



Ufa International
Airport

УТВЕРЖДЕНО
распоряжением ЗГД по ТАПБ, ОАСР и режиму
АО «Международный аэропорт «Уфа»
от 06.07.2023 г. № 01-19/775/430

РД 775.14-23
РУКОВОДСТВО
ПО ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ПЕРРОНЕ
АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ «УФА»

Разработчик
Должность
Начальник отдела ГО, ЧС и
ПБ

05.07.2023
Дата


Подпись

И.О. Фамилия
Р.У. Губайдуллин

В бумажном виде не является управляемым экземпляром



Раздел 0. Сведения о документе

Информация о текущем издании документа

Название:	Руководство по пожарной безопасности на перроне АО «Международный аэропорт «Уфа»		
Код:	РД 775.14-18	Текущее издание	6
Разработчик:	Начальник отдела ГО, ЧС и ПБ Губайдуллин Р.У.	тел./e-mail:	53-59, oborona@airportufa.ru
Экземпляр 1:	ОГО, ЧС и ПБ	Экземпляр 2:	ОГО, ЧС и ПБ
Экземпляр 3:	http://airportufa/ Служба качества и сертификации/ ОГО, ЧС и ПБ		
Экземпляр 5:	ПДС, СПО, АС, СПАСОП, ИБП, служба ГСМ, УТК, служба ЭСТОП, СГМ, СТиАБ, ССТ		

История документа

Издание	Ревизия	Утвержден	Введен	Обоснование
6	0	06.07.2023 01/19/775/430	12.07.2023	Заменяет и отменяет «Руководство по пожарной безопасности на перроне АО «Международный аэропорт «Уфа» от 21.09.2018 г. РД 775.14-18, издание 5



Содержание документа

Раздел 0. Сведения о документе	0-2
Раздел 1. Основные положения.....	1-1

В бумажном виде не является управляемым экземпляром



Раздел 1. Основные положения

Содержание раздела

Раздел 0. Сведения о документе	0-2
Раздел 1. Основные положения	1-1
1. Введение	1-2
2. Общие положения	1-2
3. Термины и определения, обозначения и сокращения	1-2
4. Основные положения	1-2
4.1. Содержание мест стоянок воздушных судов, технологического оборудования и средств механизации	1-2
4.2. Обслуживание воздушного судна	1-3
4.3. Заправка воздушного судна топливом	1-7
4.4. Заправка ВС топливом с пассажирами на борту	1-8
4.5. Меры безопасности при работе с заправочными рукавами	1-9
4.6. Подогрев (кондиционирование) воздушных судов	1-10
4.7. Запуск и опробование двигателей ВС	1-11
4.8. Доступность и использование средств пожаротушения на МС	1-12
4.9. Содержание закрепленной территории обслуживания ВС	1-12
4.10. Ответственность	1-12
4.11. Действия при разливе ГСМ на перроне аэропорта	1-13
4.12. Возможные виды пожаров на ВС на перроне	1-13
4.13. Информирование о происшедшем пожаре на ВС	1-13
4.14. Пожар разлитого под ВС авиатоплива	1-14
4.15. Пожар внутри фюзеляжа	1-14
4.16. Пожар силовой установки	1-15
4.17. Пожар органов приземления	1-15



1. Введение

1.1. Настоящее Руководство по пожарной безопасности на перроне АО «Международный аэропорт «Уфа» (далее по тексту - Руководство) определяет меры по соблюдению требований пожарной безопасности на перроне при выполнении работ, связанных с обслуживанием ВС.

2. Общие положения

2.1. Настоящее Руководство по пожарной безопасности разработано на основе и в соответствии со следующими нормативными документами:

- Федеральный закон «О пожарной безопасности» от 21.12.1994г. № 69-ФЗ;
- Федеральный закон «Об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма и последствий потребления табака» от 23.02.2013г. № 15-ФЗ;
- Правила противопожарного режима в Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 16 сентября 2020 г. № 1479;
- «Руководство по стандартам ISAGO (GOSM)» (ORM-HS 9.3.1).

3. Термины и определения, обозначения и сокращения

3.1. Для целей настоящего документа применяются термины и определения, приведенные во внутреннем нормативном документе «Термины и определения. Словарь».

3.2. В настоящем документе не применяются специальные обозначения.

3.3. Для целей настоящего документа применяются сокращения, приведённые во внутреннем нормативном документе «Термины и определения. Словарь», а также следующие:

АО «МАУ» - Акционерное Общество «Международный аэропорт «Уфа».

СОПП - служба организации пассажирских перевозок.

