

**АДМИНИСТРАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
ТУРКМЕНИСТАНА**

НАСТАВЛЕНИЕ

**по службе спецтранспорта
в гражданской авиации Туркменистана**

(НСС ГАТ)

Ашхабад - 2017

Введено в действие
"10" 11 2017г.
приказом начальника
службы "Туркменховаёллары"
№ 381 от 26.10.2017г.

НАСТАВЛЕНИЕ
по службе спецтранспорта
в гражданской авиации Туркменистана
(НСС ГАТ)

Ашхабад – 2017

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ

№ п/п	Наименование, номер и дата утверждения изменения	Номера изменённых пунктов или страниц	Дата внесения	Кем внесено

СОДЕРЖАНИЕ

Основные термины и определения	6
Принятые сокращения	7
Глава 1. Основные положения по службе спецтранспорта в ГА Туркменистана	8
Глава 2. Обязанности должностных лиц службы спецтранспорта (ССТ)	8
2.1. Начальник службы	8
2.2. Заместитель начальника службы	9
2.3. Главный инженер	10
2.4. Начальника колонны	10
2.5. Механик ССТ	11
2.6. Старший механик ремонтных участков	12
2.7. Водитель спецмашины	12
Глава 3. Порядок работы службы спецтранспорта	14
3.1. Размещение подразделений	14
3.2. Места стоянки спецмашин	14
3.3. Выпуск спецмашин на линию	15
3.4. Эксплуатация спецмашин	15
3.5. Порядок использования спецмашин	16
3.6. Взаимодействие ССТ с другими службами аэропорта	16
Глава 4. Организация работы водителей ССТ	18
Глава 5. Техническая подготовка личного состава ССТ и порядок допуска к работе	18
Глава 6. Допуск к работе в ССТ	19
Глава 7. Допуск водителей к работе на аэродроме (перроне)	20
Глава 8. Учёт работы ССТ	20
Глава 9. Организация работы спецмашин, мероприятия по предупреждению повреждений ВС и дорожно-транспортных происшествий	21
Глава 10. Организация работы спецмашин при техническом и коммерческом обслуживании ВС	22
Глава 11. Организация буксировки ВС	23
Глава 12. Организация работы и безопасность движения спецмашин при эксплуатации в одном содержании аэродромов	24
Глава 13. Мероприятие по предотвращению задержек вылета воздушного судна	25
Глава 14. Мероприятие по предупреждению повреждений ВС	25
Глава 15. Дорожно-транспортные происшествия, их квалификация, предупреждение	26
Глава 16. Техническое обслуживание спецмашин	27
Глава 17. Виды, периодичность и трудоёмкость (ТО) спецмашин	27
Глава 18. Ремонт спецмашин	28
Глава 19. Организация ремонта спецмашин	28
Глава 20. Порядок списания спецмашин, спецоборудования и технического имущества	29
Глава 21. Хранение спецмашин	29
Глава 22. Общие положения по охране труда и окружающей среды	32
Глава 23. Метрологическое обеспечение (МО) ССТ	33
Приложение 1. Типовая карта проверки технической исправности спецмашин и их специального оборудования	35
Приложение 2. Перечень спецмашин, предназначенных для эксплуатационного содержания аэродромных покрытий, подлежащих оборудованию проблесковыми огнями и радиостанциями внутри аэропортовой связи	37
Приложение 3. Форма акта осмотра спецмашин производственно-технической базы	38
Приложение 4. Форма журнала выхода спецмашин и автомобилей на линию	39
Приложение 5. Удостоверение на право руководства подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам	40

Приложение 6. Журнал учёта дорожно-транспортных происшествий в организациях гражданской авиации	41
Приложение 7. Форма донесения о дорожно-транспортном происшествии	42
Приложение 8. Карточка учёта технического обслуживания спецмашин	43

ОСНОВНЫЕ ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Аэродром – определенный участок земной или водной поверхности (включая любые здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для взлета, посадки, руления, стоянки и обслуживания воздушных судов.

Аэропорт – комплекс сооружений, предназначенный для приема, отправки воздушных судов и обслуживания воздушных перевозок, имеющий для этих целей аэродром, аэровокзал и другие наземные сооружения, необходимое оборудование и персонал.

Аэропорт международный – аэропорт, выделенный для приема, выпуска и обслуживания воздушных судов, выполняющих международные полеты, и имеющий пункты пограничного, таможенного и карантинного контроля.

Взлетно-посадочная полоса (ВПП) – определенный прямоугольный участок сухопутного аэродрома, подготовленный и оборудованный для взлета и посадки воздушных судов.

Место стоянки (МС) – выделенный участок на перроне или площадка специального назначения на аэродроме, предназначенные для стоянки ВС в целях его обслуживания.

Служба спецтранспорта (ССТ) – обеспечивает спецмашинами техническое и коммерческое обслуживание воздушных судов, эксплуатационное содержание аэродрома, а также другие внутрихозяйственные работы и имеющая для этих целей необходимое количество техники, производственные здания и оборудование для технического обслуживания и ремонта спецмашин.

Спецмашина – самоходное техническое средство на автомобильном или тракторном шасси, оборудованное рабочими органами (устройствами) для выполнения технического, коммерческого обслуживания воздушных судов.

Ремонтная база службы ССТ – комплекс сооружений, оснащённый необходимым оборудованием для производства технического обслуживания и ремонта спецмашин.

Оперативная стоянка – специально оборудованная площадка с искусственным покрытием на аэродроме, предназначенная для стоянки исправных и заправленных спецмашин.

Работа на линии - комплекс работ, выполняемых спецмашинами на рабочих объектах.

Техническое обслуживание – комплекс операций по поддержанию работоспособности или исправности изделия при использовании по назначению, ожидании, хранении и транспортировании.

Ремонт – комплекс операций по восстановлению исправности или работоспособности изделий и восстановлению ресурсов изделий или их составных частей.

Периодичность технического обслуживания (ремонта) - интервал времени или наработки между данным видом технического обслуживания (ремонта) и последующим таким же видом или другим большей сложности.

Периодическое техническое обслуживание – техническое обслуживание, выполняемое через установленные в эксплуатационной документации значения наработки или интервалы времени.

Сезонное техническое обслуживание – техническое обслуживание, выполняемое для подготовки изделия к использованию в осенне-зимних или весенне-летних условиях.

Капитальный ремонт – ремонт, выполняемый для восстановления исправности или полного или близкого к полному восстановлению ресурса изделия с заменой или восстановлением любых его частей, включая базовые.

Текущий ремонт – ремонт, выполняемый для обеспечения или восстановления работоспособности изделия.

Агрегатный метод ремонта – обезличенный метод ремонта, при котором неисправные агрегаты заменяются новыми или заранее отремонтированными.

Дорожно-транспортное происшествие – происшествие, возникшее в процессе движения механических транспортных средств и повлекшее за собой гибель или тяжёлые повреждения у людей, повреждение транспортных средств, сооружений, грузов или иной материальный ущерб.

Проверка средств измерений – определение метрологическим органом погрешности средств измерений и установление их пригодности к применению.

Техника безопасности – система организационных и технических мероприятий и средств, предотвращающих воздействие на работающих опасных производственных факторов.

Производственная санитария – система организационных, гигиенических мероприятий и средств, предотвращающих воздействие вредных производственных факторов.

ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

АГАТ	- Администрация гражданской авиации Туркменистана
АТБ	- авиационно-техническая база
АТМ	- авиационно-техническая мастерская
ВЛП	- весенне-летний период
ВПП	- взлётно-посадочная полоса
ВС	- воздушное судно
ГСМ	- горюче-смазочные материалы
КИП	- (23.5)
МО	- метрологическое обеспечение
МС	- место стоянки ВС
НТД	- нормативно-техническая документация
ОЗП	- осенне-зимний период
ПП ГАТ	- Правила полётов в гражданской авиации Туркменистана
РД	- рулёжная дорожка
РОТЭРАТ	- Руководство по организации технической эксплуатации и ремонту авиационной техники в гражданской авиации Туркменистана
РП	- руководитель полётов
СДП	- стартовый диспетчерский пункт
СИ	- средства измерения
СНО	- средства наземного обслуживания
СПАСОП	- служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полётов
СПУ	- (11.8)
ССТ	- служба спецтранспорта
ТЗ	- топливозаправщик
ТО	- техническое обслуживание
ТОиР	- техническое обслуживание и ремонт
УВД	- управление воздушного движения
ЦМЛ	- центральная метрологическая лаборатория
ЭТД	- эксплуатационная техническая документация

Глава 1. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО СЛУЖБЕ СПЕЦТРАНСПОРТА В ГА ТУРКМЕНИСТАНА

1. Наставление по службе спецтранспорта в гражданской авиации Туркменистана (далее – настоящее Наставление) разработано в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Туркменистана, Положением о Службе «Туркменховаёллары» и с учётом требований и рекомендаций Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и Международной ассоциации авиаперевозчиков (ИАТА).

2. Наставление содержит основные положения, требования и правила по эксплуатации транспортных средств, технологии обслуживания воздушных судов, обеспечению службой спецтранспорта безопасности и регулярности полётов, высокой производительности и культуры обслуживания пассажирских и грузовых перевозок, а также других транспортных и хозяйственных аэропортовых работ.

3. На ССТ возлагаются следующие основные задачи:

- обеспечение спецмашинами работ по проведению своевременному и качественного технического обслуживания воздушных судов (ВС) по технологическим графикам и установленным правилам;

- обеспечение спецмашинами работ по проведению коммерческого обслуживания ВС согласно технологии;

- обеспечение спецмашинами работ по заправке (сливу) авиа ГСМ ВС;

- обеспечение аэродромными механизмами работ по эксплуатационному содержанию аэродрома;

- организация и осуществление производственной деятельности в соответствии с требованиями настоящего Наставления, действующих приказов и инструкций Администрации гражданской авиации Туркменистана.

4. В соответствии с назначением основными задачами, функциями ССТ являются:

- организация и осуществление технически правильного использования, содержания (хранения) и ремонта всех имеющихся в ССТ спецмашин;

- подготовка личного состава к освоению поступающей в эксплуатацию новой техники;

- соблюдение при эксплуатации спецмашин требований настоящего Наставления и заводских инструкций, ведение установленного учёта и отчёта.

Глава 2. ОБЯЗАННОСТИ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ СЛУЖБЫ СПЕЦТРАНСПОРТА

2.1. Начальник службы

Начальник ССТ отвечает за организацию работы службы в соответствии с трудовым законодательством, настоящим Наставлением, приказами и указаниями Администрации гражданской авиации Туркменистана, правильное использование техники, безопасное обслуживание спецмашинами ВС, за своевременное выделение потребного количества технически исправных машин и механизмов для содержания и ремонта лётного поля, за подготовку водителей автомашин, соблюдения Устава о дисциплине работников гражданской авиации Туркменистана, за выполнение требований безопасности труда и пожарной безопасности.

Начальник ССТ обязан организовать и обеспечить:

- обеспечить выделение технически исправной техники, оборудованной габаритными и проблесковыми огнями, радиостанциями и буксировочными устройствами;

- знать наличие и состояние техники, имеющейся в ССТ, правила её эксплуатации, хранения и ремонта;

- выполнение производственных планов ССТ;

- ведение учёта и отчётности по использованию спецмашин и ГСМ;

- выпуск на линию технически исправных спецмашин для технического и коммерческого обслуживания ВС;

- выпуск на линию технически исправных спецмашин для эксплуатационного содержания аэродрома в соответствии с Типовой картой проверки технической исправности аэродромных транспортных средств, механизмов и их спецоборудования;
- контроль за правильной технической эксплуатацией спецмашин в соответствии с действующими руководствами и инструкциями заводов-изготовителей;
- планирование и проведение мероприятий по предотвращению повреждений ВС при обслуживании, дорожно-транспортных происшествий и задержек вылетов ВС по вине ССТ;
- изучение и строгое соблюдение личным составом ССТ требований безопасности труда;
- осуществление контроля за выпуском на линию технически исправных спецмашин;
- подготовку спецмашин и производственных помещений к работе в ОЗП и ВЛП;
- хранение, техническое обслуживание и ремонт спецмашин, своевременную постановку и снятие спецмашин с государственного учёта, а также их перерегистрацию;
- планирование и проведение технической учёбы по повышению квалификации личного состава ССТ;
- подготовку водителей для работы в условиях аэродрома.

