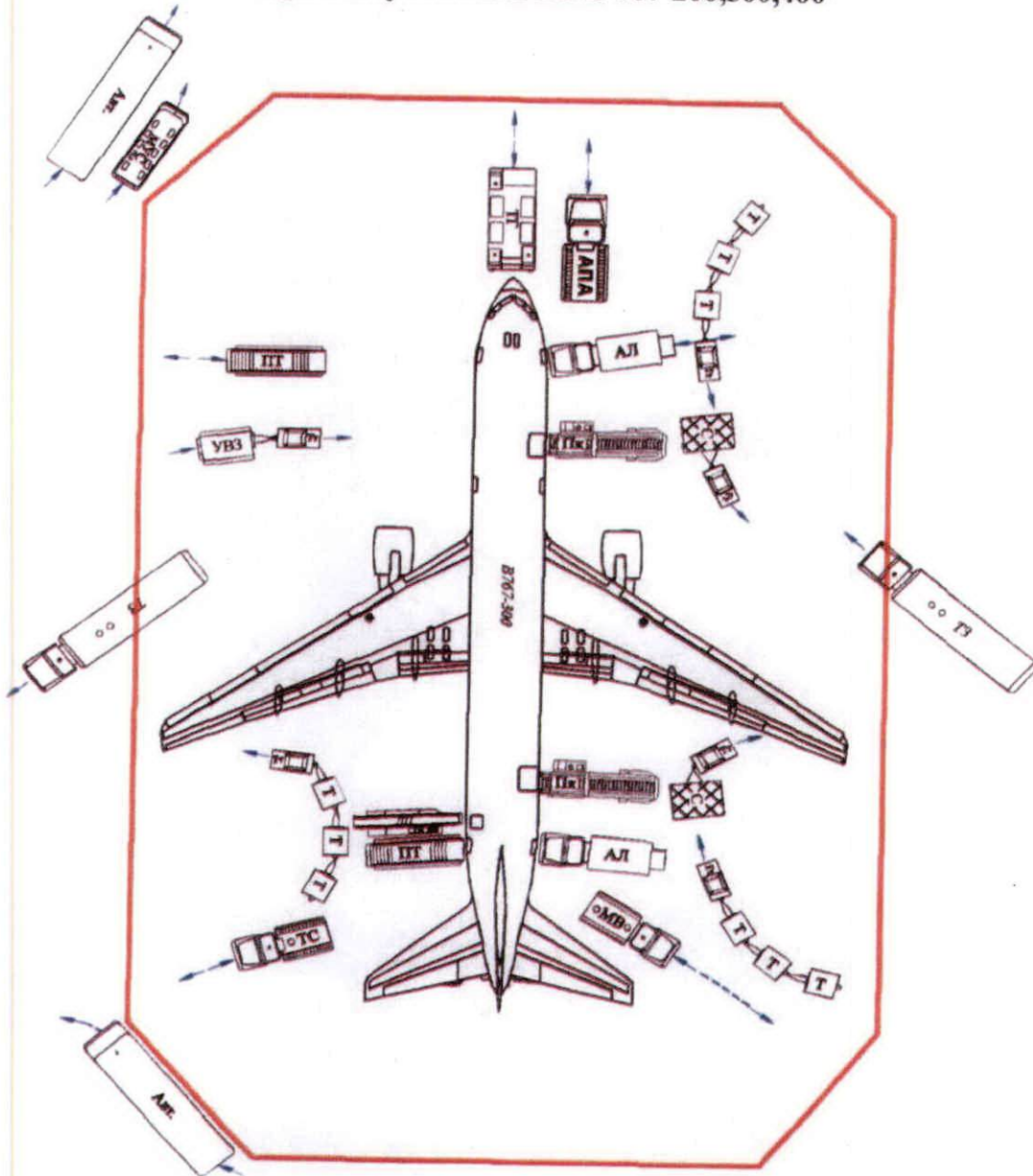


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС В-757



**Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС В-767-200,300,400**



**СХЕМА**  
подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта,  
средств механизации при обслуживании ВС Boeing 777-200,300