СРП - сменный руководитель производства.

4. Основные положения

4.1. Содержание мест стоянок воздушных судов, технологического оборудования и средств механизации

4.1.1. Места стоянок ВС должны быть расположены на расстоянии не менее:

- 100 м от складов ГСМ, стоянок топливозаправщиков;
- 50 м от производственных зданий и сооружений, за исключением ангаров, где ВС могут устанавливаться не ближе 25 м от ангара, а также должны быть оборудованы средствами связи.

4.1.2. Территория вокруг мест стоянок ВС (в радиусе не менее 50 м) должна постоянно содержаться в чистоте, очищенной от сухой травы, мусора и горючих материалов. Для слива отстоя топлива и отработанного масла должны устанавливаться специальные емкости, а для сбора использованных обтирочных материалов (ветоши) - металлические ящики с плотно закрывающимися крышками.

4.1.3. Обтирочные материалы, отстой и отработанные масла после смены убираются.



4.1.4. Порядок размещения ВС на стоянках, а также минимальные безопасные расстояния между ВС устанавливаются согласно схемой размещения стоянок ВС в аэропорту «Уфа».

4.1.5. Места размещения технологического оборудования, средств механизации, связи и пожаротушения, емкостей для слива отстоя топлива и отработанного масла, ящиков для сбора использованных обтирочных материалов определяются соответствующими ведомственными нормами технологического проектирования. При этом места для установки емкостей под слив, отстоя топлива и отработанного масла, а также места для сбора использованных обтирочных материалов должны оборудоваться на расстоянии не менее 25 м от стоянок ВС и обозначаться на местности указателями (табличками, знаками безопасности).

4.1.6. Воздушные суда, на которых не производится наземное обслуживание, должны быть обесточены и заземлены, а входные двери и грузовые люки закрыты на замки.

4.1.7. Места стоянок ВС, в том числе и на грунтовых аэродромах, должны быть оборудованы стационарными заземляющими устройствами для защиты от статического электричества. Величина сопротивления заземлителя допускается до 100 Ом.

4.1.8. При объединении заземляющих устройств для защиты от статического электричества с заземляющими контурами для электрооборудования и вторичных проявлений молнии, величина сопротивления заземлителя не должна быть более той, которая требуется для защиты от этих явлений.

4.1.9. Техническая эксплуатация заземляющих устройств ВС должна осуществляться в соответствии с требованиями ФАП 262. Контактные гнезда заземляющих устройств мест стоянок ВС должны обозначаться в виде круга красного цвета диаметром 0,3 м с обводкой его кольцом белого цвета шириной 0,1 м и постоянно содержаться очищенными от земли, снега и льда.

4.1.10. Все ВС, находящиеся на стоянках, в том числе в ангарах АТБ и СРК, должны быть постоянно заземлены. В комплекте технологического оборудования мест стоянок ВС должны быть переносные заземляющие тросы, оборудованные штырем на одном конце и зажимом на другом, для заземления ВС, не имеющих стационарных заземляющих тросов. Соединения штырей и зажимов с тросами должно быть сварным или посредством пайки. Применение болтовых соединений не допускается

4.1.11. На местах стоянок ВС запрещается:

- а) проливать на покрытие (землю) топливо, масло, гидросмесь и другие легковоспламеняющиеся и горючие жидкости;
- б) курение (ФЗ от 23.02.2013г. № 15-ФЗ);
- в) оставлять без надзора работающие средства механизации и технологическое оборудование, а также ВС с подключенными аэродромными источниками электропитания;
- г) запускать двигатели или производить другие работы без первичных средств пожаротушения.

4.2. Обслуживание воздушного судна

4.2.1. Все работы, выполняемые на ВС, с использованием горючих и пожароопасных веществ (заправка, промывка и испытание топливной, масляной, кислородной и гидравлической систем; промывка двигателей; работы с применением органических



растворителей, клеев, герметика и т.п.) должны производиться под руководством лица, ответственного за обеспечение пожарной безопасности этих работ.

В зонах, где ведутся работы с использованием горючих веществ производить параллельно другие работы не разрешается. ВС на этот период должно быть обесточено.