Начальник ССТ с учётом конкретных условий аэропорта и задач, возложенных на ССТ, разрабатывает должностные инструкции на всех работников службы и утверждает их у руководителя аэропорта.

Утверждённая инструкция выдаётся работнику под роспись.

2.2. Заместитель начальника службы

Заместитель начальника ССТ по эксплуатации является прямым начальником личного состава эксплуатационных подразделений (колонн) ССТ, назначается на должность и освобождается от неё приказом руководителя аэропорта по представлению заместителя руководителя аэропорта по наземным службам.

Заместитель начальника ССТ обеспечивает весь комплекс работ по эксплуатации спецмашин и отвечает за правильное их использование, своевременное и безопасное обслуживание ВС и обеспечение спецмашинами других служб аэропорта, обеспечивает и отвечает за выпуск на линию технически исправных спецмашин, оборудованных габаритными и проблесковыми огнями, радиостанциями и буксировочными устройствами, организацию контроля технического состояния спецмашин и аэродромных средств механизации в соответствии с требованиями настоящего Наставления, своевременный выпуск спецмашин, их работу и техническую исправность на линии.

Заместитель начальника ССТ обязан:

- в совершенстве знать спецмашины ССТ и правила их технической эксплуатации;
- организовывать своевременный выпуск спецмашин, их работу и техническую исправность на линии;
- организовывать контроль за работой водителей на линии, контролировать соблюдения правил эксплуатации спецмашин и требований безопасности труда;
- разрабатывать и проводить мероприятия, направление предотвращения дорожно-транспортных происшествий, задержек вылета и повреждений ВС спецмашинами, а также на эффективное использование спецмашин, повышение производительности труда и качества выполняемых работ, на увеличение меж-ремонтных пробегов и экономию эксплуатационных материалов;
- организовывать и контролировать ведение учёта и отчётности по эксплуатации спецмашин;
- обеспечивать выполнения мероприятий по подготовке спецмашин к работам в ОЗП и ВЛП;
- принимать участие в разработке программы по вводу в строй молодых специалистов, участвовать в работе комиссии по проверке знаний и практических навыков лиц, прошедших стажировку.

2.3. Главный инженер

Главный инженер является заместителем начальника ССТ по технической части, назначается и освобождается от неё приказом руководителя аэропорта по представлению начальника ССТ.

Главный инженер обеспечивает техническую готовность спецмашин, отвечает за их техническое состояние, укомплектованность штатным и дополнительным оборудованием (в том числе радиостанциями и проблесковыми огнями), обслуживание, хранение и ремонт, за соблюдение требований безопасности труда и пожарной безопасности в ССТ.

Главный инженер обязан:

- совершенстве знать особенности устройства, правила технического обслуживания и ремонта спецмашин, порядок планирования производственной деятельности ССТ, правила охраны труда и техники безопасности на транспорте;
- организовывать техническое обслуживание и ремонт спецмашин и механизмов в соответствии с требованиями инструкций заводов-изготовителей;
- лично проверять техническое состояние спецмашин и принимать меры по обеспечению их высокой технической готовности;
- организовывать составление заявок на запасные части, инструмент, материалы, оборудование и ГСМ, необходимые для технического обслуживания и ремонта спецмашин;
- организовывать мероприятия по подготовке спецмашин и механизмов, производственных зданий к ОЗП и ВЛП;
- подготавливать и проводить мероприятия по подготовке спецмашин к годовым техническим осмотрам, проводимым органами Дорожной полиции, ко-миссией аэропорта;
- составлять программы и организовывать техническую учёбу по подготовке и повышению квалификации личного состава ССТ;
- организовывать и проводить мероприятия по внедрению новой техники;
- организовывать своевременный ремонт технического оборудования, приспособлений, стендов, инструмента, поверочных приборов всех производственных участков ССТ;
- организовывать и проводить мероприятия по соблюдению требований охраны труда, техники безопасности и пожарной безопасности;
- организовывать ведение технического учёта и лично проверять наличие и правильность записей в паспортах и формулярах.

2.4. Начальник колонны

Начальник колонны является прямым начальником эксплуатационного участка (спецколонны) ССТ, назначается на занимаемую должность и освобождается от неё руководителем аэропорта по представлению начальника ССТ.

Начальник колонны отвечает за выпуск на линию технически исправных спецмашин, их правильную эксплуатацию, соблюдение требований безопасности труда, состояния трудовой дисциплины работников и соблюдения правил дорожного движения.

Начальник колонны обязан:

- организовывать обучение и допуск вновь принятых водителей к работе на спецмашинах;
- осуществлять систематический контроль за выполнением работниками службы правил дорожного движения;
- анализировать причины, вызывающие дорожно-транспортные происшествия и нарушения правил дорожного движения, разрабатывать и осуществлять необходимые меры по их предупреждению;
- участвовать в проведении служебного расследования дорожно-транспортных происшествий с обязательным выездом на место;
- систематически выезжать на линию для проверки соблюдения водителями правил дорожного движения;
- в совершенстве знать спецмашины колонны и правила их технической эксплуатации;

- обеспечивать плановый выпуск и работу на линии исправных и укомплектованных спецмашин, их безаварийное движение и безопасную работу спецмашин;
- обеспечивать своевременное выполнение производственных заданий личным составом колонны в соответствии с планом и заявками;
- контролировать качество и регулярность проверки технического состояния спецмашин механиком колонны и водительским составом перед выездом на линию в соответствии с требованиями настоящего Наставления;
- систематически проводить воспитательную работу, направленную на укрепление трудовой и технологической дисциплины личного состава колонны;
- обеспечивать выполнение установленных требований безопасности труда и пожарной безопасности;
- лично проводить инструктаж и контролировать соблюдение водителями правил техники безопасности;
- планировать работу колонны, контролировать ведение учёта и отчётности
- принимать непосредственное участие в разработке и выполнении мероприятий по подготовке личного состава, спецмашин, а также зданий и сооружений к работе в ОЗП и ВЛП;
- обеспечивать хранение, техническую готовность и строгое соблюдение графиков технического обслуживания спецмашин и контрольно-измерительных приборов, радиостанций и проблесковых огней, установленных на них;
- контролировать и принимать спецмашины, прошедшие техническое обслуживание в ремонтных мастерских;
- следить за своевременным и полным обеспечением водителей необходимыми инструментами и спецодеждой;
- организовывать выделение технически исправной техники в распоряжение начальника аэродромной службы (согласно табелю) по его требованию не позднее, чем через 20 мин. зимой, летом - по предварительной заявке, поданной за сутки.

2.5. Механик ССТ

Механик ССТ непосредственно подчиняется главному инженеру ССТ, а оперативно начальнику колонны ССТ и обеспечивает правильную техническую эксплуатацию, сохранность автомашин, ремонтного и другого технологического оборудования.

Механик ССТ отвечает за своевременный выпуск на линию исправных спецмашин в соответствии с требованиями настоящего Наставления, за правильное использование оборудования, состояния трудовой дисциплины и выполнение требований безопасности труда подчинёнными ему работниками, за простой автомашин из-за технической неисправности, расход запасных частей, инструмента, ГСМ и других материалов.

Механик ССТ обязан:

- организовывать и допуск вновь принятых водителей к работе на спецмашинах;
- осуществлять систематический контроль за выполнением работниками правил дорожного движения, правил технической эксплуатации спецтранспорта;
- анализировать причины, вызывающие дорожно-транспортные происшествия и нарушения правил дорожного движения, разрабатывать и осуществлять необходимые меры по их предупреждению;
- участвовать в проведении служебного расследования дорожно-транспортных происшествий с обязательным выездом на место;
- систематически выезжать на линию для проверки соблюдения водителями правил дорожного движения;
- вести установленный учёт и отчётность по безопасности движения;
- знать устройство, требования и нормы на техническую эксплуатацию, ремонт спецмашин и гаражного оборудования, используемых в гараже;
- следить за техническим состоянием и внешним видом спецмашин;

- организовывать ежедневное техническое обслуживание спецмашин, инструктировать водительский состав перед выездом на линию, лично проверять перед выездом и после возвращения на базу остатки в баках ГСМ, показания спидометров и счётчиков мото/часов;
- принимать участие в комиссиях по определению технического состояния спецмашин, оформлять документы для отправки на ремонтные предприятия;
- перед выпуском спецмашин на линию проверять их техническое состояние и делать соответствующие отметки в путевом листе и в формуляре;
- принимать меры по оказанию технической помощи водителям, работающим на линии, при необходимости выезжать на линию лично;
- строго контролировать соблюдения требований безопасности труда при эксплуатации и ремонте спецмашин водительским составом.
- разрабатывать планы и организовать оформление необходимыми наглядными пособиями и материалами кабинета по безопасности движения в ССТ и уголка по безопасности движения в гаражах (колонах).

2.6. Старший механик ремонтных участков

Старший механик ремонтных участков ССТ назначается на должность и освобождается от неё приказом руководителя аэропорта по представлению начальника ССТ.

Старший механик ремонтных участков подчиняется непосредственно главному инженеру ССТ и отвечает за организацию технического обслуживания и ремонта автомашин и их агрегатов силами и средствами ССТ, за состояние трудовой дисциплины, соблюдения требований безопасности труда и пожарной безопасности в ремонтных мастерских.

Старший механик ремонтных участков обязан:

- знать особенности технического обслуживания и ремонта спецмашин, их агрегатов, ремонтного оборудования;
- принимать участие в разработке оперативно-производственных планов технического обслуживания и ремонта, обеспечивать их качественное и своевременное выполнение;
- контролировать соблюдение ремонтным персоналом норм технологического процесса, требований безопасности труда, промышленной санитарии и пожарной безопасности;
- принимать автомашины на техническое обслуживание и в ремонт в соответствии с утверждённым планом-графиком;
- обеспечивать правильное и экономное расходование запасных частей, инструмента и других материалов, контролировать техническое состояние и рациональное использование оборудования мастерских;
- обеспечивать и контролировать ведение установленной документации;
- организовывать проведение инструктажа по соблюдению требований безопасности труда, организовывать практическую помощь ремонтному персоналу по овладению передовыми методами технического обслуживания и ремонта, по повышению квалификации;
- требовать повышения производительности труда и качества ремонта;
- разрабатывать и осуществлять мероприятия, направленные на повышение трудовой дисциплины.

2.7. Водитель спецмашины

Водитель спецмашины является непосредственным исполнителем выполняемых работ по обслуживанию ВС, он назначается и освобождается от неё приказом руководителя аэропорта по представлению начальника ССТ.

Водитель непосредственно подчиняется бригадиру, а оперативно- диспетчеру ССТ.

Водитель отвечает за сохранность эксплуатируемой спецмашины, постоянную её исправность и готовность к использованию, несёт ответственность за нарушение требований, изложенных в настоящем Наставлении и в других документах, регламентирующих работу спецмашин на аэродроме (перроне).

Водитель спецмашины обязан:

- иметь при себе удостоверение на право управления автомобилем, выданное Дорожной полицией Туркменистана; водители тракторов, самоходных дорожно-строительных машин – удостоверения, выданные отделом по сельхозоборудованию (Уполномоченным Государственным органом);
- иметь талоны на право работы на аэродроме;
- знать и строго соблюдать требования настоящего Наставления по вопросам организации работы спецмашин, правилам дорожного движения и безопасности труда, требований Технологии взаимодействия служб, обеспечивающих полёты, правила работы на радиостанции (фразеология);
- знать устройство, правила и особенности эксплуатации и обслуживания спецмашин (базового автомобиля) закреплённых за бригадой;
- знать и строго соблюдать правила движения и работы спецмашин на аэродроме (пероне), уметь правильно производить подъезд к ВС и отъезд от него, а также соблюдать установленный порядок расстановки спецмашин на местах (МС); знать и строго соблюдать требования безопасности труда при эксплуатации спецмашин и уметь им пользоваться;
- производить тщательную проверку технического состояния спецмашин при приёмке смены, о всех выявленных при осмотре дефектах своевременно докладывать бригадиру или механику колонны;
- полностью производить необходимый комплекс работ по подготовке спецмашин к передаче другой смене;
- выполнять все указания механика и диспетчера ССТ;
- перед выездом на линию проверить техническое состояние спецмашины и её спецоборудования в соответствии с требованиями настоящего Наставления;
- во время работы следить за техническим состоянием машины и оборудования, исправностью рулевого управления, тормозов, шин, проблескового огня, радиостанции, амортизационных устройств и агрегатов спецоборудования;
- правильно, своевременно и аккуратно оформлять путевые листы;
- быть внимательным при вождении спецмашин по аэродрому (перрону);
- соблюдать особую осторожность при движении в сложных метеорологических условиях и при плохой видимости;
- подавать спецмашину к месту работы только после получения чёткой и понятной команды от диспетчера или руководителя работ;
- принимать меры по немедленному удалению (буксировке) спецмашины с ВПП, РД, перрона и МС в случае выхода машины из строя, после чего докладывать о случившемся руководителю работ и диспетчеру ССТ;
- не передавать управление спецмашиной другому лицу;
- не допускать случаев нарушений трудовой дисциплины, быть опрятным, вежливым по отношению к работникам аэропорта и пассажирам;
- постоянно повышать свои знания по материальной части, совершенствовать навыки вождения и технического обслуживания спецмашин.