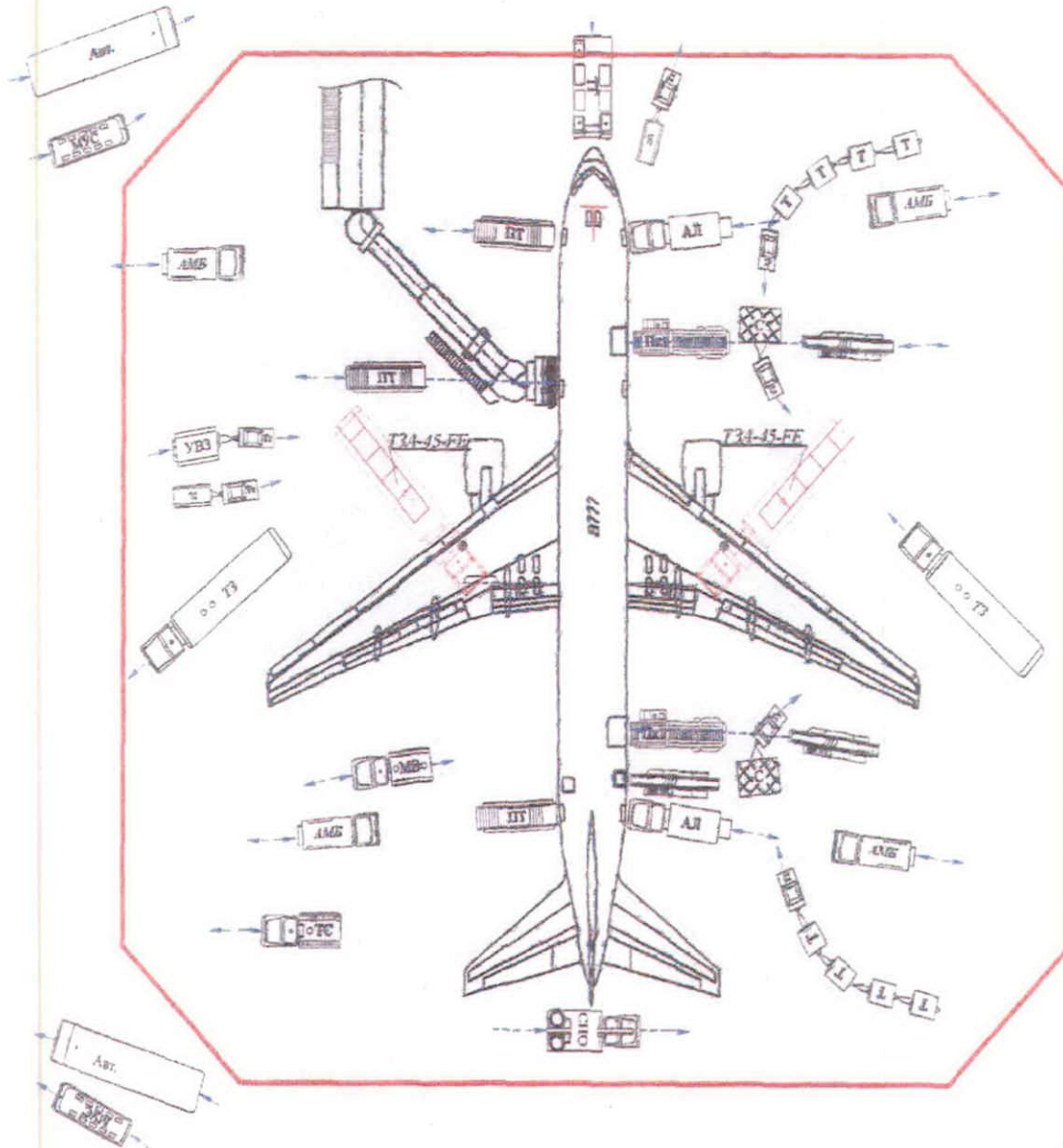


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС L-410

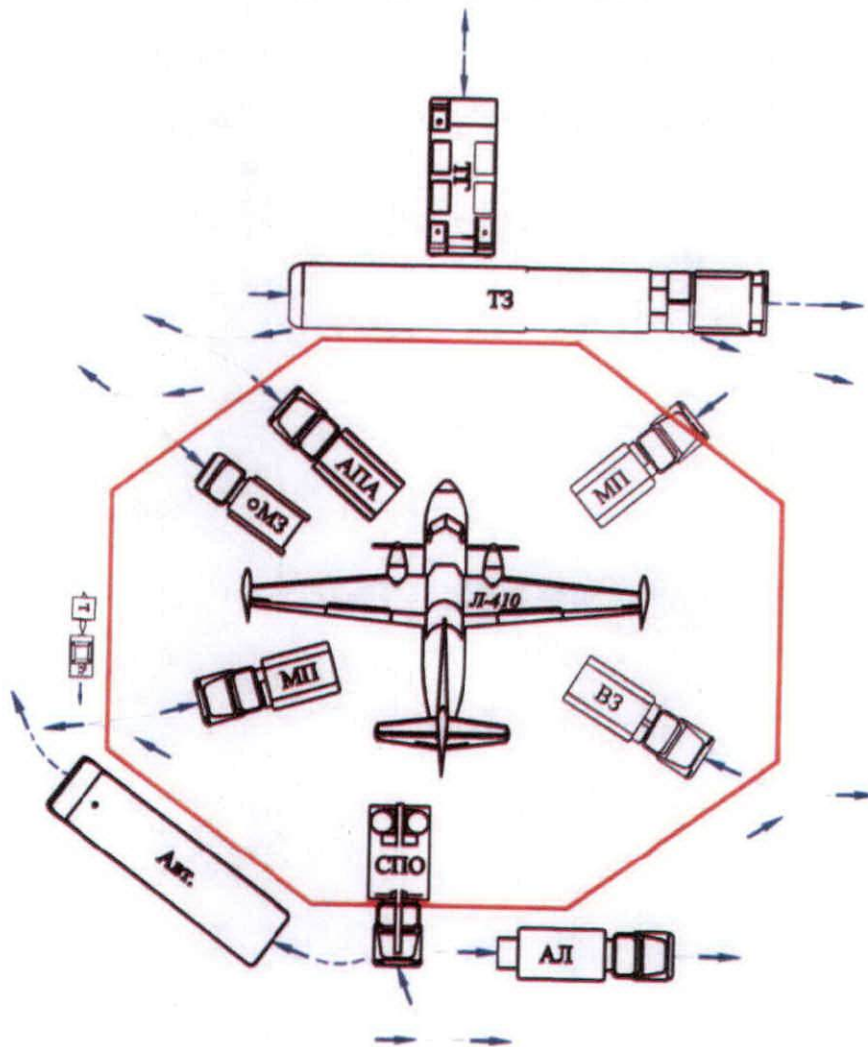


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС RRJ- 95B

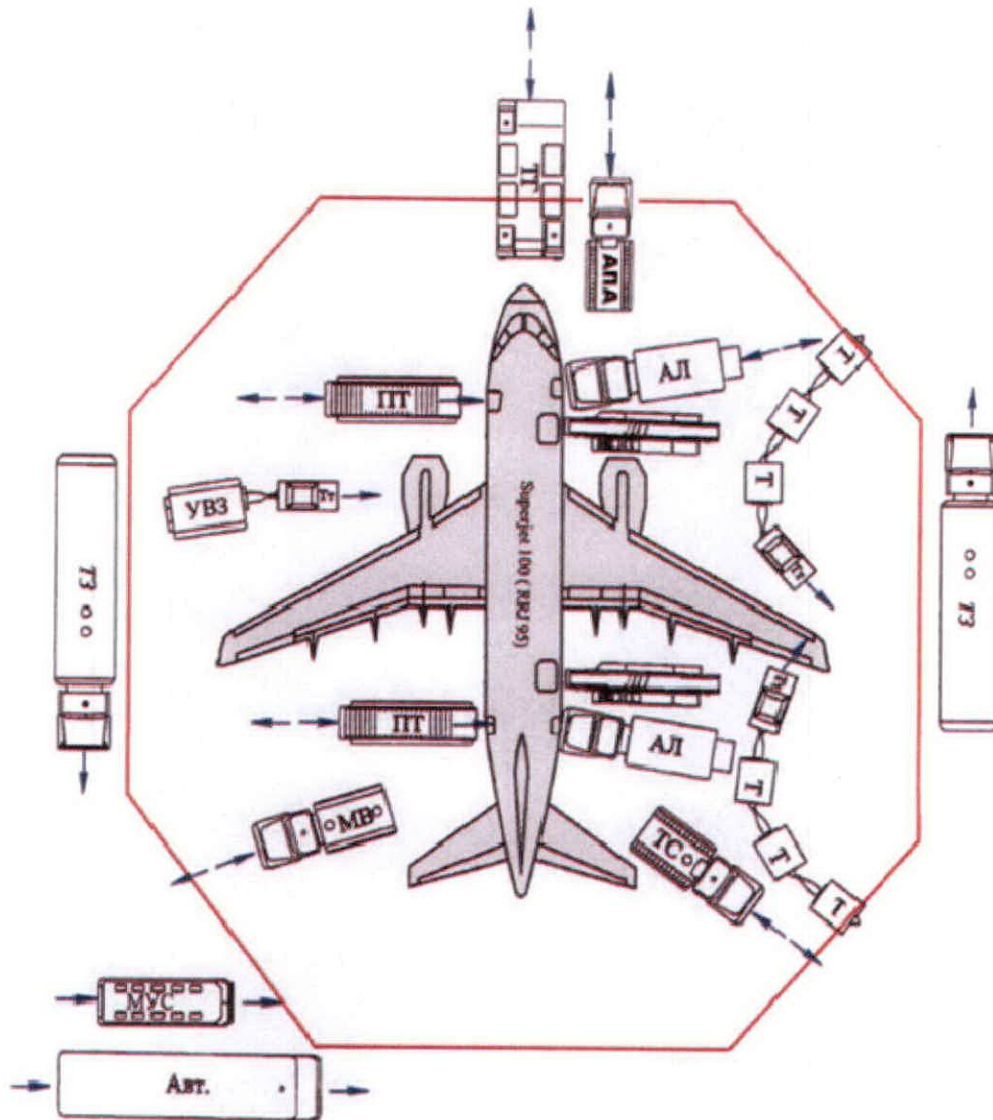




Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС Ан-2

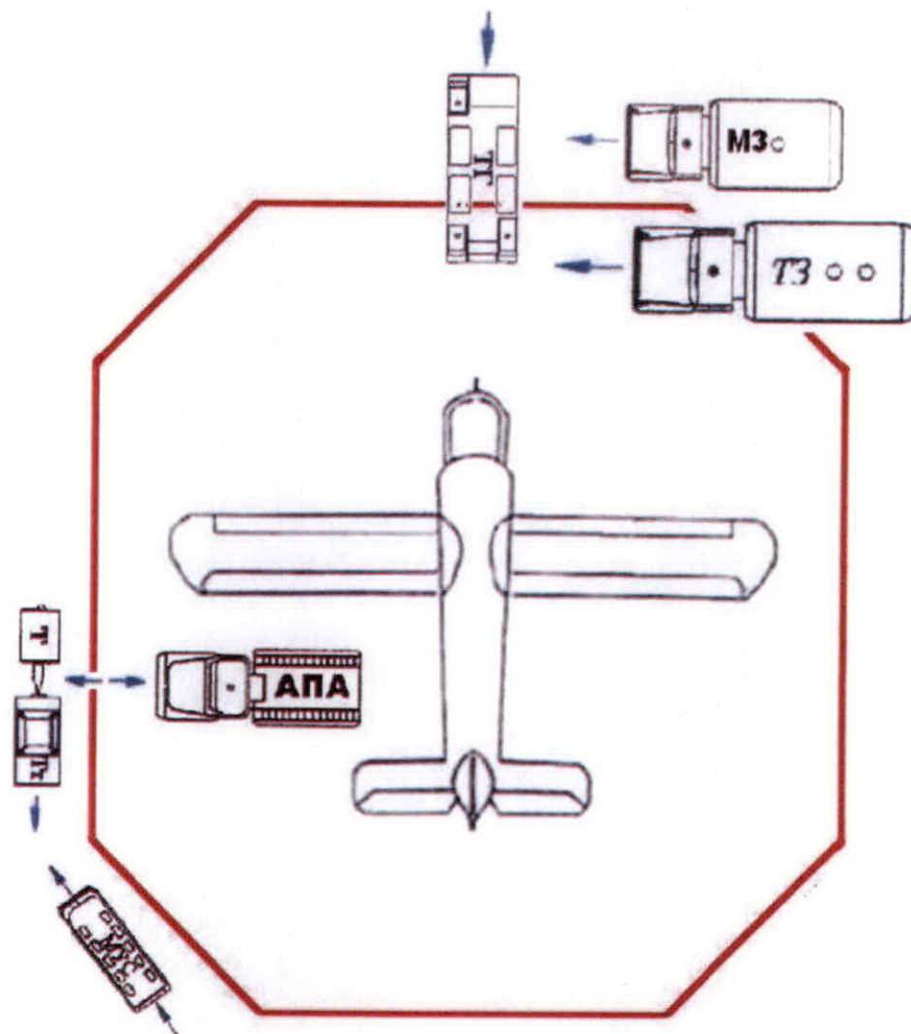


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС Ан-12

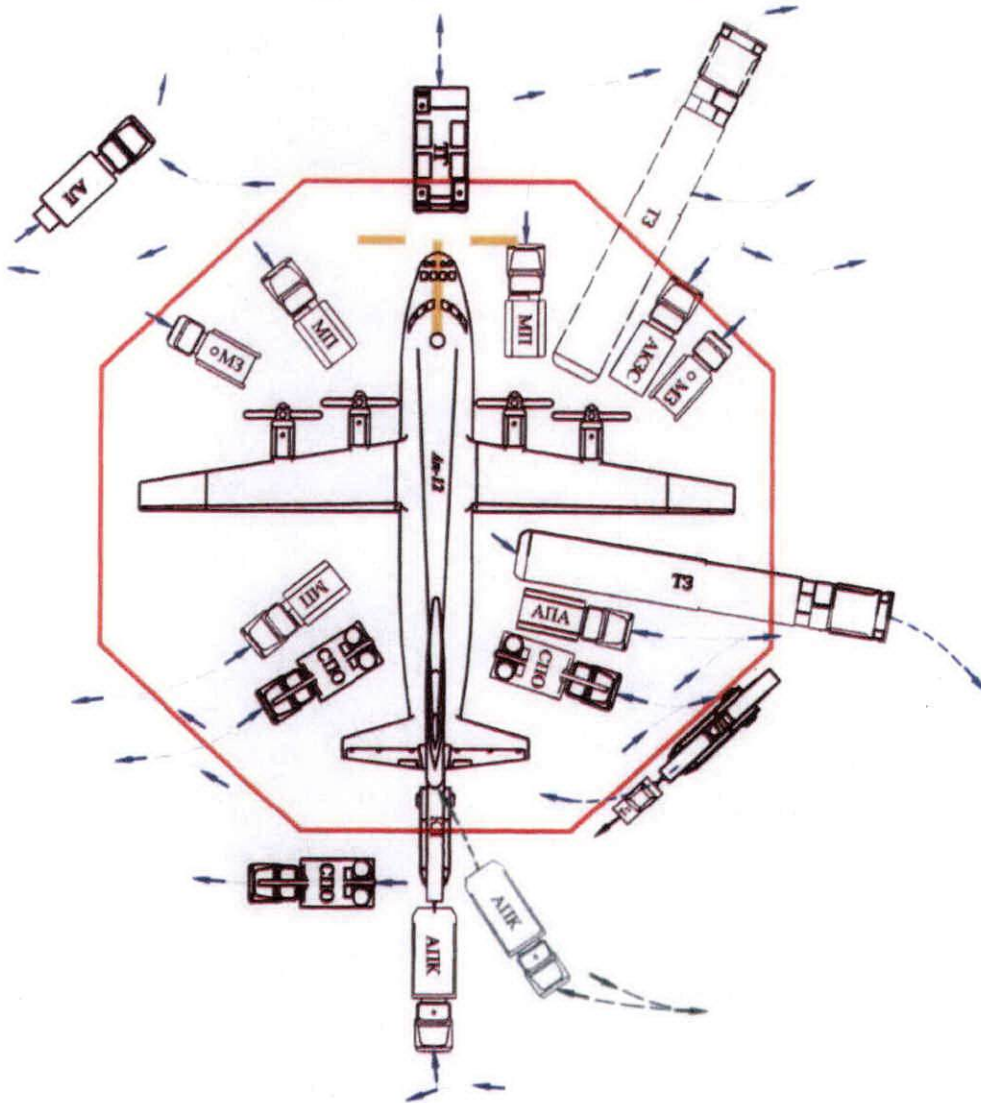


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС Ан-24

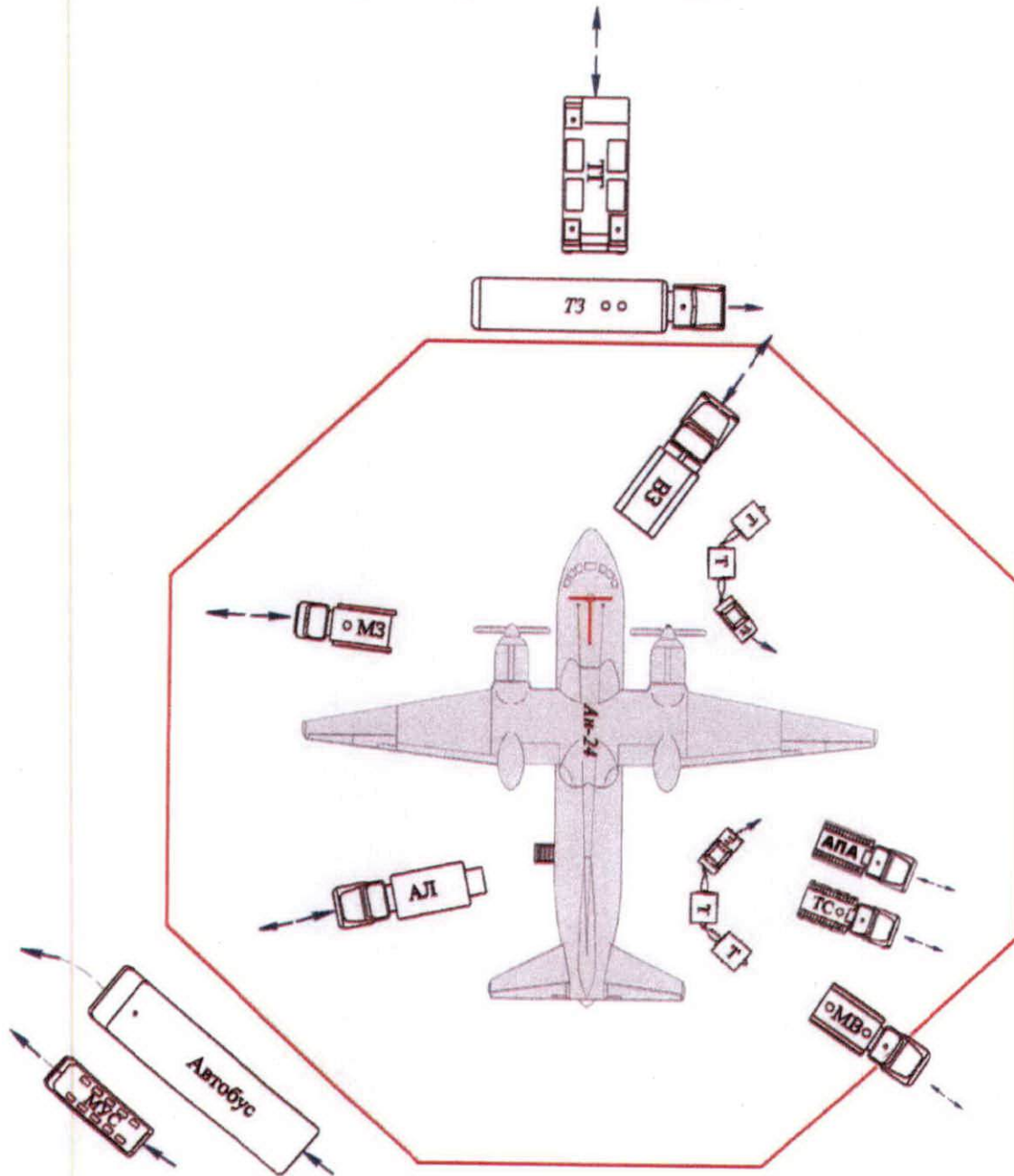


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта при обслуживании ВС Ан-26