4.2.2. Перед началом работ на ВС в ангаре, с использованием горючих веществ необходимо:

- обесточить ВС;
- подключить ВС к заземляющему контуру, убедиться в надежности контакта заземлительного штыря с контуром, присоединить к ВС буксировочное водило;
- открыть все имеющиеся на ВС двери, форточки и люки для проветривания и в целях экстренной эвакуации людей в случае возникновения пожара;
- установить в зоне работ передвижные приточно-вытяжные вентиляционные установки во взрывозащищенном исполнении;

4.2.3. Горючие вещества, необходимые для работ на ВС, должны доставляться на рабочие места в готовом виде, в ограниченных, обусловленных технологией количествах, в специальных установках, емкостях или таре. Тара для горючих веществ должна изготавливаться из материалов, не образующих искр, конструктивное исполнение тары должно препятствовать проливанью жидкостей.

4.2.4. Приготовление или разбавление горючих веществ растворителями на рабочих местах не разрешается.

4.2.5. На время обеденного перерыва, по окончании рабочей смены или завершении работ горючие вещества и пожароопасные материалы (обтирочные салфетки, ветошь, тампоны и др.) должны убираться в специально отведенные для этого места вне ВС.

4.2.6. Ручной инструмент, применяемый при выполнении работ с использованием горючих веществ, во взрывоопасной зоне, а также на топливной, гидравлической и кислородной системах, должен быть изготовлен из материалов, не образующих искр.

4.2.7. Инструмент, применяемый для обслуживания кислородных систем, должен быть чистым, обезжиренным и не должен использоваться для других работ.

4.2.8. Переносные светильники и электроинструмент, применяемые для работ непосредственно на ВС, должны питаться от электросети постоянного тока напряжением не выше 24 В и переменного тока не выше 12В. Применять автотрансформаторы в ВС для этих целей запрещается.

4.2.9. Подключение переносных светильников и электроинструмента к электросети должно производиться вне ВС.

4.2.10. Для работы во взрывоопасной зоне, на топливной, гидравлической кислородной системах переносные светильники должны быть только взрывобезопасного исполнения. Использовать электроинструмент во взрывоопасных зонах запрещается.

4.2.11. Переносные светильники должны иметь защитную сетку, крюк для подвески, шланговый провод достаточной длины с исправной изоляцией.

4.2.12. Провод, питающий лампу или электроинструмент, не должен касаться влажных или горячих поверхностей. При обнаружении неисправности светильника, электроинструмента или провода работу необходимо немедленно прекратить, а электросеть неисправных потребителей обесточить.

4.2.13. Исправность переносных светильников и электроинструмента должна проверяться не реже одного раза в месяц, а также перед выдачей для работы.

4.2.14. Огневые работы на ВС не разрешаются. При необходимости проведения сварочных работ детали или узлы должны сниматься с ВС, и их сварку следует проводить



в специальных помещениях. В исключительных случаях допускается производить сварку трещин узлов и деталей снаружи ВС при оформлении разрешения на проведение сварочных работ, подписанного главным инженером аэропорта и при соблюдении следующих дополнительных требований:

- сварочные работы должны производиться с оформления письменного разрешения должностным лицом инженерно-технической службы авиакомпании, уполномоченным на выдачу разрешения с выполнением контроля над проведением работ;

- место проведения работ должно быть обеспечено первичными средствами пожаротушения;

- стоянка самолета, на котором производятся работы, должна быть удалена от ангара для ВС и других зданий, сооружений аэропорта на расстояние не менее 50 м и оборудована средствами связи для вызова АСО СПАСОП.

4.2.15. При демонтаже и промывке двигателей, топливной, масляной или гидравлической систем под места разъемов должны быть установлены противни (поддоны) для сбора вытекающей жидкости, а также экраны для защиты от брызг и облива других частей ВС.

4.2.16. Стекающие из систем жидкости должны систематически удаляться по мере накопления и обязательно при перерыве на обед, по окончании смены или завершении работ. Пролитые на землю жидкости должны убираться немедленно (засыпать залитые места специальным реагентом или чистыми сухими опилками, после чего убрать).

4.2.17. Все работы, связанные с промывкой отдельных съемных узлов и агрегатов пожароопасными органическими растворителями, должны проводиться в специальном помещении, оборудованном для этих целей, или вне помещений, но не ближе 25 м от ВС.

4.2.18. Промывка двигателей, как правило, должна производиться пожаробезопасными техническими моющими средствами. При промывке двигателей с применением пожароопасных органических растворителей необходимо вводить в них антистатические при применении пожароопасных органических растворителей необходимо вводить в них антистатические присадки.

4.2.19. После промывки двигатель в течение 15 мин следует проветрить, а затем продуть сжатым воздухом.

4.2.20. При замене двигателя или воздушного винта необходимо отключить электропитание, обеспечивающее запуск двигателя, снять аккумуляторы, заизолировать отключенные провода, поставить заглушки на штепсельные разъемы и трубопроводы.