Запрещается оставлять спецмашину без присмотра у ВС.

Глава 3. ПОРЯДОК РАБОТЫ СЛУЖБЫ СПЕЦТРАНСПОРТА

3.1. РАЗМЕЩЕНИЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ

3.1.1. Размещение подразделений ССТ производится в соответствии с генеральным планом аэропорта и определяется несколькими территориальными зонами, основными из которых являются производственно-техническая база и зона оперативного обеспечения.

3.1.2. Устройство и оборудование производственно-технической базы должны обеспечивать:

- осмотр спецмашин и средств перронной механизации перед выездом;
- полноту и качество выполнения технического обслуживания и ремонта;
- соблюдение требований безопасности.

3.1.3. Производственно-техническая база включает в себя:

- здания для размещения управления ССТ;
- санитарно-бытовые и учебные помещения;
- ремонтные мастерские;
- склад материально-технического имущества;
- пункт чистки и мойки машин;
- места стоянок.

3.1.4. Ремонтная мастерская предназначена для технического обслуживания и ремонта, а также для проведения регламентных работ на спецоборудовании.

Ремонтная мастерская состоит:

- из пункта чистки и мойки агрегатов, узлов и деталей;
- из участков технического обслуживания и ремонта;
- из промежуточных складов и инструментальных кладовых;
- из площадок для проверки технического состояния;
- из вспомогательных участков (аккумуляторного, вулканизаторного, слесарно-механического, сварочного, малярного цехов);

Указанные объекты должны располагаться в соответствии с технологическим процессом технического обслуживания и ремонта, с соблюдением установленных требований безопасности труда и промышленной санитарии.

3.1.5. Посты, на которых производятся работы по осмотру, мойке, смазке или ремонту нижних труднодоступных частей спецмашин, должны иметь смотровые ямы, подъёмники, эстакады или другие устройства, обеспечивающие удобное положение рабочих при производстве этих работ.

3.1.6. Зоны оперативного обеспечения представляют собой ряд оперативных стоянок и вспомогательных помещений, расположенных на аэродроме вблизи МС ВС или служб, эксплуатирующих спецтехнику.

3.1.7. Оперативное руководство работой спецмашин осуществляет диспетчер службы.

3.2. МЕСТА СТОЯНКИ СПЕЦМАШИН

3.2.1. МС спецмашин на территории производственно-технической базы, а также в зоне оперативного обеспечения службы подразделяются:

- на МС техники повседневной эксплуатации;
- на МС техники, находящейся на консервации;
- на МС техники, ожидающей ремонта или технического обслуживания.

3.2.2. Хранение спецтехники может осуществляться в закрытых помещениях, под навесами или на открытых площадках, при этом должны соблюдаться следующие условия:

- автобусы и легковые автомобили, а также спецмашины, от которых по характеру их работы требуется постоянная готовность к немедленному выезду, должны в первую очередь обеспечиваться местами для стоянки в закрытых помещениях;

- топливо- и маслозаправщики, подвижные заправочные агрегаты, а также автоцистерны для перевозки жидкого топлива, должны храниться на открытых площадках, под навесами

или в изолированных помещениях одноэтажных зданий, имеющих непосредственный выезд наружу;

- ассенизационные автомобили, а также спецмашины, перевозящие ядовитые вещества, должны содержаться отдельно от спецмашин другого назначения;

- воздухо- и азотозаправщики, а также АКЗС (аэродромная кислородно-заправочная станция) и другие газобаллонные спецмашины должны содержаться отдельно под навесами или на открытых площадках.

3.2.3. На оперативные стоянки устанавливаются только исправные автомашины, заправленные и готовые к эксплуатации.

3.2.4. В зоне оперативного обеспечения МС спецтехники должны быть оборудованы санитарно-бытовыми помещениями для личного состава, а также площадками и специальными помещениями для проведения ежедневного обслуживания.

3.3. ВЫПУСК СПЕЦМАШИН НА ЛИНИЮ

3.3.1. Подготовка спецтехники к выпуску на линию осуществляется инженерно-техническим и водительским составом служб и включает в себя:

- выполнение ежедневного технического обслуживания в соответствии с требованиями заводских инструкций и действующих руководств по техническому обслуживанию спецмашин;

- устранение неисправностей, выявленных во время проведения контрольного осмотра по возвращении на базу и при выпуске на линию (передачи смены);

- заправку спецтехники ГСМ и спецжидкостями;

- запуск и проверку двигателей и систем;

- оформление установленной документации.

3.3.2. Водители, имеющие положенную документацию в соответствии с требованиями настоящего Наставления, после прохождения медосмотра, а также выполнения работ по подготовке спецмашин к выпуску на линию, предъявляют её на контрольный осмотр.

3.3.3. Выпуск спецтехники на линию осуществляется механиком, который производит контрольный осмотр спецтехники и удостоверяет их техническую исправность своей подписью в путевом листе или в журнале технической исправности.

3.3.4. При контрольном осмотре спецтехники перед выездом на линию особое внимание уделяется исправности узлов и агрегатов, влияющих на безопасность движения и обслуживания ВС, а также состояние спидометра и соответствие его показаний записи в путевом листе.

Спецтехника, имеющая неисправности, угрожающие безопасности движения и обслуживания ВС, к эксплуатации **не допускается**.

К эксплуатации **не допускается** спецтехника, предназначенная для работы на ВПП и РД, неукomплектованная проблесковыми огнями, радиостанциями и буксировочными устройствами.

3.3.5. По возвращению спецмашин с линии и при передаче их по смене механик:

- проверяет исправность базового шасси и спецоборудования;

- проставляет в путевом листе показания спидометра и время возвращения спецмашины с линии (передачи смены);

- организует постановку спецмашины в ремонт для устранения выявленных неисправностей и оформляет заявку в ремонтную зону;

О всех неисправностях спецмашины и специального оборудования докладывает начальнику колонны и делает запись в журнале приёма-передачи смены.

3.4. ЭКСПЛУАТАЦИЯ СПЕЦМАШИН

3.4.1. Эксплуатация спецмашин представляет собой систему инженерно-технических и организационных мероприятий, обеспечивающих:

- эффективное использование спецмашин при минимальных затратах трудовых и материальных ресурсов;

- сохранение заданных характеристик спецмашин на протяжении установленных ресурсов и сроков службы.

3.4.2. Особенности эксплуатации конкретных типов спецмашин и средств перронной механизации определяются инструкциями заводов-изготовителей, а также действующими руководствами по эксплуатации.

3.4.3. Лица, осуществляющие эксплуатацию спецтехники, должны иметь соответствующую теоретическую и практическую подготовку, знать технические характеристики, принцип работы и конструкцию техники и отдельных агрегатов, режим работы, установленные ограничения, особенности эксплуатации в ВЛП и ОЗП.

3.4.4. В процессе технической эксплуатации спецмашин личный состав ремонтной мастерской производит техническое обслуживание, регламентные работы и текущий ремонт спецмашин.

3.4.5. Инженерно-технический состав организует и контролирует работу всех участков, обеспечивает выполнение производственных заданий. Контроль за техническим состоянием и рациональным использованием спецтехники, их содержанием и обслуживанием осуществляется путём:

- контрольных осмотров, проводимых должностными лицами;
- годовых и сезонных осмотров.

3.4.6. Новые спецмашины и механизмы, а также прошедшие капитальный ремонт, в соответствии с требованиями технических условий заводов-изготовителей и ремонтных предприятий должны проходить обкатку.

3.5. ПОРЯДОК ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СПЕЦМАШИН

3.5.1. Обеспечение спецмашинами служб аэропорта, связанных с эксплуатацией ВС и содержанием аэродрома, производится согласно плану распределения, составляемому с учётом планируемого объёма работ, а также фактической численности спецмашин и водительского состава. План распределения спецмашин составляется два раза в год на периоды ВЛП и ОЗП и утверждается руководителем аэропорта.

3.5.2. Потребность в спецмашинах для хозяйственных нужд аэропорта удовлетворяется на основании письменных заявок, поданных в ССТ. На основании заявок, с учётом возможностей ССТ, составляется план выделения машин на каждый день, который подписывается начальником ССТ и утверждается заместителем руководителя аэропорта по наземным службам (главным инженером аэропорта).

3.5.3. В особых случаях (аварии, стихийные бедствия и т.д.) спецмашины выделяются по требованиям должностного лица, ответственного за производство работ, через диспетчера ССТ, с последующим докладом начальнику службы.

3.5.4. Контроль, за своевременным выходом спецмашин на линию осуществляет диспетчер ССТ.

3.5.5. Спецмашины, выделяемые в другую службу аэропорта, находятся в оперативном подчинении службы, которая отвечает за организацию их работ, своевременное и рациональное использование по назначению, а также за соблюдение требований безопасности труда.

3.5.6. В случае поломки агрегатов, спецоборудования и принадлежностей (кабелей, фишек, переходников, заправочных пистолетов, рукавов) по вине эксплуатирующей службы, ответственность за поломку несёт представитель этой службы (непосредственный виновник).

3.6. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ССТ С ДРУГИМИ СЛУЖБАМИ АЭРОПОРТА

Взаимодействие ССТ с другими службами и отделами аэропорта организует (на основании разработанных и утверждённых руководителем аэропорта технологий) и контролирует заместитель руководителя аэропорта по наземным службам (главный инженер).

Все спецмашины должны использоваться службами аэропорта наиболее эффективно и только по прямому назначению, в пределах установленных объёмов работ и лимитов на бензин и дизельное топливо.

3.6.1. ССТ несёт ответственность:

- за своевременное и полное выполнение заявок других служб в соответствии с утверждённым табелем выделения спецмашин;
- за качественное и своевременное выполнение работ по коммерческому обслуживанию ВС и обеспечение высокой культуры обслуживания авиапассажиров;
- за техническую исправность спецмашин и комплектность их дополнительными средствами;
- за подготовленность водительского состава к работе на данном типе спецмашин;
- за подготовку водительского состава и трактористов к работе на закреплённых типах спецмашин и механизмов, обслуживанию ВС и пассажиров.

3.6.2. Служба ГСМ (горюче-смазочных материалов):

- обеспечивает качественную и своевременную заправку спецмашин всеми видами ГСМ
- осуществляет контроль за исправностью специального оборудования топливозаправщиков (ТЗ) и заправочных агрегатов, производит зачистку емкостей, замену фильтроэлементов и соответствующие записи в формуляре.

3.6.3. Служба ЭСТОП (электросветотехнического обеспечения полётов):

- организует качественное и бесперебойное обеспечение электроэнергией производственных участков, зданий и оперативных стоянок ССТ;
- организует и осуществляет техническое обслуживание и ремонт электрооборудования ССТ.

3.6.4. Служба ТиСТО (тепло-технического и санитарно-технического обеспечения):

- обеспечивает всеми видами тепловой энергии (сетевая вода для отопления, горячая вода);
- обеспечивает потребность службы в хозяйственном, питьевом и промышленном водоснабжении;
- обслуживает системы теплоснабжения, водоснабжения, канализации и вентиляции;
- организует профилактические работы и ремонт оборудования инженерных сетей внутренних санитарно-технических систем зданий и сооружений;
- ведёт паспортизацию вентиляционных устройств.