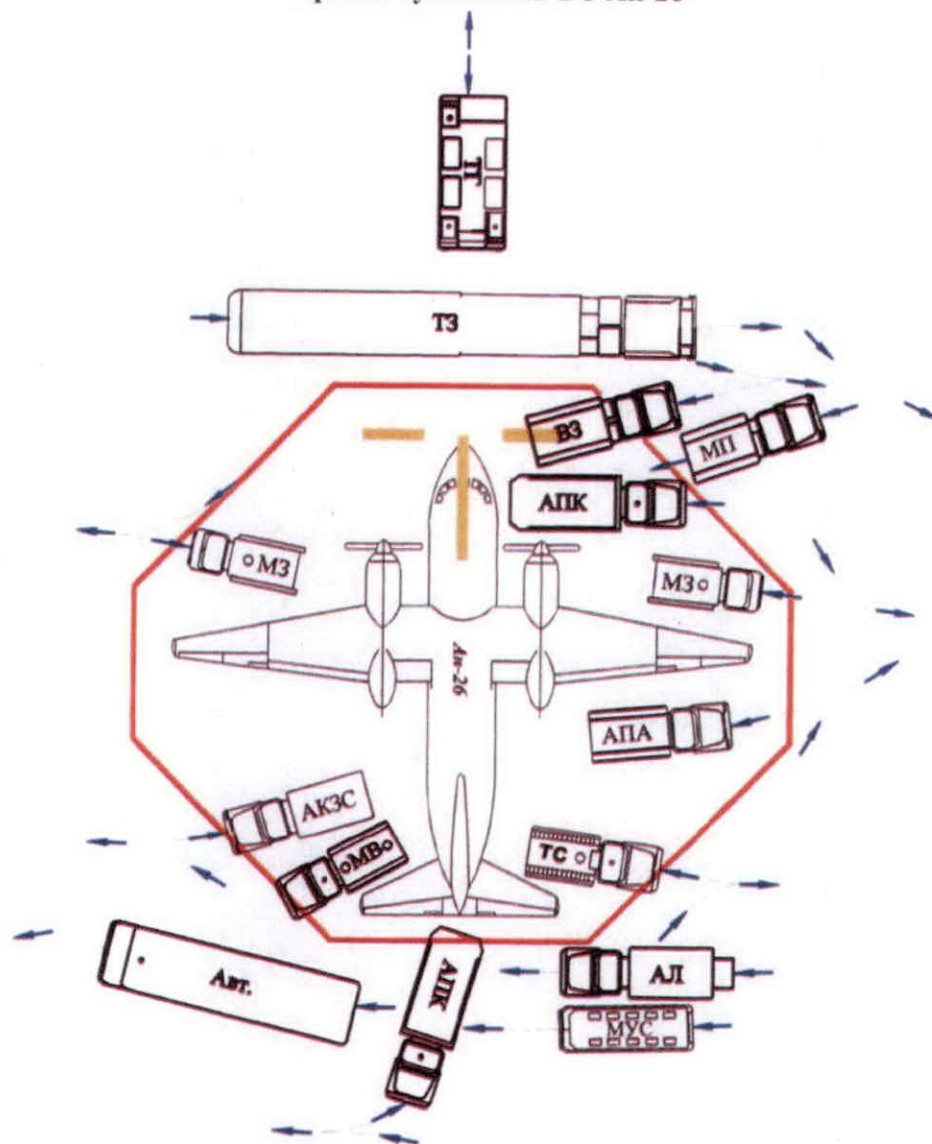


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС Ан-28

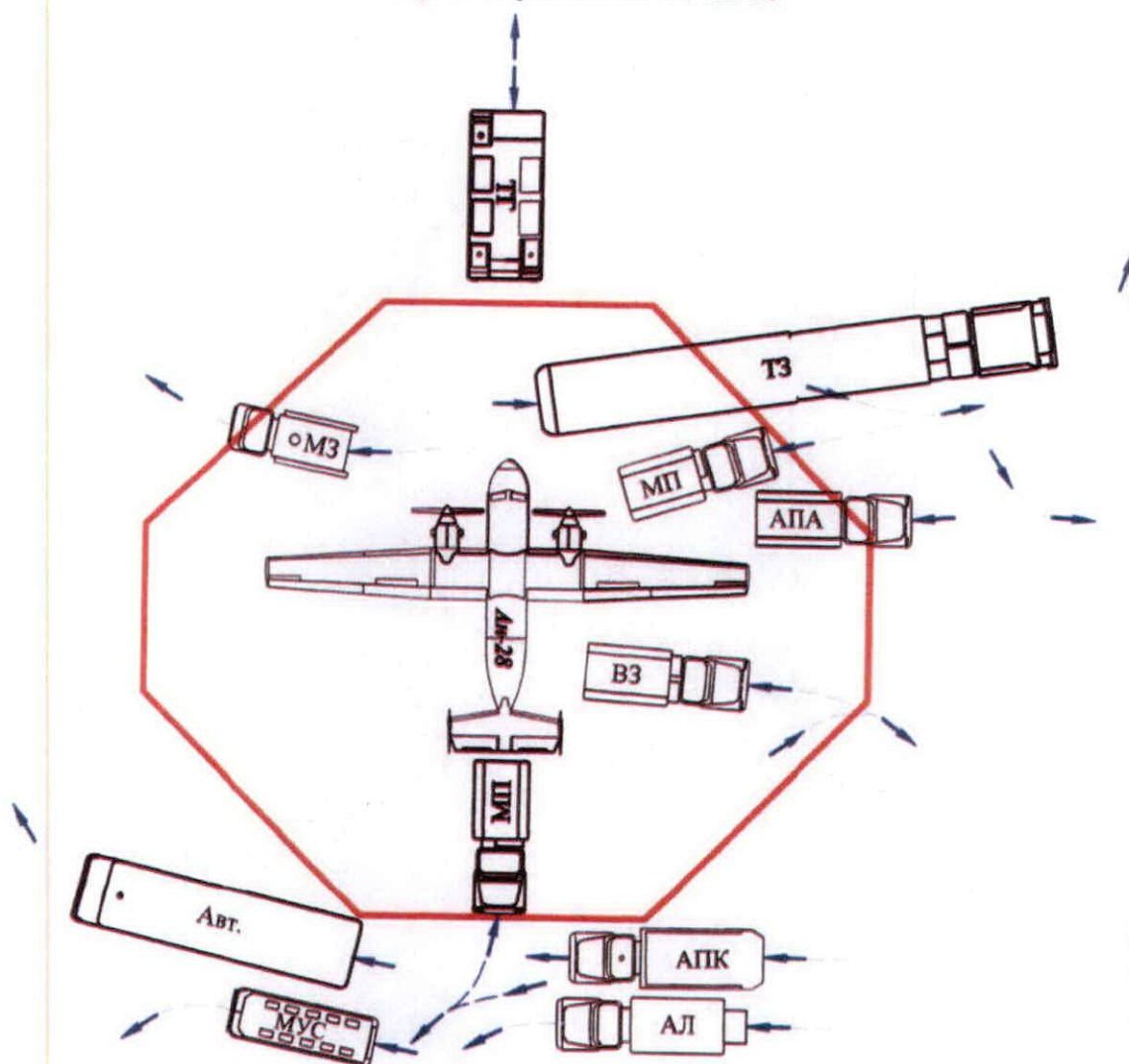


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС Ан-32

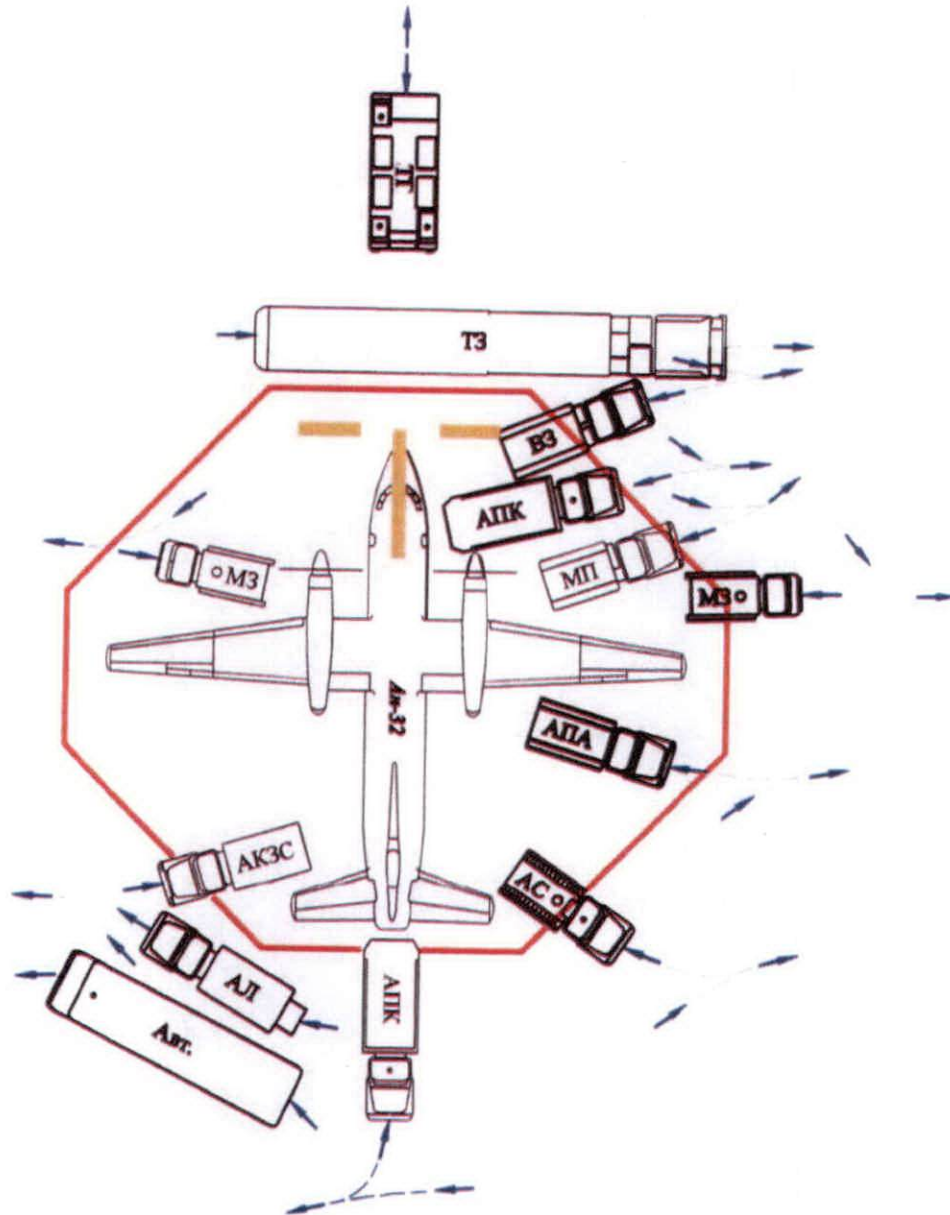


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС Ан-74