4.2.21. При ремонте, промывке, испытании на герметичность или тарировке топливной системы все потребители электроэнергии на ВС, кроме обслуживающих тарировку, должны быть отключены. Проведение других работ на ВС в это время не разрешается.

4.2.22. При проверке на герметичность топливной системы рычаги управления двигателями должны находиться в положении «СТОП», а электромагнитные клапаны на двигателях обесточены. При обнаружении течи давление в топливной системе должно быть снижено, а следы топлива удалены.

4.2.23. Заправка, обслуживание, ремонт и проверка кислородных систем ВС должны производиться на площадке, очищенной от следов топлива и масел. Кислород при соединении с жиродержащими веществами взрывоопасен.

4.2.24. При обслуживании и ремонте кислородных систем не допускается попадание жиров (масел, смазки) в систему, на ее соединения и инструмент.



4.2.25. Все зарядные штуцера на соединительном шланге кислородной зарядной станции перед соединением с системой зарядки должны быть обезжирены и просушены. Обезжиривание производится чистыми хлопчатобумажными тампонами, смоченными спиртом.

4.2.26. При обнаружении утечки кислорода из системы заправка кислородом должна быть прекращена, а кабина, салон и отсеки электрооборудования проветрены. После устранения дефектов кислородная система должна продуваться сухим азотом.

4.2.27. Отогрев замерзшей кислородной аппаратуры разрешается производить воздухом, нагретым не выше 70°C. При применении моторных подогревателей необходимо проверить исправность их калориферов.

4.2.28. При работе с кислородной системой запрещается:

- производить на ВС в это же время какие-либо другие работы;
- пользоваться источниками воспламенения в радиусе менее 25 м от кислородного оборудования;
- производить работы по разъему трубопроводов кислородной системы при наличии давления кислорода в системе;
- допускать касание или крепление жгутов электропроводки с трубопроводами кислородной системы.

4.2.29. Заправка, промывка и испытание гидросистемы должны производиться на специальном гидростенде закрытым способом - через бортовые штуцера заправки. Для выполнения работ необходимо использовать только специально предназначенные съемные элементы, приспособления и инструмент.

4.2.30. Во время заправки промывки испытания гидросистемы на ВС не должно производиться никаких других работ.

4.2.31. При обнаружении утечки подачу гидрожидкости следует немедленно прекратить. Подтягивать гайки, производить крепление или другие исправления системы в процессе ее заправки, промывки или слива запрещается.

4.2.32. При техническом обслуживании электрорадионавигационного оборудования необходимо выполнять следующие требования:

- электропотребители, питающиеся от сети напряжением выше 12В, должны быть заземлены;
- при снятии аппаратуры электросеть ВС должна быть обесточена, штепсельные разъемы закрыты технологическими заглушками, свободные концы проводов заизолированы;
- системы электрорадионавигационного оборудования при проверке на ВС должны быть оборудованы автоматами защиты электросети, отключающими напряжение при неисправности;
- производить осмотр электрических устройств при обесточенной бортовой электросети, во избежание коротких замыканий соблюдать особую осторожность, если осмотр требуется выполнять под напряжением;
- определять наличие напряжения в цепи только прибором, не допускать проверку на «искру».

4.2.33. При техническом обслуживании электрорадионавигационного оборудования запрещается:

- применять предохранители и автоматы защиты, рассчитанные на больший ток, чем предусмотрено схемой;



- выполнять монтажные и демонтажные работы на оборудовании, находящемся под напряжением;
- закрывать оборудование предметами, ухудшающими теплоотдачу;
- оставлять открытыми электрощитки распределительных устройств, распределительные коробки, клеммные панели аппаратуры, находящиеся под напряжением;
- включать и выключать источники электроэнергии и проверять электрооборудование при заправке или сливе топлива, при течи топлива;
- паять провода в отсеках, где расположены топливные баки, и в местах, где только что производились работы с применением горючих веществ;
- устанавливать осветительные и сигнальные лампы, полупроводниковые диоды и т.п. типов и мощностей, не предусмотренных для данной системы;
- вскрывать и разбирать в условиях эксплуатации автоматы защиты сети, выключатели, переключатели и концевые выключатели для устранения неисправностей;
- использовать изоляционные материалы, не предусмотренные технологией;
- подсоединять провода к местам, не предусмотренным монтажной схемой;
- подключать под один контактный болт более трех проводов, а также провода, значительно отличающиеся по сечению;
- использовать аэродромные источники электроэнергии, напряжение (частота) которых не укладывается в пределы допусков;
- подключать к ВС аэродромные источники электропитания с неисправными разъемами или поврежденными кабелями.