3.6.5. СМТО (служба материально-технического обеспечения) бесперебойно обеспечивает ССТ по заявкам: агрегатами и запасными частями, автопокрышками, аккумуляторными батареями, **радиостанциями**, светосигнальным оборудованием, инструментом и спецодеждой.

3.6.6. Служба ЭРТОС (эксплуатация радиотехнического оборудования и связи):

- обеспечивает первоначальную установку автомобильных радиостанций по заявке ССТ;
- производство технического обслуживания и ремонт средств громкоговорящей, оперативной телефонной связи и средств радиовещания.

3.6.7. АХО (административно-хозяйственный отдел):

- организует учёт и сохранность мебели и инвентаря производственных, служебных и бытовых помещений и производит своевременный ремонт;
- обеспечивает уборку служебных помещений, **а также территории службы;**
- **осуществляет мероприятия по благоустройству территории службы.**

3.6.8. СЭНС (служба эксплуатации наземных сооружений):

- разрабатывает техническую документацию на реконструируемые здания и сооружения;
- обеспечивает своевременный и качественный текущий и капитальный ремонт зданий и сооружений ССТ;
- **обеспечивает правильную техническую эксплуатацию производственных и служебных зданий и сооружений и ведёт их паспортизацию.**

3.6.9. Медицинский центр:

- производит предварительные (при поступлении) и периодические медицинские осмотры работников службы ССТ;

- производит предсменное и после сменное медицинское освидетельствование водительского состава;
- при необходимости обеспечивает стационарное лечение работников службы ССТ.

Глава 4. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ВОДИТЕЛЕЙ ССТ

4.1. В ССТ могут применяться следующие методы организации работы водителей:

- бригадный;
- индивидуальный (закреплённый).

4.2. Организация работы водителей бригадным методом предусматривает закрепление определённого количества спецтехники за бригадой и работу членов бригады на всех спецмашинах. Вся бригада в целом и каждый водитель в отдельности несут ответственность за техническое состояние и сохранность всех закреплённых за бригадой спецмашин.

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

4.4. Бригады укомплектовываются квалифицированными водителями, хорошо изучившими материальную часть закреплённой за бригадой спецтехники, практически освоившими их эксплуатацию.

4.5. Порядок приёма спецмашин и передачи их по смене определяется руководителем службы. Результаты проверки технического состояния спецмашин водителями докладываются бригадиру и диспетчеру ССТ и заносятся в журнал приёма-передачи смены.

4.6. Спецтранспорт, принятый от бригад, закончивших смену, должен быть технически исправным, заправленным ГСМ и спецжидкостями, и полностью укомплектованным.

4.7. В целях усиления контроля за техническим состоянием спецмашин водители, в свободное от обслуживания ВС время, производят необходимые работы по подготовке их передаче по смене.

Глава 5. ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА ЛИЧНОГО СОСТАВА ССТ И ПОРЯДОК ДОПУСКА К РАБОТЕ

5.1. Техническая подготовка имеет цель постоянного повышения теоретических знаний и практических навыков у личного состава ССТ, для обеспечения грамотной эксплуатации и ремонта спецмашин в соответствии с выполняемыми функциональными обязанностями.

5.2. Личный состав, задействованный в наземном обслуживании ВС (обслуживание пассажиров, управлением спецтранспортом, заправка ВС топливом, противообледенительная обработка ВС) должен пройти начальный курс подготовки, чтобы получить допуск к производству таких работ, прежде чем он сможет приступить к исполнению своих рабочих обязанностей, а также задействованный персонал в наземном обслуживании ВС должен проходить периодическую подготовку (курсы повышения квалификации), которая должна проводиться с периодичностью не реже одного раза каждые 24 месяца в соответствии с требованиями нормативных документов.

5.3. Содержание курса подготовки, который проходит персонал служб наземного обслуживания, должно регулярно пересматриваться и обновляться с целью обеспечить его соответствие установленным требованиям аэропорта и должно давать теоретическую подготовку, необходимую для исполнения обязанностей, выполнения процедур и использования оборудования, связанных с конкретными функциями и обязанностями в области наземного обслуживания.

Все виды учебных программ обязательно должны включать в себя следующие темы:

- вводный курс по общим требованиям и нормативам;
- углубленная подготовка по специальности (роль и обязанности водителей транспортных средств);
- правила авиационной безопасности (внутри объектовой режим);
- предотвращение ВС от повреждения посторонним предметом;

- подготовка по человеческому фактору;
- подготовка по технике безопасности;
- угрозы и опасности, связанные с вождением на перроне;
- процедуры на случай ограниченной видимости;
- процедура информирования о несчастных случаях и чрезвычайных происшествиях.

5.4. Содержание курса подготовки, который проходит персонал служб наземного обслуживания, регулярно пересматривается и при необходимости обновляется, но не реже одного раза в три года.

5.5. Прохождение курсов подготовки должно завершаться прохождением устного экзамена или тестирования для подтверждения наличия у персонала соответствующих теоретических знаний и практических навыков, необходимых для выполнения возложенных на работника определённых служебных обязанностей, исполнения операций эксплуатации соответствующего оборудования.

5.6. Профессиональная подготовка персонала, который выполняет работы в области наземного обслуживания, должна быть документально оформлена, а соответствующая документация должна храниться в делах службы и аэропорта.

5.7. Работникам, успешно сдавшим теоретический экзамен и прошедшим соответствующее тестирование на владение практическими навыками эксплуатации оборудования, выдаётся соответствующий сертификат.

Глава 6. ДОПУСК К РАБОТЕ В ССТ

6.1. Личный состав ССТ перед допуском к самостоятельной работе обязан пройти инструктаж по технике безопасности.

Виды инструктажа:

- вводный;
- первичный на рабочем месте;
- повторный;
- внеплановый;
- текущий.

6.2. Вводный инструктаж проводит старший инженер (инженер) по охране труда или инженерно-технический работник, на которого возложены эти обязанности приказом руководителя аэропорта. Вводный инструктаж проводят по программе, утверждённой руководителем аэропорта по согласованию с комитетом профсоюза, с учётом требований безопасности труда и требованиям стандартов, а также с учётом всех особенностей производства. О проведении вводного инструктажа и проверке знаний делают запись в журнале регистрации с обязательной подписью инструктируемого и инструктирующего.

6.3. Первичный инструктаж на рабочем месте проводится перед допуском к работе со всеми вновь принятыми в службу (практикантами, учениками, временными и прикомандированными), а также при переводе с одной работы на другую. Этот инструктаж проводит начальник (инженер, механик) колонны (участка) согласно инструкциям по охране труда, разработанным для отдельных профессий или видов работ с учётом требований стандартов и основных положений инструктажа на рабочем месте. Первичный инструктаж на рабочем месте проводится с каждым работником индивидуально, с практическим показом безопасных приёмов и методов труда.

6.4. Рабочие ССТ независимо от их квалификации не реже одного раза в три месяца проходят повторный инструктаж по программе первичного инструктажа на рабочем месте, а водители спецмашин дополнительно знакомятся с особенностями безопасной эксплуатации спецмашин в ОЗП и ВЛП, а также с правилами дорожного движения.

6.5. Повторный инструктаж проводится теми должностными лицами, на которых возложено проведение первичного инструктажа на рабочем месте. Повторный инструктаж может проводиться как индивидуально, так и с группой работающих по одной профессии.

6.6. Внеплановый инструктаж по безопасным приёмам и методам работы проводится инженером при нарушении требований безопасности труда, технологической и производственной дисциплины.

6.7. Повторный и внеплановый инструктаж оформляется записями в журнале регистрации инструктажа на рабочем месте с обязательной подписью инструктируемого и инструктирующего. При регистрации внепланового инструктажа указывают причину, вызвавшую его проведение.

Глава 7. ДОПУСК ВОДИТЕЛЕЙ К РАБОТЕ НА АЭРОДРОМЕ (ПЕРРОНЕ)

7.1. Водители всех служб аэропорта допускаются к работе на аэродроме только после изучения соответствующих типов спецмашин, их специального оборудования, особенностей эксплуатации, указанных в инструкциях заводов-изготовителей; технологии взаимодействия служб, обеспечивающих полёты; требований безопасности труда при эксплуатации и ремонте спецтранспорта; установленных правил движения на аэродроме, подъезда и отъезда от ВС, а также всех требований настоящего Наставления.

7.2. Каждый водитель перед началом самостоятельной работы на аэродроме должен пройти стажировку в объёме не менее восьми рабочих смен под руководством опытных водителей, назначенных приказом руководителя аэропорта. В процессе стажировки водители должны приобрести практические навыки вождения на аэродроме и выполнения технологических операций на определённых типах техники. Водители аэродромных спецмашин проходят стажировку с обязательным выполнением всего цикла технологических операций по эксплуатационному содержанию аэродрома. Данные о прохождении водителями курса обучения и стажировки заносятся в специальный Лист стажировки водителя спецмашины (механизма). Все записи в указанном Листе стажировки водителя удостоверяются подписями лиц, ответственных за обучение и руководящих стажировкой водителей.

7.3. Занятия и практические навыки водителей по эксплуатации спецмашин проверяются квалификационной комиссией, назначаемой приказом руководителя аэропорта/авиапредприятия, из представителей заинтересованных служб. Результаты проверки оформляются протоколом, к которому прилагается Лист стажировки.

7.4. Допуск водителя к самостоятельной работе на аэродроме оформляется приказом по аэропорту с приложением протокола квалификационной комиссии и Листа стажировки. Одновременно водителю выдаётся Талон на право вождения спецмашин (механизмов) по аэродрому и обслуживания ВС.

7.5. Водители или операторы, имеющие в указанном талоне три отметки о нарушении правил движения и обслуживания ВС, а также требований технологии взаимодействия служб, обеспечивающих полёты, могут быть допущены к работе только после повторной проверки квалификационной комиссией правил и технологий по обслуживанию ВС.

7.6. Не менее 2-х раз в год, перед осенне-зимним и весенне-летним периодами, в службах аэропорта, эксплуатирующих спецмашины, специально назначенной комиссией под председательством начальника службы ССТ должна проводиться проверка знаний водителями материальной части машин, требований настоящего Наставления и практических навыков работы на аэродроме. Результаты проверки оформляются ведомостью, которая является основанием для допуска водителей к работе на текущий период.

Водителей, слабо знающих материальную часть спецмашин, требования настоящего Наставления и имеющих неудовлетворительные практические навыки подъезда (отъезда) при обслуживании ВС и движения по аэродрому, допускать к работе на аэродроме **запрещается**.

Глава 8. УЧЁТ РАБОТЫ ССТ

8.1. Учёт работы ССТ является одним из важнейших условий её совершенствования. Он позволяет своевременно вскрывать недостатки, выявлять резервы и по результатам анализа разрабатывать и осуществлять меры по повышению эффективности работы службы.

8.2. По ССТ должны применяться три вида учёта:

- оперативно-технический (осуществляют техники по учёту);
- бухгалтерский (осуществляет бухгалтерия аэропорта);
- статистический (осуществляет ПЭО аэропорта).

8.3. Оперативно-технический учёт должен быть тесно связан с оперативным планированием, отражать отдельно производственные операции, и вестись ежедневно.

8.4. Бухгалтерский учёт отражает всю деятельность службы. Посредством бухгалтерского учёта осуществляется контроль за всеми производственными операциями в единых денежных показателях.

8.5. Статический учёт отражает состояние и использование машин и механизмов, выполнение плана перевозок и другие стороны производственной деятельности.

8.6. Ответственность и руководство за правильное ведение учёта работы службы возложена на руководителя службы ССТ.

Глава 9. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ СПЕЦМАШИН, МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ПОВРЕЖДЕНИЙ ВС И ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИШЕСТВИЙ

9.1. Организация работы спецмашин в аэропортах направлена на обеспечение своевременного и качественного обслуживания ВС, исключение их повреждений на земле, содержание аэродромов в эксплуатационной готовности и предупреждение дорожно-транспортных происшествий.

9.2. При выполнении спецмашинами работ по обслуживанию ВС и подготовке аэродромов должны строго выполняться требования приказов Администрации гражданской авиации Туркменистана (АГАТ), регламентирующих работу службы и водителей транспортных средств, мероприятий по предупреждению повреждений ВС и дорожно-транспортных происшествий.