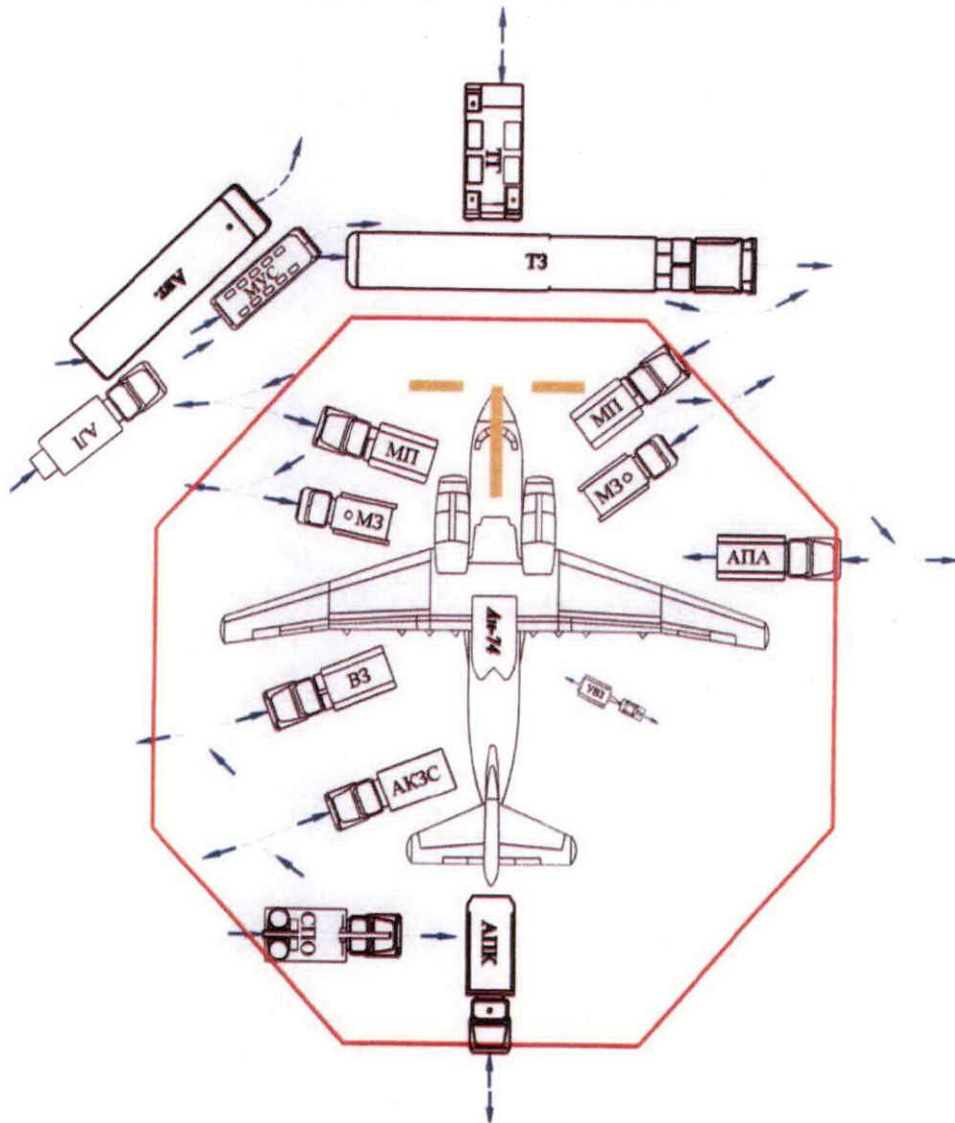


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС Ан-148-100

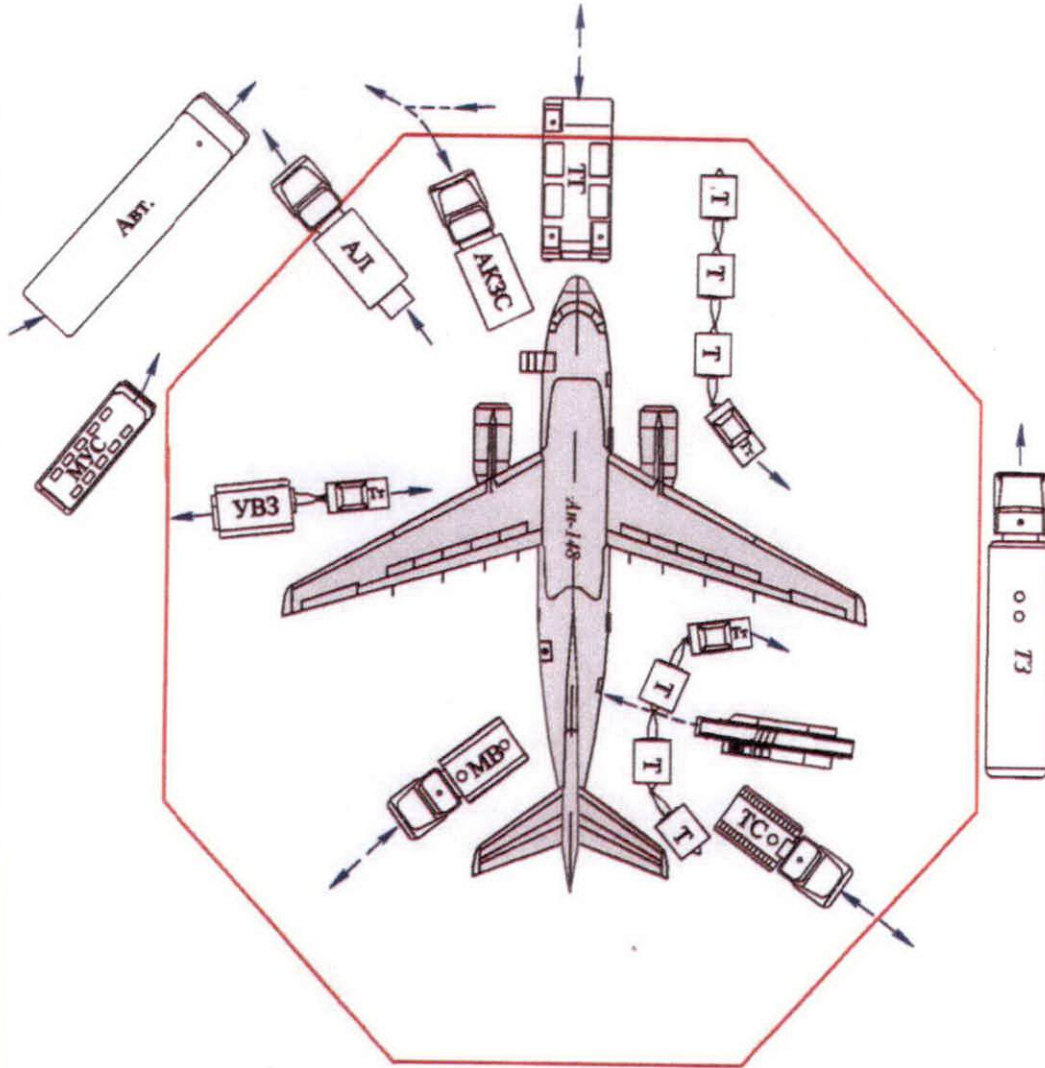




Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС Ту-134

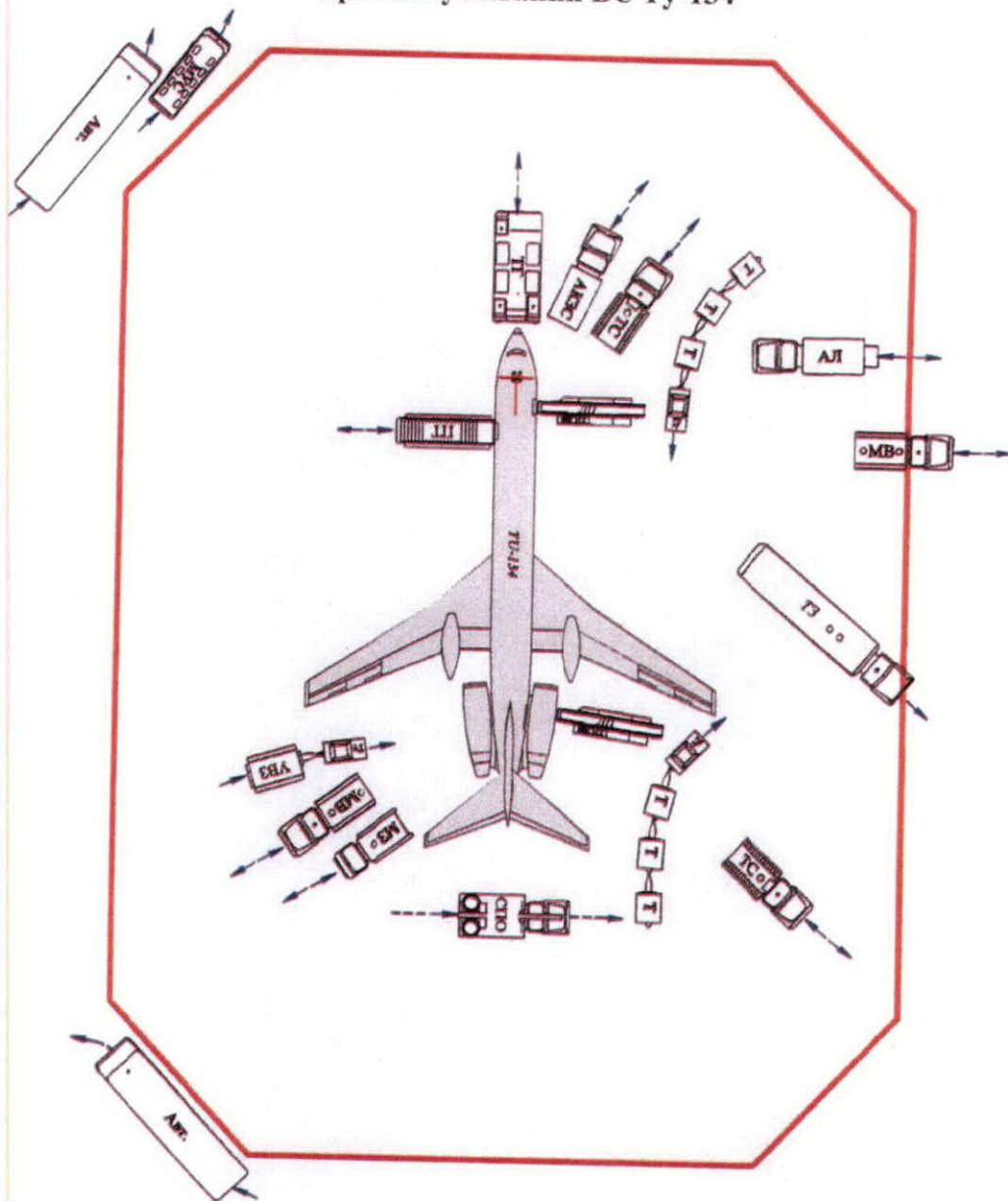


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС Ту-154

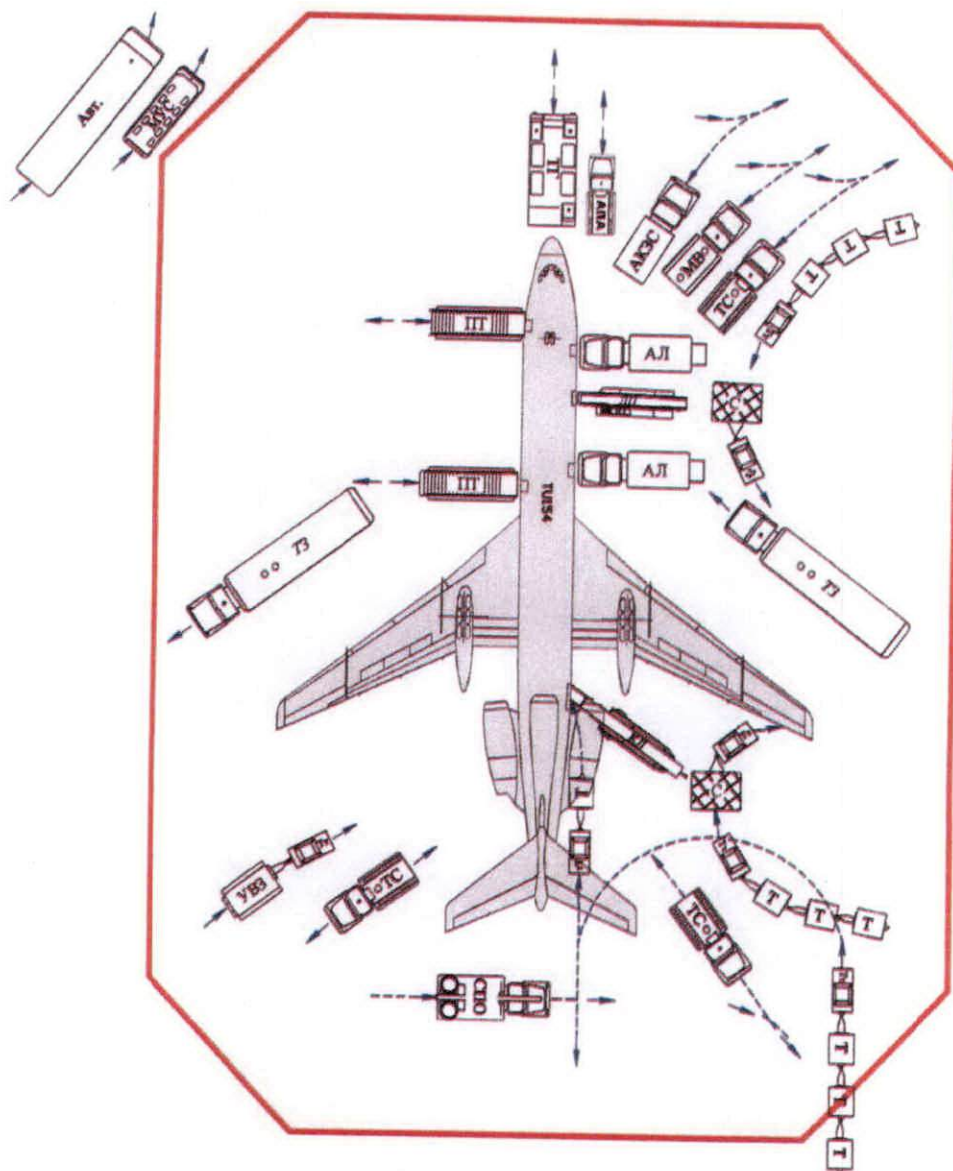


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС Ту-204

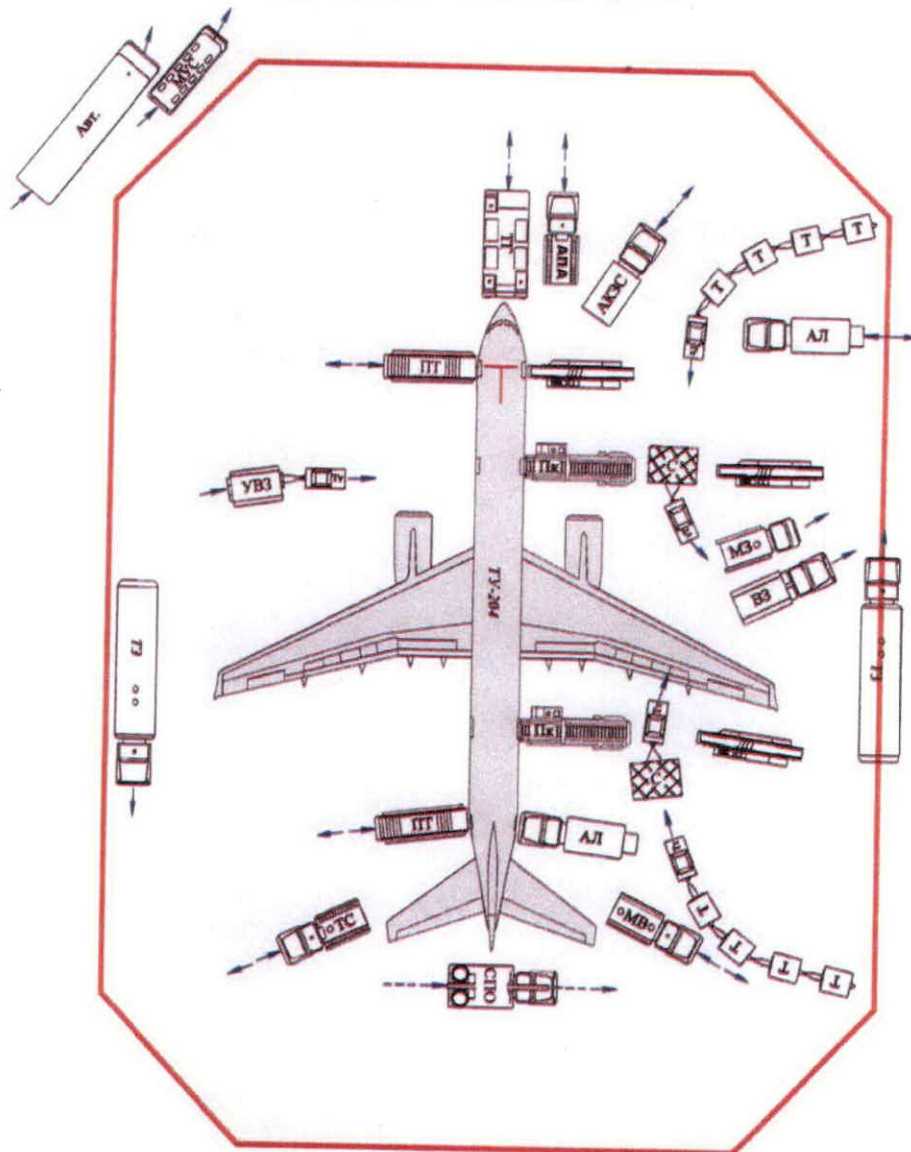


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС Ан-124

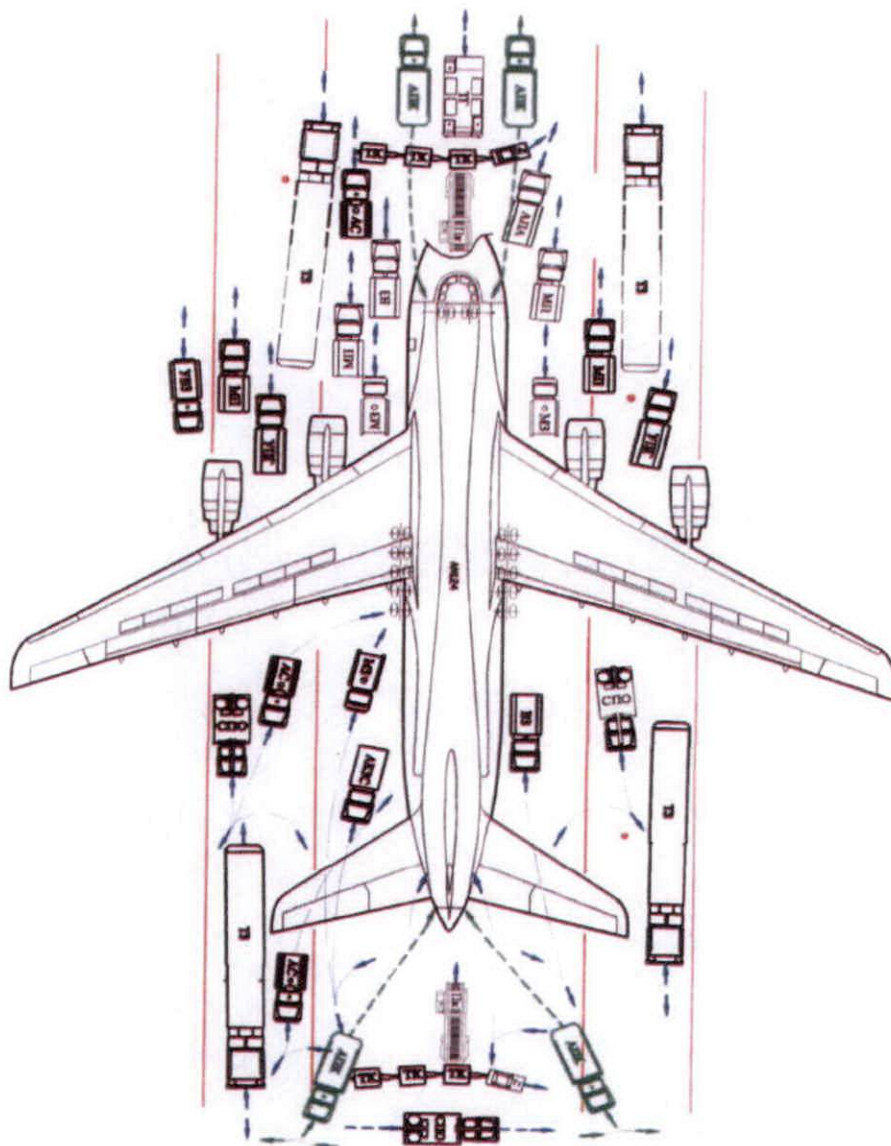


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС АTR-42