9.3. Ответственность за организацию использования спецмашин и за обеспечение безопасности полётов при выполнении работ на перроне возлагается на заместителя руководителя аэропорта по наземным службам (инженера по наземным службам).

9.4. Ответственность за организацию и безопасность работы автомашин, выделенных в распоряжение служб аэропорта, возлагается на начальников служб, использующих транспорт.

9.5. Ответственность за своевременное выделение технически исправных спецмашин по утверждённому табелю и за обеспечение их безаварийной работы возлагается на начальника ССТ.

9.6. Для выполнения работ на аэродроме допускаются только технически исправные спецмашины, имеющие удовлетворительный внешний вид и укомплектованные средствами пожаротушения и медицинской аптечкой. Кроме того, машины, работающие на ВПП и РД, должны быть оборудованы средствами радиосвязи, габаритными и проблесковыми огнями, укомплектованы буксировочными устройствами.

Машины, предназначенные для обслуживания ВС, должны быть оборудованы средствами радиосвязи и укомплектованы упорными колодками, а машины, предназначенные для выполнения погрузочно-разгрузочных работ, грузовые автомобили дополнительно должны быть оборудованы амортизирующими устройствами.

9.7. Техническое состояние техники должно соответствовать требованиям инструкций заводов-изготовителей (Руководства по эксплуатации), требований стандартов Аудита Международной Ассоциации Авиаперевозчиков в области безопасного наземного обслуживания ВС и отвечать положениям (требованиям) по охране труда.

9.8. Техническое состояние специального оборудования машин, используемых при техническом обслуживании ВС, должно соответствовать Эксплуатационным требованиям к спецмашинам, предназначенным для технического обслуживания ВС.

Глава 10. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ СПЕЦМАШИН ПРИ ТЕХНИЧЕСКОМ И КОММЕРЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ ВС

10.1. Организация работ спецмашин при обслуживании ВС должна соответствовать требованиям РОТЭРАТ и Руководства по эксплуатации данного типа ВС.

При заправке ВС авиатопливом должны соблюдаться требования Инструкции по охране труда и пожарной безопасности, Инструкции по применению и контролю качества авиационных горюче-смазочных материалов и специальных жидкостей в ГА Туркменистана.

10.2. Порядок и очередность подачи спецмашин для обслуживания ВС должны осуществляться по технологическому графику, утверждённому руководителем аэропорта.

10.3. Руководство работами при обслуживании ВС осуществляют начальник смены, авиатехник-бригадир, авиатехники.

10.4. Подъезд, отъезд и установка спецмашин в рабочее положение при обслуживании ВС должны производиться в соответствии с утверждёнными схемами подъезда (отъезда) и под руководством должностных лиц, ответственных за руководство подъездом (отъездом) спецмашин.

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

- остановить спецтранспорт при подъезде к зоне обслуживания не ближе 10м от крайних точек ВС;

- въезжать в зону обслуживания только с разрешения и под руководством должностного лица, ответственного за подъезд;

- осуществлять движение спецмашин в зоне обслуживания в соответствии со схемами подъезда (отъезда);

- внимательно следить и чётко выполнять сигналы должностного лица, руководящего подъездом;

- обеспечить остановку спецмашины при подъезде к ВС на безопасном расстоянии, исключая возможность его повреждения;

- остановить спецмашину и выехать из зоны обслуживания по первому требованию ответственного лица, руководящего подъездом, члена экипажа ВС или техника АТБ (АТМ);

- принять меры к немедленному удалению (буксировке) спецмашин из зоны обслуживания, перрона и с МС в случае выхода её из строя, после чего доложить о случившемся диспетчеру или бригадиру сменны;

- иметь при себе и предъявлять по первому требованию талоны на право вождения по аэродрому и обслуживания ВС.

10.6. Должностные лица, руководящие подъездом (отъездом) спецтранспорта к ВС, обязаны:

- руководить движением спецмашин в зоне обслуживания ВС в соответствии со схемой подъезда, с помощью чёткой подачи сигналов;

- перед подачей сигнала водителю убедиться в том, что нет препятствий для маневра спецмашин у ВС, а также для подъёма (опускания) кузова или рабочего органа;

- обеспечить остановку спецмашины при подъезде к ВС на безопасном расстоянии, исключая его повреждение;

- при отъезде спецмашин от ВС перед подачей сигнала «отъезжайте» проверить отключение от борта ВС кабелей, разъёмов, шлангов и тросов заземления;

- при остановке спецмашины у ВС немедленно установить упорную колодку под одно из её задних колёс со стороны движения к ВС, затем установить вторую колодку с другой стороны колеса.

10.7. Должностное лицо, руководящее подъездом, не имеет права покидать своё место до окончания работы спецмашин у ВС.

10.8. При неправильном маневре спецмашины руководитель подъездом должен подать сигнал «остановитесь», а затем сигнал на выполнение манёвра, исключая повреждение ВС.

10.9. Ответственность за нарушение правил подъезда (отъезда) и маневрирования в зоне обслуживания ВС возлагается:

- на водителя спецмашины за неправильное или несвоевременное выполнение сигналов руководителя подъездом, а также за самовольные манёвры без разрешения руководителя подъездом;

- на должностное лицо, руководящее подъездом, за подачу водителю спецмашины неправильных или несвоевременных сигналов на выполнение манёвра, а также за несвоевременную или неправильную установку упорных колодок.

10.10. О всех нарушениях требований настоящего Наставления, допущенных водителями спецмашин и лицами, руководящими подъездом при работе в зоне обслуживания ВС, в талонах водителей и в удостоверениях лиц, руководящих подъездом, делается отметка должностными лицами, отвечающими за сохранность ВС. Отметки о нарушениях разрешается делать лицам, инспектирующим работу аэропорта, руководителю аэропорта и его заместителям, начальнику ССТ, начальникам служб, в распоряжение которых выделены спецмашины.

10.11. Лица, имеющие в талоне (удостоверении) три отметки о нарушениях при работе в зоне обслуживания, допускаются к дальнейшей работе только после повторной проверки квалификационной комиссией их знаний правил работы в зоне обслуживания и издания приказа руководителя аэропорта.

Глава 11. ОРГАНИЗАЦИЯ БУКСИРОВКИ ВС

11.1. Буксировка ВС выполняется под руководством ответственных лиц АТБ (АТМ) в строгом соответствии с требованиями РОТЭРАТ ГА Туркменистана, 2009г., требованиями пункта 7.2 ПП ГА Туркменистана.

11.2. ВС на аэродроме буксируют к перрону, на МС, на рубеж запуска (предварительный старт), в ангар, на специальные стоянки (площадки).

Буксировку ВС по рулёжным дорожкам и ВПП (их пересечение) осуществляют **только с разрешения диспетчера службы УВД**. Радиостанция тягача для связи с диспетчером УВД остаётся включённой на весь период буксировки.

11.3. Решение о буксировке принимает руководитель работ в смене, он же назначает специалиста, ответственного за буксировку, и подчинённый ему состав бригады. Специалист, ответственный (руководитель буксировки), и работники бригады должны быть подготовленными и допущенными в установленном порядке к выполнению этих работ.

11.4. ВС разрешается буксировать по дорожкам (площадкам, трассам) с искусственной или грунтовой поверхностью, пригодной для буксировки ВС данного типа. В тёмное время суток буксировку осуществляют на пониженной скорости, при соблюдении повышенных мер предосторожности.

11.5. Для буксировки используют тягачи на автомобильном или тракторном шасси, оборудованные радиостанциями (или используются переносные радиостанции), проблесковыми и габаритными огнями, а также специальные буксировочные устройства (води́ла).

11.6. Перед началом буксировки её руководитель проводит инструктаж персонала бригады, назначенной для буксировки ВС. Он указывает на особенности выполнения работ при данных условиях погоды (особенно при гололёде, сильном ветре), размещение судов и СНО на стоянке, путей перемещения ВС и буксировочных средств, проверяет готовность членов бригады к работе, инструктирует их по технике безопасности.

11.7. Специалист, ответственный за буксировку, руководит действиями всех лиц, участвующих в буксировке воздушного судна.

Перед выполнением работ он обязан проверить:

- готовность судна к буксировке;
- исправность буксировочного устройства.

11.8. Воздушные суда, оборудованные наружным разъёмом СПУ, разрешается буксировать при наличии радиосвязи СПУ. ВС, не оборудованные СПУ, буксируются при визуальной связи между ответственным за буксировку специалистом, а также специалистом, находящимся на рабочем месте командира ВС и водителя тягача. Команды подаются голосом, с по-

мощью радиосредств и сигналов. Ответственный за буксировку специалист размещается в поле зрения работника, находящегося в кабине экипажа, и водителя тягача, как правило слева спереди (по полёту) от кабины экипажа.

11.9. Во время буксировки запрещается:

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

11.10. Порядок буксировки ВС с учётом его особенностей (скорость буксировки), число членов бригады и их размещение около судна во время буксировки, принимаемые тягачи и буксировочные устройства определяется ЭТД для ВС конкретного типа, инструкцией по буксировке, а также схемой движения ВС и транспорта на данном аэродроме.

Глава 12. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ И БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ СПЕЦМАШИН ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОМ СОДЕРЖАНИИ АЭРОДРОМОВ

12.1. При выполнении работ по эксплуатационному содержанию аэродромов необходимо строго выполнять требования Правил полётов в ГА Туркменистана, Руководства по управлению воздушным движением, Руководства по эксплуатации гражданских аэродромов Туркменистана, технологии взаимодействия служб, обеспечивающих полёты, и настоящего Наставления, определяющих порядок производства работ на аэродроме, действия должностных лиц по обеспечению безопасности полётов и организацию взаимодействия служб, обеспечивающих полёты ВС.

12.2. Все службы аэропорта могут выполнять работы по подготовке аэродромов для полётов ВС только с разрешения руководителя полётов (РП) и после согласования их проведения с ответственными лицами аэродромной службы.

Выезд спецмашин на ВПП и РД для обслуживания аэродромных покрытий и посадочных средств производится по согласованию с РП и с разрешения диспетчера СДП.

При выполнении работ на лётном поле организацию безопасного движения спецмашин, руководство работами и контроль за их проведением обеспечивает начальник (должностное лицо) службы, ответственной за проведение работ. Во всех случаях лётная полоса должна быть свободна от аэродромной техники не позднее, чем за 5 минут до расчетного времени взлёта или посадки ВС.

12.3. В процессе выполнения работ на ВПП и РД ответственное лицо обязано поддерживать устойчивую радиосвязь с диспетчером УВД (СДП) и через каждые 15 минут проводить контрольную проверку радиосвязи. При отказе радиосвязи или её неустойчивости необходимо прекратить работы и принять экстренные меры для эвакуации техники и людей с ВПП и РД. Сигналом к освобождению лётной полосы при потере радиосвязи (сигнал подаёт диспетчер СДП) является трёхкратное включение и выключение огней ВПП.

12.4. В случае выхода работающей техники из строя ответственное лицо обязано немедленно доложить об этом диспетчеру УВД (СДП) и принять срочные меры для удаления неисправной техники в установленное место за пределы критической зоны радиомаячной системы (РМС).

При возникновении на спецмашине пожара ответственное лицо обязано немедленно доложить об этом диспетчеру службы УВД (СДП) и СПАСОП и принять экстренные меры по тушению пожара. Водитель спецмашины обязан немедленно приступить к тушению пожара, после ликвидации пожара спецмашина должна быть выведена в установленное место.

12.5. После выполнения работ на лётном поле ответственное лицо службы должно убедиться, что в процессе работы спецмашины не было допущено никаких отклонений, препятствующих безопасному выполнению полётов, и доложить руководителю полётов об окончании работ и выводе техники и работников в установленное место.