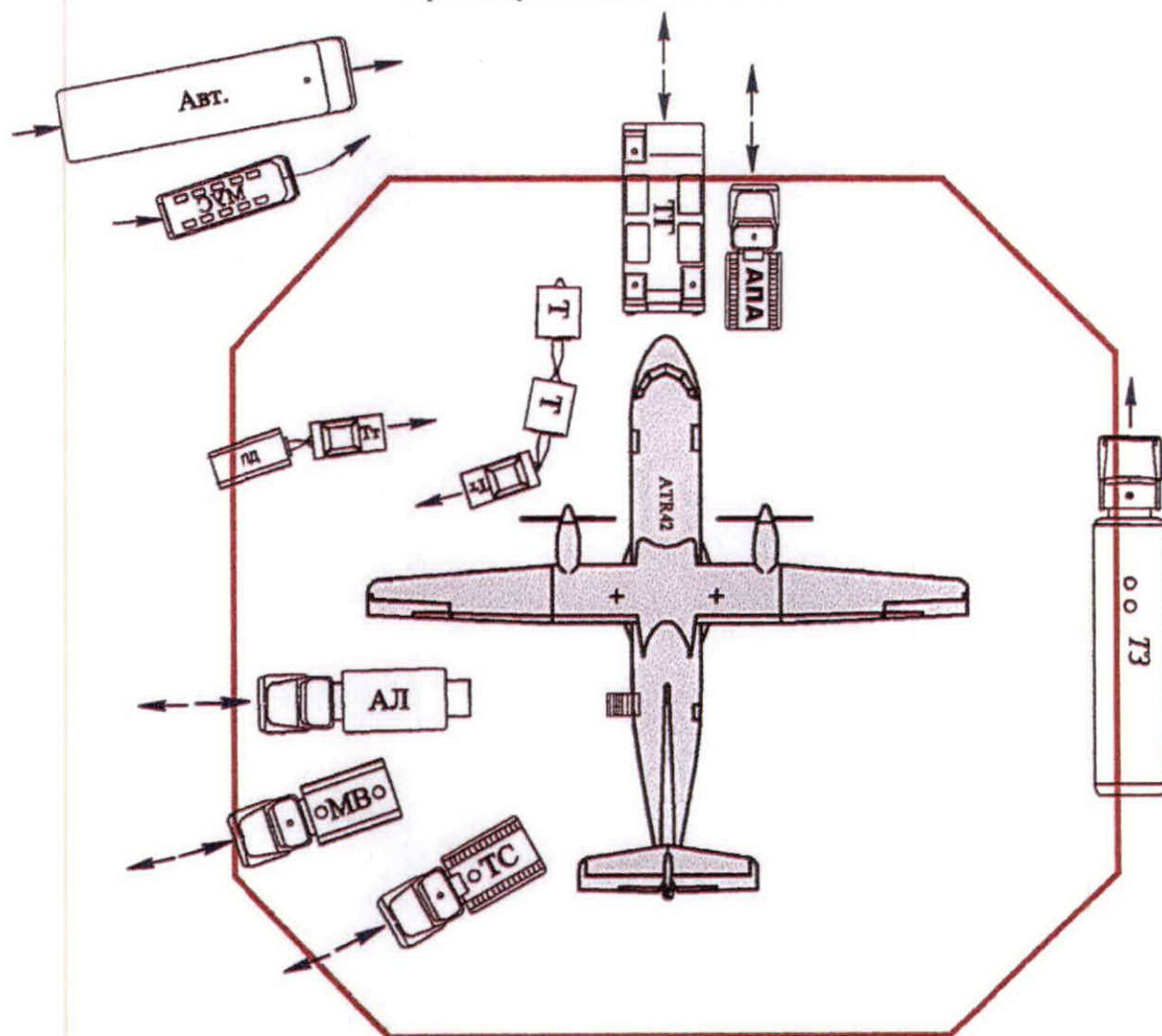


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС АTR-72

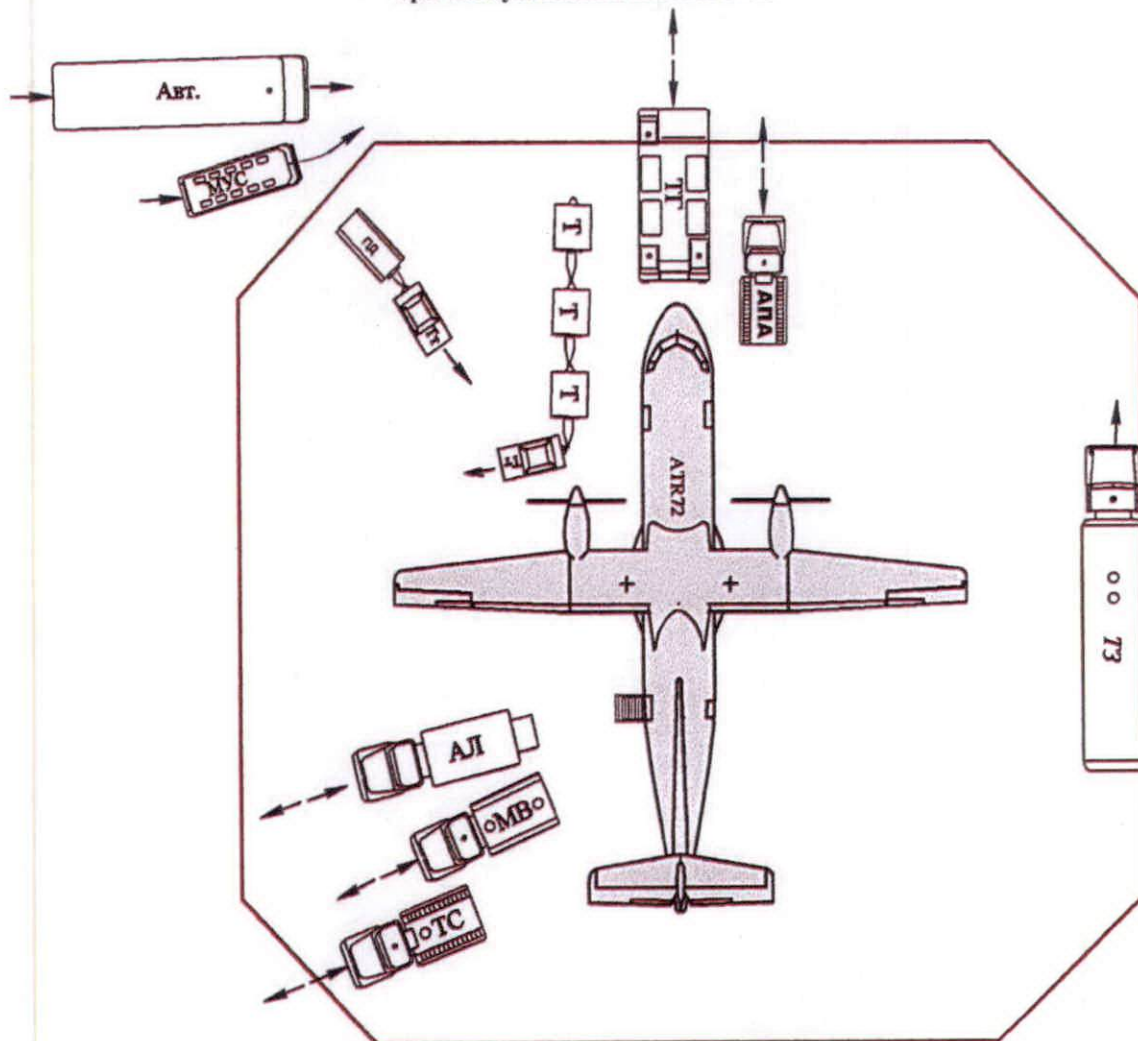


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС CRJ-200

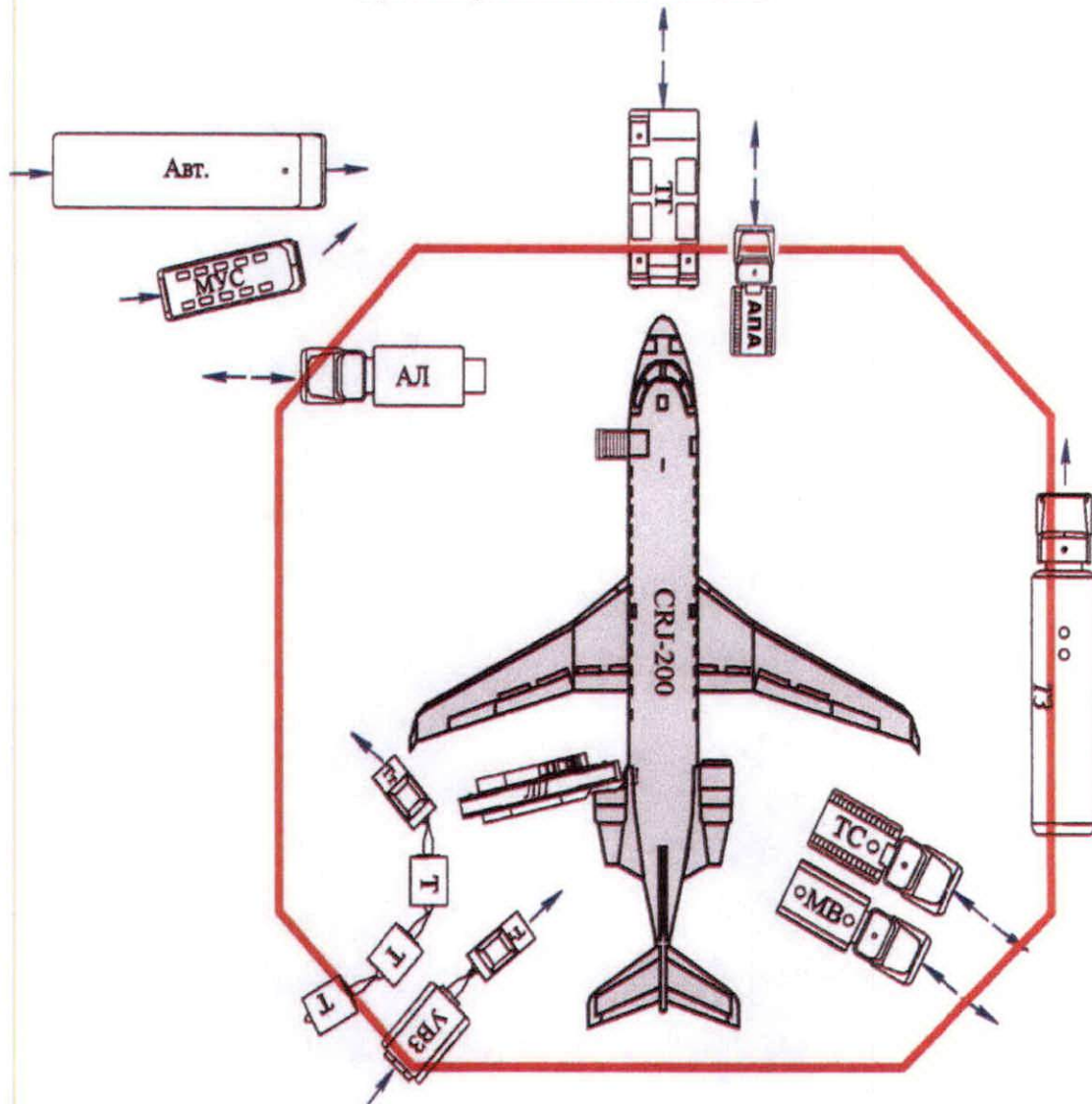


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС Pilatus PS-12

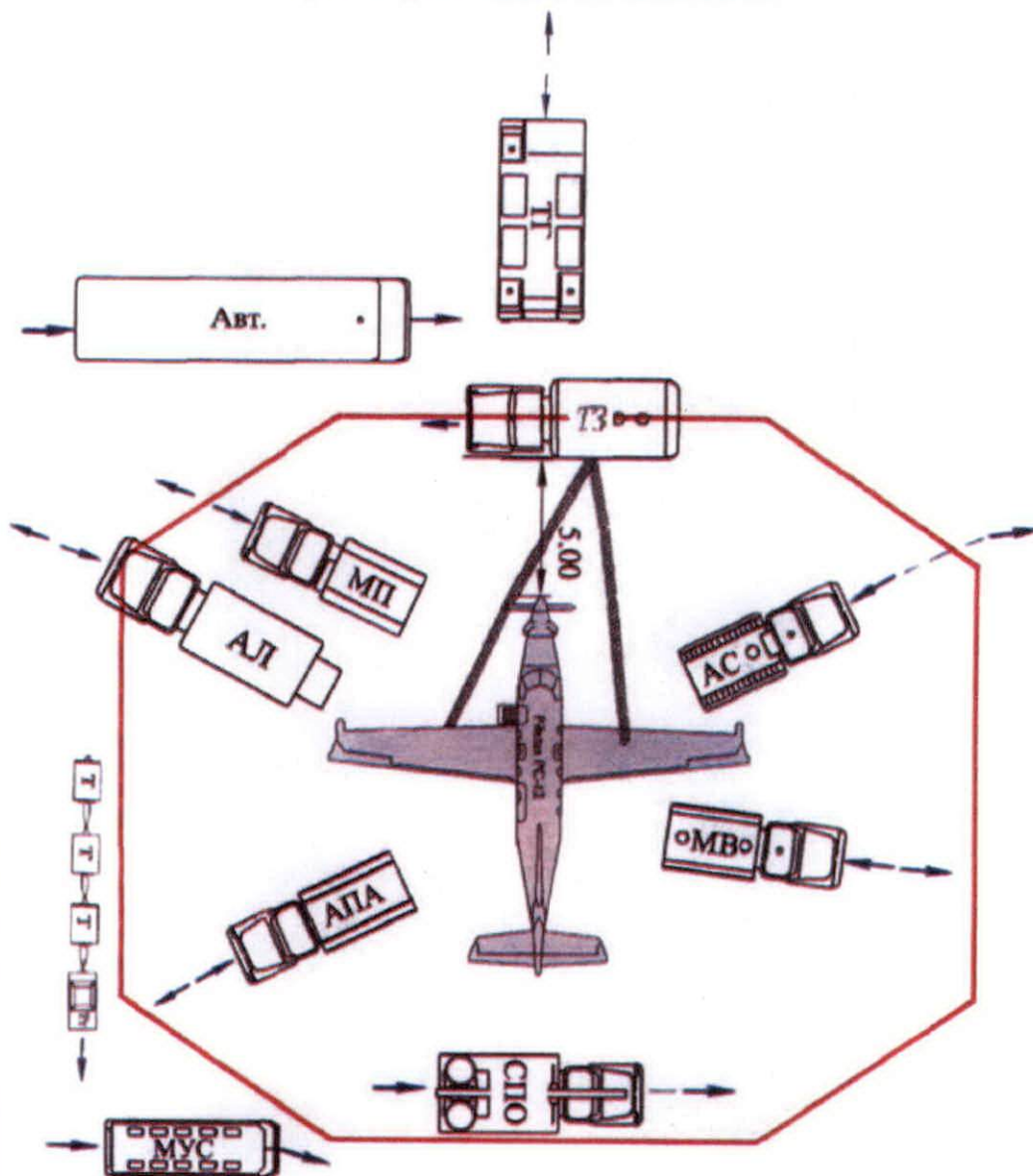




Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС Cessna-208В

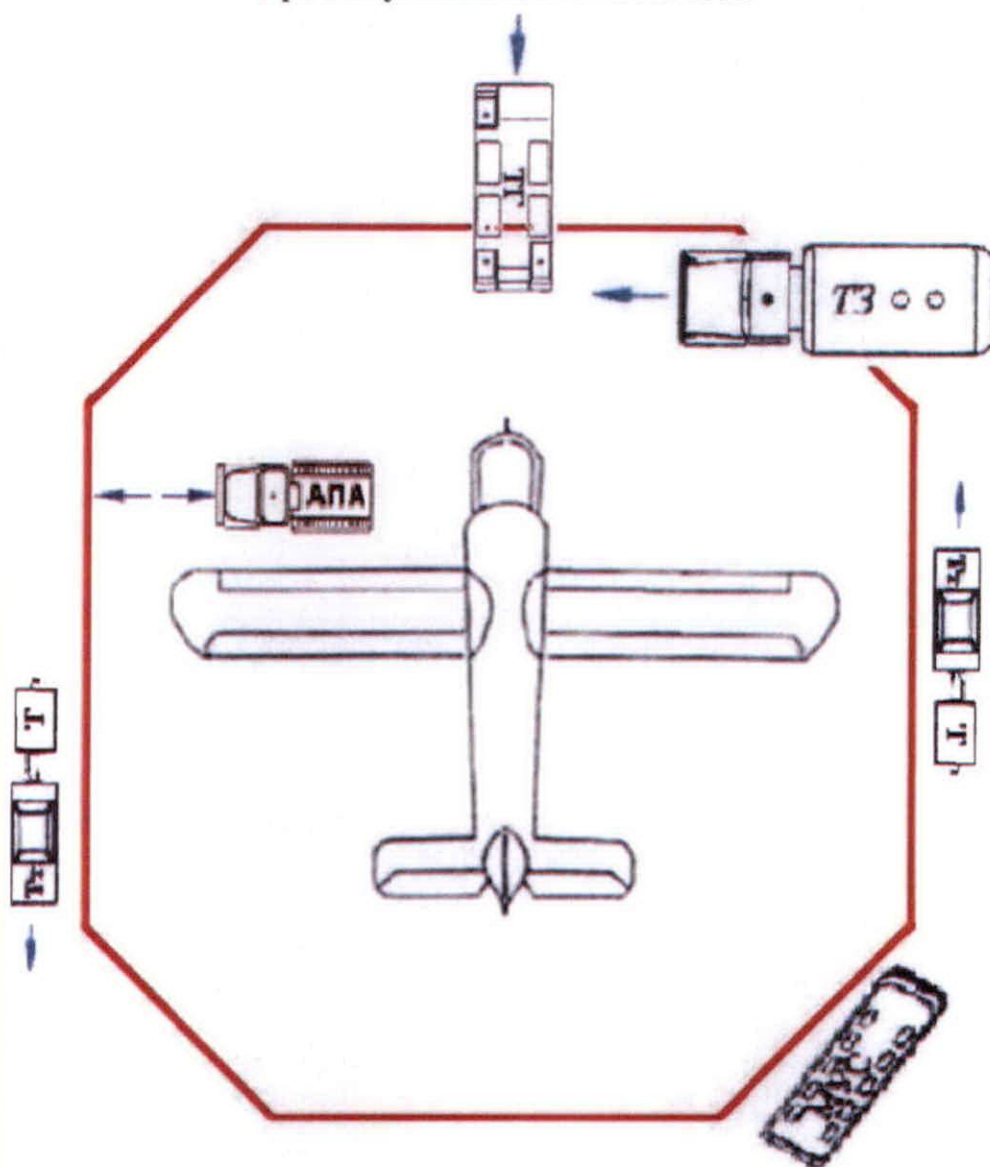


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС EMB-120

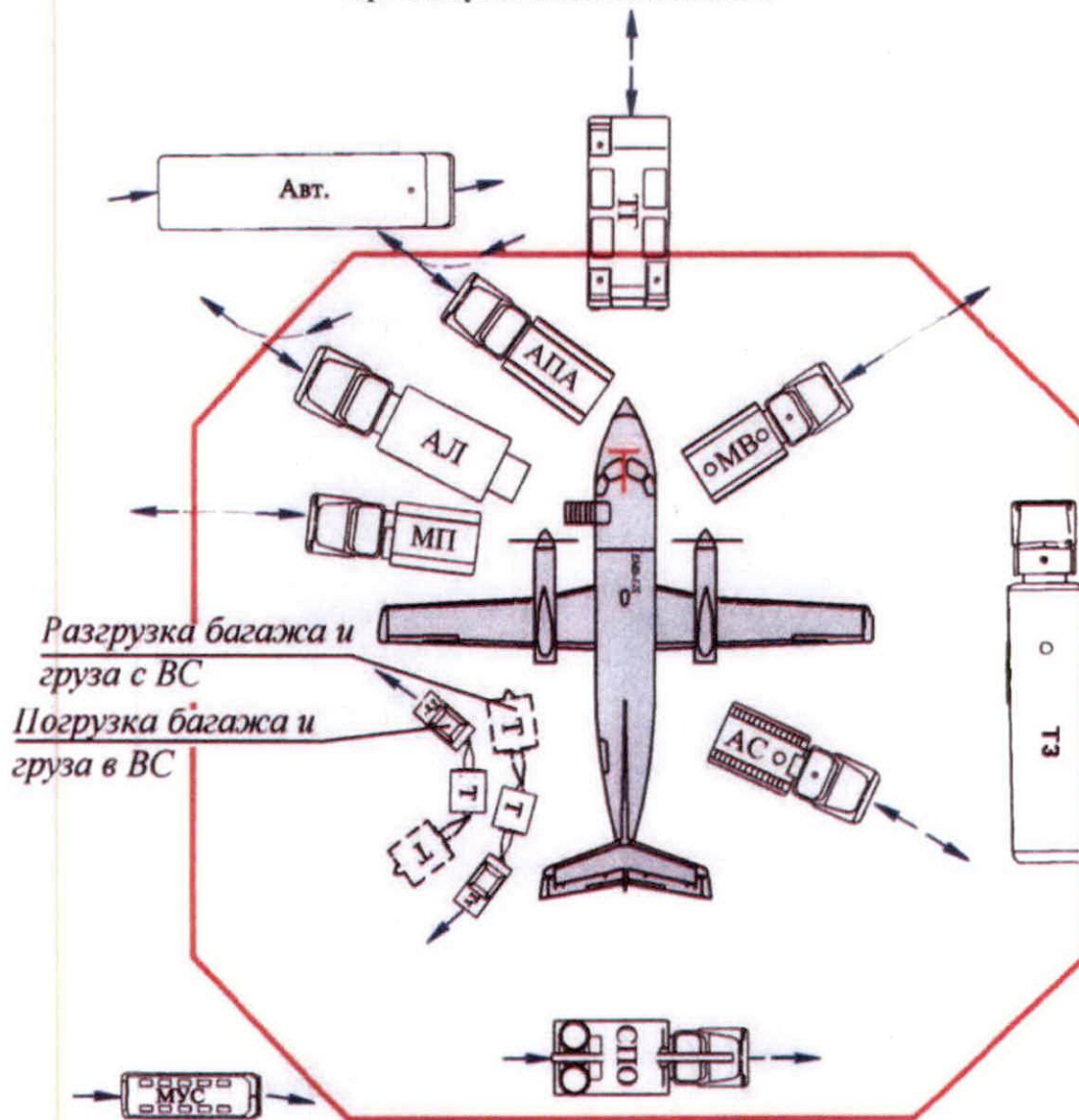
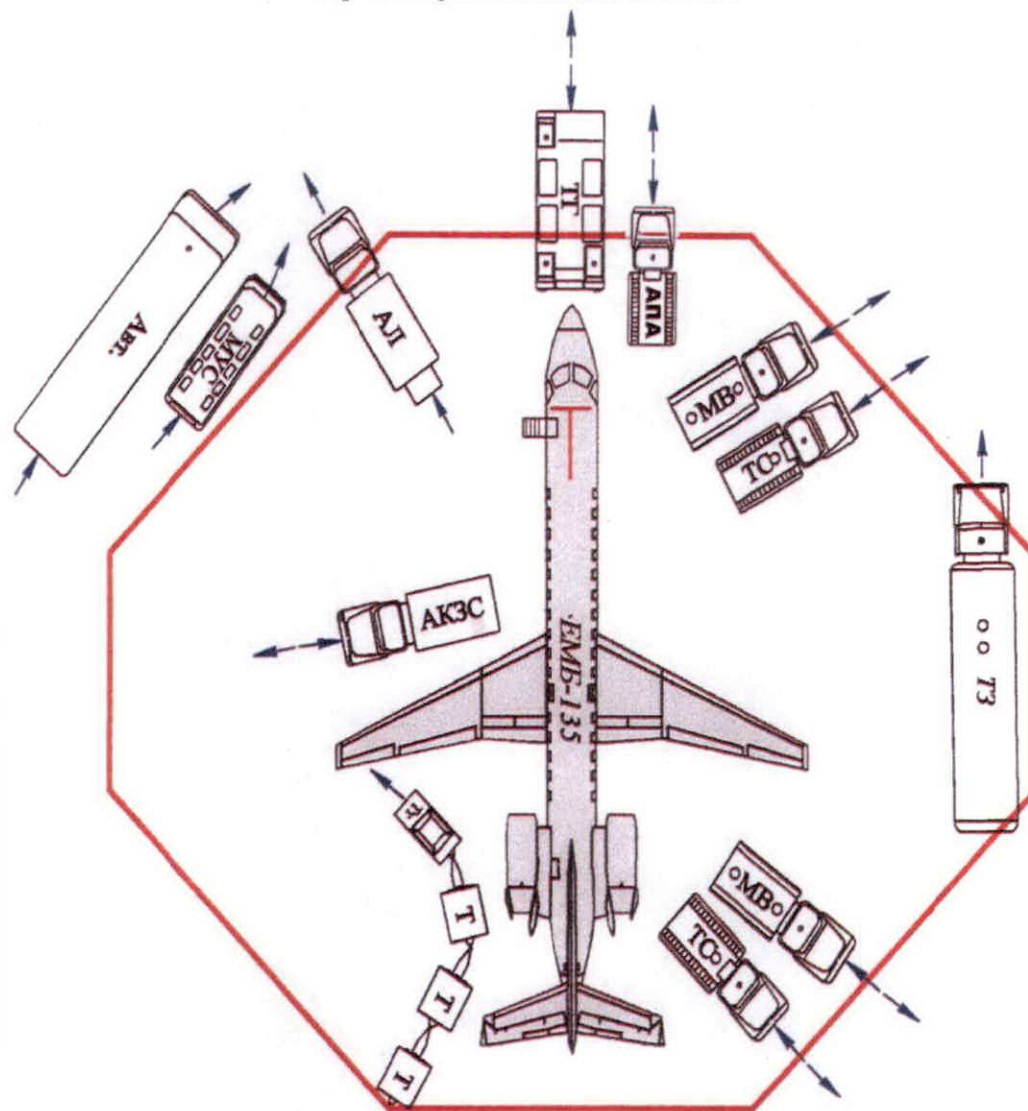
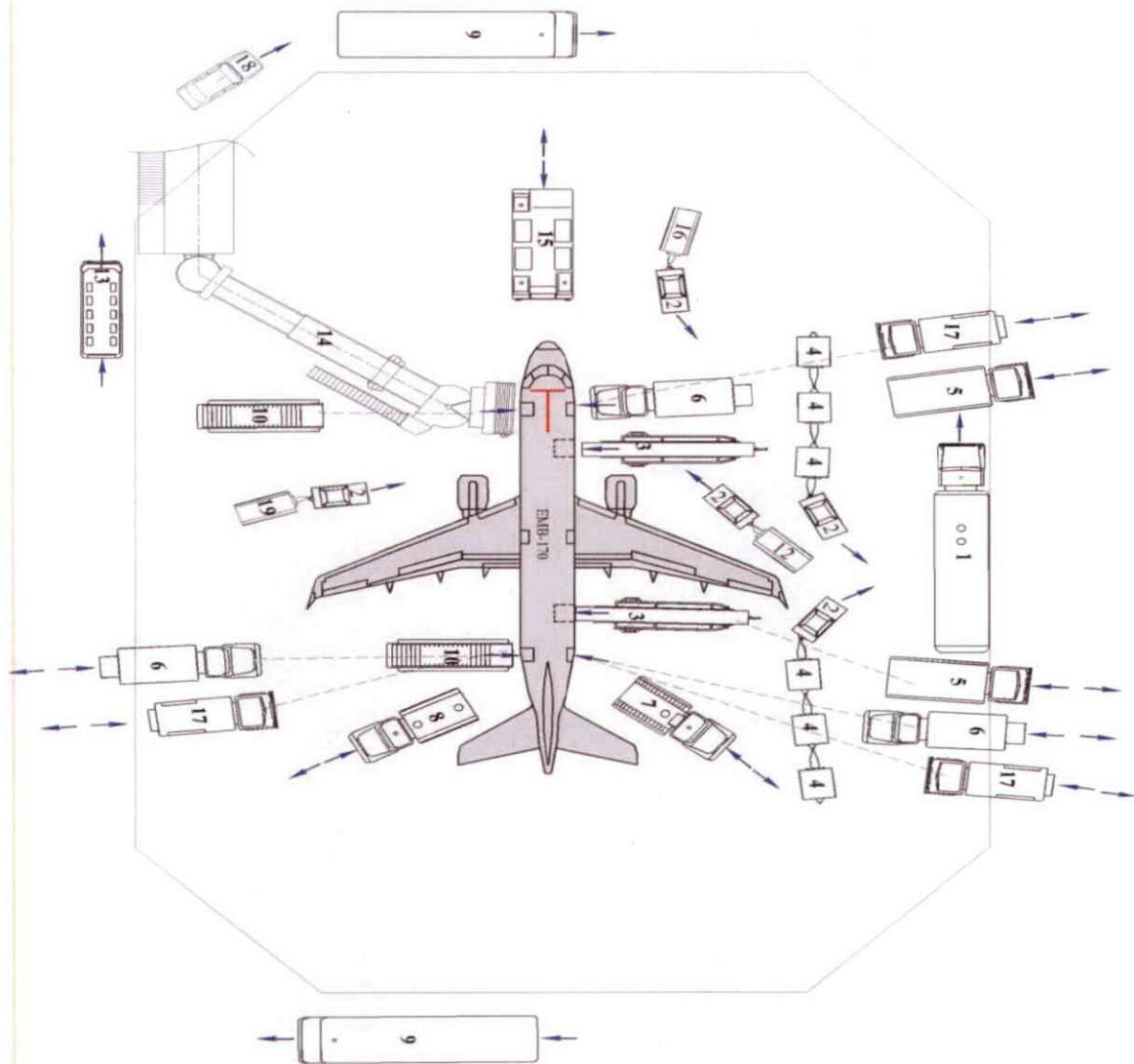


Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС EMB-135



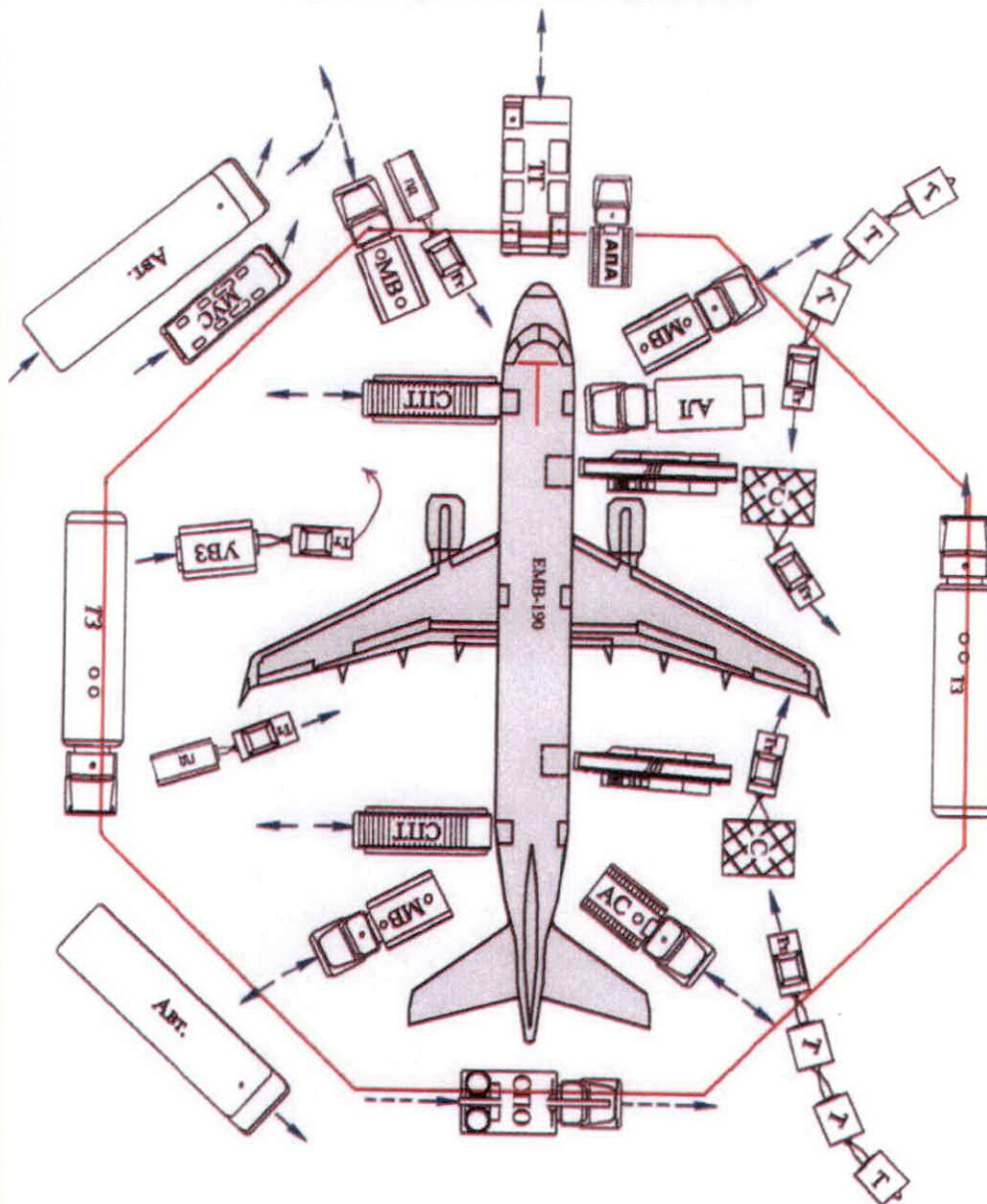
подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта,  
средств механизации при обслуживании ВС ЕМВ-170



1. Топливозаправщик (ТЗ)
2. Тягач (ТТ)
3. Автотранспортер (АТ)
4. Тележки
5. Машина грузовая (МГ)
6. Автолифт (АЛ)
7. Спецмашина для обработки санузлов (АС)
8. Машина водозаправочная (МВ)
9. Автобус пассажирский перронный (Авт.)
10. Пассажирский трап (СПТ)

12. Установка воздушного запуска (УВЗ)
13. Машина для уборки салонов (МУС)
14. Телескопический трап (ТВ)
15. Аэродромный тягач (ТГ)
16. Наземный источник постоянного тока (АПА)
17. Амбулифт (АМ)
18. Автомобиль VIP-терминала
19. Моторный подогреватель (МП)

Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецтранспорта  
при обслуживании ВС ЕМВ-190



Приложение 12

**Перечень несоответствий, создающих явную угрозу качеству и безопасности наземного обслуживания ВС, при регистрации которых изымается талон на право вождения и(или) удостоверение на право руководства подъездом (отъездом)**

№ п/п	Наименование нарушения	№ пунктов РОДСА-2020
1	2	3
<b>Водитель спецмашины</b>		
1	Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, передача управления лицу, находящемуся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения	П. 2.1.3.1
2	2.1. Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством на аэродроме	П.3.1.8
	2.2. Передача управления транспортным средством лицу, не имеющему права управления транспортным средством на аэродроме	П. 2.1.3.2
3	3.1. Превышение установленной скорости на аэродроме на величину от 10 до 20 км/ч	П.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	П.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	П.2.1.1.11а)
6	Управление транспортным средством при наличии неисправностей, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена	П.2.1.3.14 П.3.1.12 а)
7	Нарушение правил движения транспортных средств при выполнении работ на местах руления воздушных судов и рулежных дорожках	П.3.7
8	Оставление водителем места дорожно-транспортного происшествия, а также оставление места столкновения с воздушным судном, участником которого он является	П.3.9.4.1
9	Нарушение правил остановки и стоянки на аэродроме	п.п. 2.1.3.10, 2.1.3.11, 2.1.3.12, 2.1.3.13
10	Нарушение правил пользования проблескового маячка, внешних световых приборов и световой сигнализации	П.3.3
11	Нарушение правил проезда перекрестков на аэродроме	П.3.5
12	Нарушение правил подачи сигнала перед началом движения, перестроением, поворотом, разворотом, остановкой	П.2.1.1.2 б)
13	Нарушение правил проезда под терминалом, равно как проезд под подвижной частью телетрапа	П.3.4

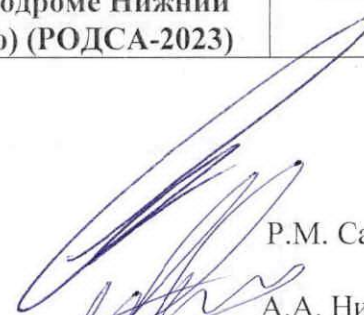















14	Обгон движущегося транспортного средства, связанный с выездом на маршрут руления воздушного судна или рулежную дорожку	П.3.1.12 г)
15	Несоблюдение требований, предписанных разметкой на аэродроме	П.3.1.1
16	Не предоставление преимущества в движении специальному транспортному средству, имеющему приоритет в движении в соответствии с регламентирующими документами	П.3.5.5
17	Нарушение правил перевозки грузов, правил буксировки транспортных средств на аэродроме	П.2.1.1.9 П.2.1.3.9
18	Нарушение правил перевозки людей	П.2.1.1.8
19	19.1. Создание помехи рулящему воздушному судну, равно как проезд между машиной сопровождения и воздушным судном 19.2. Проезд между встречающим лицом и воздушным судном, заруливающим на место стоянки	П.3.5.6
20	Въезд транспортного средства в зону обслуживания воздушного судна под управлением водителя, не имеющего права подъезда к воздушному судну	П.2.1.1.1 б)
21	Нарушение правил подъезда к воздушному судну и правил маневрирования в зоне обслуживания	П.3.6
22	Нарушение правил размещения транспортных средств у знака «Т»	П.2.1.3.13
23	Нарушение правил при сопровождении транспортных средств по территории аэродрома в составе организационной колонны	П.3.8
24	Использование водителем во время движения по аэродрому телефона, не оборудованного устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук (HandsFree)	П.2.1.3.7
25	Вожделение спецмашин по аэродрому к (от) месту выполнения работ с рабочими органами спецмашины, не приведенными в транспортной положение	П.2.1.1.12
26	Несанкционированный въезд транспортного средства на взлетно-посадочную полосу и РД	П.3.7.1
27	Движение по аэродромным искусственным покрытиям транспортных средств с загрязненными колесами, а также с загрязненной наружной поверхностью транспортного средства	П.3.1.12 д)
28	Нарушение правил буксировки. Нарушение правил движения буксировщика	Раздел 6
Руководитель подъездом (отъездом)		
29	29.1. Невыполнение обязанностей по руководству подъездом/отъездом транспортного средства к воздушному судну, а также использование ложных сигналов при подгоне транспортного средства к воздушному судну	П.2.2
	29.2. Выполнение обязанностей по руководству подъездом/отъездом транспортного средства к воздушному судну, не имея удостоверения по руководству подъездом/отъездом	П.2.2.1

**ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ПОПРАВOK**

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



**Визы согласования:**

Начальник ССТиР		Р.М. Саберов
Технический директор		А.А. Нисковский
Директор по производству		С.В. Евгеньева
Директор по персоналу		В.В. Данильченко
Ведущий специалист ООТиОС		Е.Г. Сергеева
Директор по ТиАБ		В.Г. Александров
Начальник ИБП		А.П. Киреев
Руководитель службы качества		Т.А. Сачкова
Начальник АС		Р.В. Рябчук
Начальник СНО		Д.И. Студнев
Начальник СИТиС		С.В. Дорофеев
Начальник СПАСОП		Н.А. Беляков
Начальник СЭСТОП		С.Н. Бабочкин
Руководитель Кейтеринга		Т.В. Горохова
Начальник АВК		И.В. Долженкова
Начальник СОП		Н.К. Власова

**Указатель рассылки:**

№п/п	Адресат	Количество экземпляров	Способ рассылки
1.	Начальник ССТ и Р	1	СЭД
2.	Директор по производству	1	СЭД
3.	Директор по персоналу	1	СЭД
4.	Ведущий специалист по охране труда ООТ и ОС	1	СЭД
5.	Директор по Т и АБ	1	СЭД
6.	Начальник ИБП	1	СЭД
7.	Руководитель службы качества	1	СЭД
8.	Начальник АС	1	СЭД
9.	Начальник СНО	1	СЭД
10.	Начальник СИТ и С	1	СЭД
11.	Начальник СПАСОП	1	СЭД
12.	Начальник СЭСТОП	1	СЭД
13.	Руководитель Кейтеринга	1	СЭД
14.	Начальник АВК	1	СЭД
15.	Начальник СОП	1	СЭД
16.	Технический директор	1	СЭД