12.6. В целях обеспечения безопасности полётов все спецмашины, работающие на лётном поле и РД, должны быть оборудованы габаритными и проблесковыми огнями, включёнными во время работы независимо от времени суток, а также средствами внутри аэропортовой связи с руководителем полётов (диспетчером УВД). Проблесковые огни, установленные на спецмашинах, должны быть жёлтого цвета, обладать силой не менее 40 и не более 400 кандел. Эти огни должны устанавливаться на крыше кабины или верхней части конструкции кузова по оси спецмашины так, чтобы был обеспечен круговой обзор огня и его не затеняли надстройки на машине. Опорная площадка проблескового огня должна быть расположена горизонтально. На машине ответственного лица за проведение работ на лётной полосе и РД дополнительно устанавливается радиоприёмник для прослушивания радиообмена на частоте диспетчера УВД.

Каждая спецмашина, работающая на лётной полосе и РД, должна быть оборудована буксировочными устройствами для удаления её при выходе из строя с места работы, за пределы критической зоны.

12.7. Запрещается выезжать на лётную полосу и РД на спецмашинах, не оборудованных (с неисправными) радио- и светосигнальными средствами, буксировочными устройствами, средствами пожаротушения, без сопровождения ответственного лица за проведения работ и без разрешения руководителя полётов.

12.8. При работе на лётной полосе и РД средства связи, габаритные и проблесковые огни, установленные на машинах, выключать **запрещается**.

12.9. Водители спецмашин должны быть обучены правилам ведения внутри аэропортовой связи.

12.10. Во время работы на лётной полосе водители спецмашин обязаны постоянно следить за звуковыми и световыми сигналами и командами по радиии. При получении соответствующей команды по каналам связи или по установленному сигналу водители, работающие на лётной полосе и РД, обязаны прекратить работу и немедленно вывести технику в установленное место за пределы критической зоны.

Глава 13. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАДЕРЖЕК ВЫЛЕТА ВОЗДУШНОГО СУДНА

13.1. Регулярные вылеты ВС по расписанию могут быть обеспечены наземными службами аэропорта при условиях:

- своевременного и качественного обслуживания ВС;
- безаварийной работы наземной техники;
- готовности аэродромных покрытий к производству полётов.

13.2. Для выполнения этих условий ССТ необходимо:

- обеспечить безопасную работу спецмашин при обслуживании ВС и эксплуатационном содержании аэродромных покрытий;
- содержать спецмашины в состоянии постоянной технической готовности;
- добиваться чёткой согласованности в работе со службами аэропорта, принимающими участие в обслуживании ВС и подготовке лётного поля;
- обеспечить резерв спецмашин на время максимальной интенсивности полётов в часы «пик»;
- производить тщательный анализ причины задержек вылетов ВС, постоянно информировать водительский состав о причинах задержек и принимать неотложные меры по их устранению;
- перед заступлением водителей на смену проводить инструктаж с анализом недостатков работы предыдущей смены по обслуживанию ВС.

Глава 14. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ПОВРЕЖДЕНИЙ ВС

14.1. Для предупреждения повреждений ВС спецтранспортом необходимо строгое соблюдение правил организации безопасной работы на аэродроме и особенно в зоне обслуживания

ВС. Водители транспортных средств во всех случаях обязаны уступить дорогу ВС.

14.2. Движение спецтранспорта в зоне обслуживания ВС должно производиться только под руководством должностного лица, ответственного за руководство подъездом, и в строгом соответствии со схемами подъезда (отъезда).

14.3. Скорость движения спецмашин в зоне обслуживания ВС не должна превышать 5 км/ч. Скорость движения по перрону и МС не должна превышать 20 км/ч, при движении в остальных зонах аэродрома 40 км/ч. Указанные ограничения не распространяются на автомашины, выполняющие работы по обслуживанию покрытий и измерениях коэффициента сцепления, а также на пожарные, санитарные машины, вызванные по тревоге.

14.4. Движение всех типов спецмашин на аэродроме должно осуществляться только по установленным маршрутам, маркированным согласно схеме расстановки и организации движения наземной техники. Маркировка маршрутов движения должна соответствовать требованиям Руководства по эксплуатации гражданских аэродромов Туркменистана.

14.5. В учебных классах и гаражах должны быть вывешены плакаты со схемами движения спецмашин по аэродрому и подъезда (отъезда) к ВС.

Глава 15. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИШЕСТВИЯ, ИХ КВАЛИФИКАЦИЯ, ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

15.1. Дорожно-транспортным называется происшествие, возникшее в процессе движения механических транспортных средств, и повлекшее за собой гибель или тяжёлые повреждения у людей, повреждений транспортных средств, сооружений, грузов или иной материальный ущерб. К механическим транспортным средствам относятся: автомашины, спецтранспорт и перронная механизация.

15.2. К дорожно-транспортным происшествиям не относятся:

- происшествия с самоходными механизмами (бульдозерами, тракторами), возникающие во время выполнения ими основных производственных операций, для которых они предназначены (пахота, рытьё траншей), вследствие нарушения правил эксплуатации и требований безопасности труда;

- пожары на движущихся механических транспортных средствах, не связанные с их технической неисправностью.

15.3. Дорожно-транспортные происшествия подразделяются по видам:

- столкновение;
- опрокидывание;
- наезд на препятствие;
- наезд на пешехода;
- наезд на стоящее транспортное средство;
- падение пассажира;
- прочие происшествия.

15.4. Для предупреждения дорожно-транспортных происшествий необходимо:

- допускать к работе на линии только технически исправные транспортные средства, после проверки тормозов, рулевого управления и действия осветительных приборов;

- при движении в опасных условиях (узкие участки дороги, плохое состояние дорожного покрытия, гололёд, ограниченная видимость) снижать скорость до предела, обеспечивающих безопасность движения;

- при движении с включёнными осветительными приборами не допускать ослепления водителей встречных транспортных средств;

- не допускать к управлению транспортными средствами водителей в нетрезвом состоянии;

- регулярно проводить занятия с водителями транспортных средств по правилам дорожного движения и особенностями эксплуатации транспортных средств в ВЛП и ОЗП;

- руководителям и инженерно-техническому составу ССТ постоянно проводить с водителями воспитательную работу, направленную на укрепление трудовой дисциплины.

Глава 16. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ (ТО) СПЕЦМАШИН

16.1. Система технического обслуживания и ремонта (ТО и Р) спецмашин представляет собой совокупность взаимосвязанных средств, документации технического обслуживания, ремонта и исполнителей, необходимых для поддержания и восстановления качества спецмашин.

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

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

16.4. ТО является составной частью эксплуатации спецмашин и направлено:

- на поддержание постоянной технической готовности спецмашин, непосредственно связанной с обеспечением безопасности и регулярности полётов;
- на обеспечение безопасности использования спецмашин по назначению и передвижения в процессе эксплуатации;
- на повышение надёжности спецмашин в условиях реальной эксплуатации.

16.5. ТО спецмашин включает следующие операции:

- уборочно-моечные;
- заправочные;
- смазочные;
- контрольно-диагностические;
- крепёжные;
- регулировочные.

Уборочно-моечные, смазочные, контрольно-диагностические работы выполняются в обязательном порядке.

Глава 17. ВИДЫ, ПЕРИОДИЧНОСТЬ И ТРУДОЁМКОСТЬ ТО СПЕЦМАШИН

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

- ежедневное техническое обслуживание (ЕО);
- первое техническое обслуживание (ТО-1);
- второе техническое обслуживание (ТО-2);
- сезонное техническое обслуживание (СО).

17.2. Основным назначением ЕО является общий контроль, направленный на обеспечение надёжности спецмашин, поддержание в надлежащем состоянии её внешнего вида, заправка топливом, маслом, охлаждающей жидкостью.

Ежедневное обслуживание предусматривает также проверку состояния агрегатов и систем, определяющих безопасность движения.

17.3. Основным назначением ТО-1 и ТО-2 является снижение интенсивности износа деталей, выявление и предупреждение отказов и неисправностей путём своевременного выполнения контрольно-диагностических, смазочных, крепёжных, регулировочных и других работ.

При ТО-1 работы производятся, как правило без снятия с спецтранспорта или частичной разборки (вскрытия) обслуживаемых приборов, узлов, механизмов.

При ТО-2 эти же операции производятся в большем объёме, а в случае необходимости обслуживаемые приборы (узлы, механизмы) вскрывают или снимают с машины.

17.4. Основным назначением сезонного обслуживания (СО) спецмашин является подготовка их к эксплуатации в осенне-зимний и весенне-летний периоды. СО проводится два раза в год и, как правило, совмещается с очередным ТО-1 или ТО-2, дополнительно к которому выполняется ряд работ, связанных с подготовкой спецмашин к соответствующему периоду экс-

плуатации (замена масел, спецжидкостями, электролита, укомплектование средствами обогрева, утепления).

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

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

17.7. Техническое обслуживание (ТО) спецоборудования проводится, как правило, одновременно с ТО базового автомобиля. Отдельные агрегаты спецоборудования, периодичность которого не совпадает с периодичностью ТО базового автомобиля, обслуживается в строгом соответствии с инструкциями заводов-изготовителей, с последующей записью о проделанных операциях в формуляре и подписью ответственного лица.

17.8. Перечень работ по ТО базовых автомобилей, а также технологии ТО спецоборудования определяются нормативно-техническими документами и инструкциями заводов-изготовителей.

Глава 18. РЕМОНТ СПЕЦМАШИН

18.1. Цель ремонта - восстановление исправности либо работоспособности спецмашин и восстановление ресурсов спецмашин или их составных частей.

Качественный ремонт спецмашин является необходимым условием содержания их в состоянии высокой технической готовности и обеспечивается:

- систематическим контролем за техническим состоянием спецмашин и своевременной постановкой их в ремонт;
- наличием ремонтных мастерских, оснащённых технологическим оборудованием, и квалифицированных исполнителей;
- правильной организацией ремонтного производства;
- своевременным обеспечением ремонтных мастерских расходными материалами, запасными частями и имуществом;
- постоянным совершенствованием технологического процесса ремонта спецмашин и механизмов.

18.2. В соответствии с назначением и характером выполняемых работ ремонт спецмашин подразделяется на капитальный и текущий ремонт.

Глава 19. ОРГАНИЗАЦИЯ РЕМОНТА СПЕЦМАШИН

19.1. Ремонт спецмашин проводится в ремонтных мастерских, участки (посты) которых расположены в основных и вспомогательных производственных помещениях, отвечающих требованиям санитарных норм и правил.

19.2. В ремонтных мастерских рекомендуется применять метод бригадного ремонта, при котором ремонт спецмашины выполняется бригадой специализированных исполнителей.

19.3. В отдельных случаях допускается метод индивидуального ремонта, при котором один исполнитель выполняет все операции ремонта спецмашин.

19.4. Контроль качества ремонта спецмашин и механизмов в ремонтных мастерских осуществляет начальник мастерских (инженер, механик).

19.5. Ответственность за организацию ремонта спецмашин, техническое состояние технологического оборудования, учёт и отчётность по ремонту и расходу запасных частей возлагается на главного инженера ССТ.

Глава 20. ПОРЯДОК СПИСАНИЯ СПЕЦМАШИН, СПЕЦОБОРУДОВАНИЯ И ТЕХНИЧЕСКОГО ИМУЩЕСТВА

20.1. С балансов аэропорта могут быть списаны числящиеся в составе основных фондов (средств) морально устаревшие, изношенные и непригодные для дальнейшего использования оборудование, транспортные средства, инвентарь и инструмент, когда восстановление этого имущества невозможно или экономически нецелесообразно.

20.2. Для определения непригодности к дальнейшей эксплуатации спецмашин и оборудования, а также для оформления необходимой документации на их списание с баланса аэропорта/авиапредприятия, приказом руководителя назначается постоянно действующая комиссия по списанию основных фондов.

20.3. Комиссия проводит непосредственный осмотр спецмашины в целях установления её непригодности к восстановлению и дальнейшему использованию устанавливает причины, обусловившие необходимость списания. На основании осмотра и изучения необходимой документации составляется Акт о ликвидации автотранспортных средств, в котором указываются причины списания (износ, преждевременное выбытие вследствие нарушения нормальных условий эксплуатации или аварии), состояние основных узлов, конструктивных элементов и обосновывается невозможность или нецелесообразность их восстановления. В случае выхода машины из строя, в результате аварии, к акту на списание прикладывается копия акта об аварии, а также указываются причины аварии и меры, принятые в отношении виновных лиц.

20.4. В актах на списание указываются данные, характеризующие объект: год изготовления, дата его поступления в аэропорт, время ввода в эксплуатацию, первоначальную стоимость объекта, сумма начисленного износа по данным бухгалтерского учёта, количество произведённых капитальных ремонтов.

20.5. Акт о ликвидации спецмашин или перронной механизации (по истечении срока амортизации), подписанный всеми членами комиссии, представляется на утверждение руководителю аэропорта.

Разборка спецмашин до утверждения акта о ликвидации **не допускается**.

20.6. На основании утверждённых актов на списание производится полная разборка спецоборудования. Детали, узлы и агрегаты списанного и демонтированного автомобиля или механизации и спецоборудования, пригодные для использования в качестве запасных частей и ремонтных материалов, приходятся по соответствующим счетам, на которых учитываются указанные ценности.

Непригодные для использования детали и агрегаты сдаются в металлолом.

20.7. Списание автошин осуществляется по истечении установленного срока службы согласно Карточке учёта работы шин. Непригодность к дальнейшей эксплуатации устанавливает комиссия по списанию. Акт о списании, заверенный всеми членами комиссии, утверждается руководителем аэропорта.

20.8. Списание аккумуляторных батарей осуществляется по истечении установленных сроков службы согласно Карточкам учёта, их работы и технического состояния. Непригодность к дальнейшей эксплуатации аккумуляторов, а также причины их преждевременного выхода из строя устанавливает комиссия по списанию, о чём составляется акт. Акт о списании, заверенный всеми членами комиссии, утверждается руководителем аэропорта.

20.9. Списание малоценного технического имущества службы проводится на основании заключения комиссии. Комиссия на основании осмотра имущества составляет акт на его списания, который утверждается руководителем аэропорта.

Глава 21. ХРАНЕНИЕ СПЕЦМАШИН

21.1. Под хранением машин понимается содержание спецмашин в местах хранения в исправном, полностью укомплектованном состоянии, обеспечивающем их сохранность.

Хранение спецмашин включает:

- подготовку к хранению (техническое обслуживание и консервацию);

- техническое обслуживание в процессе хранения;
- проверку состояния и опробование;
- переконсервацию;
- снятие машин с хранения и подготовку их к использованию по назначению.

21.2. Под сроком хранения понимается период, в течении которого спецмашины не используются по назначению. Хранение спецмашин может быть кратковременным (продолжительностью до одного года) и длительным (на срок более одного года).

Кратковременное хранение производится:

- в случае плановой постановки спецмашины на продолжительный срок хранения;
- при подготовке к перемещению спецмашин железнодорожным или водным транспортом с перерывом в работе;
- при перерыве в работе спецмашин 3 месяца и более;
- при отправке спецмашин в ремонт.

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

21.3. Специфика работы ССТ аэропорта предопределяет постановку на кратковременное хранение спецмашин сезонной эксплуатации. Спецмашины, эксплуатация которых не предусматривается на планируемый год, ставятся на длительное хранение.

21.4. Постановка спецмашин на хранение, их учёт, проверка состояния, консервация должны производиться в полном соответствии с требованиями:

- настоящего Наставления;
- приказов и указаний Администрации гражданской авиации Туркменистана;
- инструкций заводов-изготовителей по эксплуатации конкретных типов спецмашин.

21.5. Контроль за подготовкой спецмашин к хранению, их содержанием и техническим обслуживанием осуществляется главным инженером ССТ.

ПОДГОТОВКА СПЕЦМАШИН К ХРАНЕНИЮ

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

- защита от коррозии металлов, изделий из металлов и изделий, в конструкцию которых входят металлические детали, узлы и агрегаты;
- защита от дефектов деталей, изготовленных из различных неметаллических материалов.

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

- защиту рабочих поверхностей деталей ходовых и силовых двигателей, агрегатов силовой передачи (внутренняя консервация);
- защиту наружных поверхностей деталей, узлов и агрегатов спецмашин (наружная консервация).

21.8. Работы по подготовке спецмашин к хранению проводятся с использованием табельного гаражного оборудования.

21.9. Подготовку спецмашин к хранению следует начинать с тщательного проведения уборочно-моечных работ, при выполнении которых не допускать попадания воды во внутренние полости ходовых и силовых двигателей, агрегатов силовой передачи, в топливные и масляные баки, ресиверные ёмкости, приборы электрооборудования. Наружные поверхности агрегатов необходимо насухо протереть, из труднодоступных мест влагу удалить сжатым воздухом.

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

21.11. Устанавливается следующий порядок подготовки спецмашин на хранение.

Перед кратковременным хранением:

- картеры агрегатов и механизмов, топливные баки, фреоновые и масляные ёмкости заполнить соответствующей рабочей средой (фреоном, горючим и смазочными материалами)

соответствующих сортов), а цилиндры обработать консервационными маслами, содержащими защитную присадку;

- бензиновые баки карбюраторных машин заполнить бензином положенного сорта последнего поступления;

- системы охлаждения двигателей в зависимости от температуры воздуха заполнить водой или охлаждающей низкозамерзающей жидкостью с трёхкомпонентной присадкой;

- аккумуляторные батареи летом и зимой при температуре воздуха не ниже минус 15°C хранить на спецмашинах, зимой при температуре воздуха ниже минус 15°C аккумуляторные батареи снимать и хранить в аккумуляторном цеху;

- индивидуальный комплект запасных частей, инструмента и принадлежностей хранить на машинах.

Перед длительным хранением:

- бензиновые баки карбюраторных двигателей спецмашин хранить незаполненными и обработанными согласно требованиям инструкций заводов изготовителей;

- системы охлаждения двигателей спецмашин, обработанные раствором трёхкомпонентной присадки, содержать незаполненными;

- аккумуляторные батареи со спецмашин снять и хранить в аккумуляторной (отапливаемом помещении);

- уход и контроль за аккумуляторными батареями, а также содержания и освежение их осуществляется в соответствии с действующими инструкциям.

- рессоры и колёса разгрузить;

- индивидуальный комплект запасных частей, инструмента и принадлежностей хранить на складе.

21.12. Автомобильные шины со спецмашин, находящихся на кратковременном и длительном хранении, не снимать.

При хранении спецмашин на открытой площадке шины защищать от воздействия солнечных лучей защитным покрытием, на стекле внутри кабины устанавливаются щиты из картона или другого светонепроницаемого материала.

СОДЕРЖАНИЕ СПЕЦМАШИН НА ХРАНЕНИИ

21.13. Содержание спецмашин на хранении должно обеспечивать их постоянную техническую исправность и готовность к эксплуатации. Хранение спецмашин производится на специально ограждённой территории, где спецмашины содержатся в закрытых помещениях, под навесами или на открытых площадках (укрытыми чехлами).

21.14. В целях обеспечения постоянной технической готовности спецмашин, находящихся на хранении, а также сохранения их оптимального ресурса проводится техническое обслуживание и машин и спецоборудования.

21.15. Техническое обслуживание спецмашин, находящихся на хранении, проводится в соответствии с инструкциями заводов-изготовителей.

Техническое обслуживание специального оборудования должно производиться одновременно с техническим обслуживанием базового шасси (автомобилей и прицепов).

21.16. Для технического обслуживания спецмашин, находящихся на хранении, устанавливается следующая периодичность:

- один раз в месяц (при кратковременном и длительном хранении);

- один раз в полгода (при кратковременном и длительном хранении);

- один раз в год (при длительном хранении).

21.17. Техническое обслуживание специального оборудования спецмашин (один раз в месяц), производится в целях проверки его общего технического состояния и условий хранения.

21.18. Полугодовое техническое обслуживание проводится, как правило, в период перевода спецмашин на сезонную эксплуатацию.

21.19. Техническое обслуживание спецоборудования (один раз в год) производится на спецмашинах, находящихся на длительном хранении, в целях проверки технического состоя-

ния, работоспособности, исправности, соответствия заданных характеристик оборудования и проведения работ по переконсервации при необходимости дальнейшего хранения спецмашин.

21.20. Периодичность и сроки проведения работ по техническому обслуживанию спецмашин, содержащихся на хранении, контролю за техническим состоянием, освежением шин, аккумуляторных батарей, эксплуатационных материалов, переконсервации и проведение регламентных работ отражается в плане-графике технического обслуживания спецмашин и годовом плане эксплуатации и ремонта спецмашин.

21.21 О работах, выполняемых на спецмашинах в процессе хранения по техническому обслуживанию и опробованию, делается отметка в формуляре спецмашины.

СНЯТИЕ СПЕЦМАШИН С ХРАНЕНИЯ

21.22. В соответствии с планом эксплуатации по распоряжению руководителя аэропорта/авиапредприятия спецмашины снимаются с хранения. В распоряжении указываются:

- основание снятия;
- количество спецмашин, марка и номер;
- на какой срок и для каких целей спецмашины снимаются с хранения.

О снятии с хранения делается отметка в формуляре.

21.23. При снятии спецмашины с хранения необходимо:

- снять с машины брезент (чехол);
- распломбировать капот двигателя, двери кабины, инструмент;
- установить аккумуляторные батареи в режим эксплуатации;
- заправить топливные баки, заполнить топливную систему питания, заправить систему охлаждения и систему смазки;
- снять картонные щиты со стекла кабины, установить зеркало заднего вида и щётки стеклоочистителя;
- подготовить двигатель и проверить его работу, довести давление в шинах до нормы;
- снять машины с подставок и освободить рессоры от разгрузочных колодок.

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

21.25. При снятии с хранения машин для проверки спецоборудования в сроки, отличные от сроков, указанных в настоящем Наставлении, вновь должны быть проведены все работы, предусмотренные для подготовки спецмашин к хранению.

Глава 22. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО ОХРАНЕ ТРУДА И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

22.1. Работа по охране труда в ССТ осуществляется в строгом соответствии с требованиями трудового законодательства, руководящих документов АГАТ, профсоюза, требованиями безопасности труда в ССТ аэропорта ГА Туркменистана.

ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

22.2. Организация работы по охране окружающей среды в ССТ, а также ответственность за её состояние возлагаются на начальника службы.

Непосредственное руководство работой по охране окружающей среды возлагается на главного инженера ССТ.

22.3. Ответственность за организацию и состояние работы по охране окружающей среды на отдельных участках ССТ (колонны, цеха) возлагается на начальников этих участков. Ответственность за нарушение установленных норм по охране окружающей среды несут также непосредственные исполнители работ.

22.4. Плановые мероприятия по охране окружающей среды в ССТ должны предусматривать:

- организацию контроля регулировки систем зажигания и питания двигателей спецмашин в целях снижения выделенных вредных веществ, дымности отработанных газов и уровня шума в соответствии с существующими нормативами;
- улавливание и обезвреживание вредных веществ от стационарных источников загрязнения воздуха путём установки газоочистительного и пылеулавливающего оборудования;
- осуществление систематических режимно-наладочных испытаний котло-агрегатов, вентиляционных систем и оборудования;
- организацию тщательного сбора и утилизации отработанных масел, спецжидкостями, автошин, пришедших в негодность, мусора и других отходов;
- оснащение потребителей воды водоизмерительными приборами, использование водоочистных сооружений и систем оборотного водоснабжения;
- реконструкцию и устройство очистных канализационных сооружений.

Глава 23. МЕТРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ (МО) ССТ

23.1. Основной целью метрологического обеспечения ССТ является получение точной и достоверной информации о техническом состоянии спецмашин и механизмов, проведение на её основе мер о принятии, позволяющих обеспечить высокое качество их технического обслуживания и ремонта, безотказность в работе, экономию топливно-энергетических и материальных ресурсов, безопасные условия труда, охрану окружающей среды, регулярность и безопасность полётов.

23.2. Основными задачами метрологического обеспечения ССТ являются:

- поддержание средств измерений (СИ) и контрольно-измерительных приборов в постоянной готовности к применению, обеспечение требуемой точности измерений, выполняемых в ССТ;
- проведение анализа состояния МО эксплуатации и ремонта спецтранспорта, разработка и осуществление мероприятий по его совершенствованию;
- изучение, обобщение и внедрение прогрессивных средств и методов выполнения измерений при контроле технического состояния спецтранспорта;
- внедрение и соблюдение государственных и отраслевых стандартов, руководящих и директивных документов АГАТ, разработка и внедрение стандартов аэропорта по МО спецтранспорта;
- организация учёта наличия средств измерений, испытаний и контроля, стендов, пультов, установок и другого оборудования, поддержания их в постоянной готовности к применению.

23.3. Ответственность за состояние и организацию работ по МО производственной деятельности ССТ возлагается на начальника службы.

23.4. Ответственный за МО в ССТ обязан:

- осуществлять контроль за состоянием МО производственных процессов в подразделениях ССТ, за соблюдением метрологических правил, требований и норм, а также за состоянием, применением и хранением СИ;
- обеспечивать доставку средств измерений, испытаний и контроля, применяемых в ССТ, в ЦМЛ или органы государственной метрологической службы на поверку;
- запрещать использование неисправных и непригодных к применению средств измерений, испытаний и контроля;
- подготавливать акты на списание средств измерений, испытаний и контроля, признанных непригодными к эксплуатации;
- составлять план-графики проведения метрологической экспертизы НТД и метрологической аттестации;
- составлять и представлять на утверждение руководителю ССТ годовые и месячные планы работ по МО производственной деятельности ССТ.

23.5. При эксплуатации и ремонте спецмашин и механизмов должны применяться только исправные, поверенные и допущенные к применению СИ. Применение непроверенных и неисправных СИ и КИП **запрещается.**

Должностные лица (владельцы СИ), виновные в нарушении установленных правил, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

23.6. К применению допускаются только предусмотренные для данных спецмашин СИ и КИП, прошедшие метрологическую аттестацию и государственную или ведомственную поверку в соответствии с требованиями государственных и отраслевых стандартов и руководящей документации АГАТ.

Типовая карта проверки технической исправности спецмашин и их специального оборудования

1. Общие положения

1.1. Автомобили всех типов, допускаемые к эксплуатации на аэродроме, должны состоять на учёте в органах Дорожной полиции, иметь государственные номерные знаки, а также гаражные номера, паспорта и формуляры.

1.2. Специализированная техника и другие механизмы, которые не подлежат учёту в органах Дорожной полиции, должны иметь ведомственные номерные знаки, гаражные номера, формуляры.

1.3. Подготовка спецтранспорта к выпуску на линию осуществляется инженерно-техническим и водительским составом ССТ.

1.4. **Запрещается** выпуск на линию технически неисправных спецмашин, не имеющих надлежащего вида, не оборудованных средствами световой сигнализации и радиосвязи, некомплектованных средствами пожаротушения, медицинской аптечкой и буксировочными тросами.

1.5. Техническое состояние спецмашин и механизмов должно соответствовать требованиям инструкций заводов-изготовителей.

1.6. Запрещается допуск к работе на аэродроме водителей, не имеющих специальной подготовки и не прошедших медицинский контроль, не обученных работе с радиостанциями.

1.7. Водители, имеющие в талоне три отметки о нарушении правил движения и требований Технологии взаимодействия служб, обеспечивающими полёты, могут быть допущены к работе приказом руководителя аэропорта только после повторной проверки квалификационной комиссией их знаний правил движения эксплуатации спецмашин на аэродроме.

2. Порядок выпуска аэродромных спецмашин на линию и проверки их технической исправности

Водитель, выезжающий на линию **обязан**:

2.1. Перед заступлением на смену пройти медицинский осмотр, получить у диспетчера спецколонны путевой лист.

2.2. Проверить техническую исправность машины, её комплектность и устранить выявленные недостатки.

При проверке технической исправности и комплектности машины необходимо:

- осмотреть машину снаружи проверить её внешний вид, убедиться в отсутствии повреждений, проверить состояние рабочего оборудования, двигателя базового шасси и двигателя привода рабочего оборудования, деталей трансмиссии, ходовой части и кабины водителя, убедиться в отсутствии протекания топлива, масла, спецжидкостей и воды;

- проверить комплектность противопожарного оборудования, медицинской аптечкой, буксировочным тросом;

- проверить состояние буксировочных устройств спецмашины, крюков или буксирной вилки со шкворнем на переднем бампере и тяговый крюк на фор-копе;

- проверить работу светосигнального оборудования: фар, габаритных огней, сигналов поворота, стоп-сигнала, проблескового (импульсного) огня.

2.3. Проверить работу средств радиосвязи. При этом необходимо:

- осмотреть все блоки, проверить их наличие и крепление;

- на блоках радиостанции не должно быть механических повреждений, влияющих на работу радиостанции;

- убедиться в механической исправности и плавности хода органов управления путём неоднократного их перевода в различные положения;

- осмотреть блочные и кабельные разъёмы, разъём электропитания и антенные соединения;
- установить органы управления в положения, соответствующие заданному режиму работы;
- проверить давление воздуха в пневматических шинах колёс спецмашин;
- проверить уровень масла в двигателе базового шасси и привода рабочего оборудования.

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

- опломбирование спидометра и его исправность;
- отсутствие повреждений органов управления;
- свободный ход рулевого колеса;
- свободный ход педалей сцепления и колёсного тормоза;
- исправность действия стояночного действия стояночного тормоза;
- работу контрольных приборов и указателей на приборном щитке;
- запустить двигатель и проверить его работу «на слух» на различных оборотах;
- проверить исправность действия рабочего оборудования подъём, опускание, повороты, вращение и т.п.).

2.5. На ходу машины проверить действие:

- рулевого управления;
- сцепления;
- колёсных тормозов.

2.6. Предъявить спецмашину механику для проведения контрольного осмотра, а также следующие документы:

- удостоверение на право управления автомобилем;
- талон на право работы на аэродроме (перроне);
- путевой лист с отметкой о допуске к работе с личной подписью водителя.

2.7. Устранить перед выездом на линию неисправности спецмашины, выявленные при контрольном осмотре.

ВНИМАНИЕ. Водители всех спецмашин и механизмов несут персональную ответственность за эксплуатацию технически неисправных и неукomплектованных спецмашин и механизмов, за обеспечение безопасности и регулярности полётов ВС.

Механик при выпуске спецмашин на линию обязан:

- проверить наличие у водителя установленной документации и прохождение медицинского контроля;
- произвести контрольный осмотр спецмашины и установить степень её технической исправности. При этом необходимо:
 - произвести внешний осмотр машины и убедиться в отсутствии повреждений, проверить состояние рабочего оборудования, двигателя привода рабочего оборудования, деталей трансмиссии, ходовой части, убедиться в отсутствии протекания топлива, масла, спецжидкостей и воды;
 - проверить комплектность автомашины пожарным оборудованием, медицинской аптечкой, буксировочным тросом;
 - проверить состояние буксировочных устройств спецмашины: крюков или буксирной вилки со шкворнем на переднем бампере машины;
 - проверить работу светосигнального оборудования фар, габаритных огней, сигналов поворота, стоп-сигнала, проблескового огня;
 - проверить работу средств радиосвязи;
 - в кабине водителя осмотреть контрольные приборы и указатели на приборном щите, показание спидометра, его опломбирование.

Удостоверить подписью в путевом листе техническую исправность и укомплектованность выпускаемых на линию спецмашин, количество топлива в баках.

ВНИМАНИЕ. Механик колонны несёт персональную ответственность за выпуск на линию технически неисправных и неукомплектованных спецмашин, за обеспечение безопасности и регулярности полётов ВС при эксплуатации выпущенных на линию спецмашин.

По окончании смены водитель обязан:

- сдать спецмашину механику и доложить о техническом состоянии машины и специального оборудования;
- сдать диспетчеру службы спецтранспорта оформленный путевой лист, подписанный водителем и механиком, с отметками количества топлива в баках и показаний спидометра.

Механик обязан:

- принять машину у водителя и подписать путевой лист;
- о всех неисправностях машины и специального оборудования доложить начальнику колонны и сделать записи в журнале приёма-передачи смены.

Приложение 2

ПЕРЕЧЕНЬ

спецмашин, предназначенных для эксплуатационного содержания аэродромных покрытий, подлежащих оборудованию проблесковыми огнями и радиостанциями внутри аэропортовой связи

Поливомоечные машины

Аэродромные уборочные машины

Подметально-уборочные машины

Автомшины с разбрасывателями химических реагентов

Тепловые машины

Ветровые машины

Маркировочные машины

Самоходные заливщики швов

Машина контролирующего производство работ на аэродроме дополнительно оборудуется радиоприемником для прослушивания радиообмена на частоте диспетчера посадки и экипажей с руководителем полетов (диспетчером).

Машина, для измерения коэффициента сцепления (или машина, транспортирующая аэродромную тормозную тележку АТТ-2)

УТВЕРЖДАЮ

“ ”

АКТ № _____

осмотра спецмашин производственно-технической базы.

Основание: _____

Комиссия в составе:

Председатель: _____

Члены комиссии:

провели проверку технического состояния спецмашин, их комплектность и пригодность к выполнению работ в _____.

В результате осмотра установлено:

Заключение комиссии:

Председатель комиссии: _____

Члены комиссии:

Служба спецтранспорта _____
 (наименование организации гражданской авиации)

Журнал выхода спецмашин и автомобилей на линию

" _____ " _____ 20__ г.

№ путевого листа	Марка автомобиля (спецмашины)	Марка автомобиля (спецмашины)	Ф.И.О. водителя	Подпись водителя в получении путевого листа	В чье распоряжение выделена спецмашина	Маршрут движения	
						Место отправления	Место назначения
1	2	3	4	5	6	7	8

продолжение таблицы

Время		Показания спидометра		Остаток топлива		Подпись диспетчера	Примечание
выезда	прибытия	при выезде	при возвращении	при выезде	при возвращении		
9	10	11	12	13	14	15	16

(лицевая сторона)

(организация гражданской авиации)

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

(Ф.И.О)

работающий в _____

(организация гражданской авиации и занимаемая должность)
изучил Инструкцию по руководству подъездом (отъездом) спецмашин к
воздушным судам при их обслуживании и освоил практически сигналы для
руководства подъездом (отъездом).

Приказом руководителя организации гражданской авиации (начальника
аэропорта) № _____ от " ____ " _____ 20__ г. допущен к работе по
руководству подъездом (отъездом) спецмашин типа _____ к
воздушным судам типа _____

Зам. руководителя организации гражданской авиации
(начальника аэропорта) _____

(подпись)

М. П.

" ____ " _____ 20__ г.

При изъятии или утере возобновляется после проверки знаний Инструкции
по руководству подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам.

(оборотная сторона)

Отметки о нарушениях

№ п/п	Дата (число, месяц, год)	Вид нарушения	Должность, ф.и.о., подпись лица, сделавшего замечание

**Журнал учета
дорожно-транспортных происшествий в организациях
гражданской авиации**

№ п/п	Дата и время происшествия	Данные о водителе: 1) Ф.И.О. 2) класс и стаж работы 3) на каком часу работы произошло происшествие	Модель транспортного средства и его номерной знак	Вид происшествия	Место происшествия
1	2	3	4	5	6

продолжение таблицы

Обстоятельства происшествия	Последствия				Причины происшествия	Принятые меры	Дата высылки и № донесения	Примечание
			Материальный ущерб в тенге					
			по подвижному составу	по грузу				
7	8	9	10	11	12	13	14	15

_____ (наименование организации гражданской авиации)

**Донесение
о дорожно-транспортном происшествии**

1. Дата, время и место происшествия _____

2. Тип (марка) и номерной знак спецмашины _____

3. Кто управлял спецмашиной _____

(Ф.И.О.)

(класс, стаж работы водителя)

4. На каком часу работы водителя произошло происшествие, состояние водителя _____

5. Вид дорожно-транспортного происшествия _____

6. Краткое описание происшествия _____

7. Погода, условия видимости _____

8. Причины происшествия _____

9. Последствия происшествия _____

а) погибло и умерло от ранений (человек)

в том числе:

водитель, пассажиры _____

пешеходы _____

б) получили телесные повреждения (человек)

в том числе:

водитель, пассажиры _____

пешеходы _____

в) техническое состояние спецмашины после происшествия и материальный ущерб в тенге _____

г) прочий ущерб (утрата груза) _____

10. Кто из работников организации, управления выезжал на место происшествия _____

11. Меры, принятые к виновному в происшествии _____

12. Мероприятия по предупреждению подобных происшествий _____

Руководитель организации гражданской авиации _____

(подпись)

**КАРТОЧКА УЧЁТА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА
СПЕЦМАШИН**