4.3. Заправка воздушного судна топливом

4.3.1. Заправка ВС топливом должна производиться в строгом соответствии с Наставлением по службе горюче-смазочных материалов в Гражданской авиации, Наставлением по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники, Инструкцией по охране труда и пожарной безопасности на объектах авиатопливообеспечения предприятий ГА, а также в соответствии с РЛЭ и РТЭ, через 5 минут после остановки роторов двигателей.

4.3.2. Неисправный и необорудованный искрогасителями спецавтотранспорт (ТЗ, МЗ) к работам по заправке ВС не допускается.

Категорически запрещается:

- а) ударять по металлическим деталям спецтранспорта инструментом или предметами, способными вызвать искру. На 25 метров от места заправки не должно производиться никаких работ, вызывающих воспламенение или искрообразование.
- б) производить какие-либо ремонтные работы при заправке ВС;
- в) оставлять в кабине управления или кабине водителя ветошь или чехлы со следами нефтепродуктов;
- г) использовать для протирки оборудования технические салфетки или ветошь из шелка, вискозы, синтетических материалов;
- д) передавать во время дежурства управление спецтранспортом другому лицу, оставлять его без надзора при наполнении на пункте налива, при заправке ВС;
- е) производить заправку ВС с работающими силовыми установками.
- ж) заправка по схеме ВС - ТЗ - ТЗ (из ТЗ в ТЗ и далее в ВС).



4.3.3. Для безопасной заправки ВС с помощью ТЗ необходимо:

- а) установить ТЗ у заземленного ВС так, чтобы противопожарный разрыв между ТЗ и крайними точками ВС был не менее 5 м;
- б) выключить маршевый дизельный двигатель у ТЗ, имеющих автономный двигатель для работы насоса;
- в) заземлить ТЗ к контактному устройству аэродромного заземлителя;
- г) выравнять потенциалы между корпусами ТЗ и ВС путем их соединения металлическим тросом;
- д) обеспечить электрическое соединение наконечника нижней заправки с бортовым заправочным штуцером путем включения штыря троса наконечника в приемное гнездо бортового заправочного штуцера;
- е) при верхней заправке ВС обеспечить соединение раздаточного крана (пистолета) с корпусом ВС путем включения штыря троса раздаточного крана в бортовое гнездо ВС, если заправочная горловина ВС не оборудована приемным бортовым гнездом, необходимо прикоснуться раздаточным краном к обшивке ВС на расстоянии не ближе 1,5 м от заправочной горловины, после чего опустить его в горловину топливного бака;
- ж) по окончании заправки выполнить операции в порядке, обратном подключению.

4.3.4. При использовании для заправки ВС автопоезда, состоящего из одного тягача и двух цистерн, он должен быть оборудован тросом выравнивания потенциалов, надежно соединяющим корпуса и оборудование обеих цистерн в единую электрическую цепь. Для заземления автопоезда используется один трос.

4.4. Заправка ВС топливом с пассажирами на борту

4.4.1. Заправка ВС топливом производится, как правило, без пассажиров на борту. Как исключение, допускается дозаправка ВС топливом с пассажирами на борту в промежуточных аэропортах (при ограничении времени стоянки, отдаленности места стоянки от аэровокзала в сочетании с плохими метеоусловиями и т.п.) по решению командира ВС. Сменный руководитель производства (СРП) имеет право отказать в заправке с пассажирами на борту ВС, если не обеспечено одно из перечисленных условий:

- а) предупредить пассажиров о том, что они не должны включать или выключать освещение, пользоваться зажигалками, спичками, курить или иным образом создавать источники воспламенения;
- б) включить освещение выходов и световое табло с надписью: «НЕ КУРИТЬ»;
- в) установить у каждого из основных выходов ВС трапы, обеспечив к ним свободный доступ;
- г) бортпроводникам или членам экипажа, занять место у дверей, чтобы в случае необходимости руководить эвакуацией пассажиров.
- д) поддерживать двухстороннюю связь между наземным персоналом заправочного средства и экипажем с использованием бортовых систем внутренней связи.
- е) должны находиться аэродромные средства пожаротушения, пожарно-спасательный расчет.

Если в ходе дозаправки будут обнаружены пары топлива внутри ВС, течь и разлив топлива на землю или возникнет какая-либо другая опасность, то все пассажиры должны быть немедленно эвакуированы, а заправка ВС прекращена до устранения опасности.



4.5. Меры безопасности при работе с заправочными рукавами

4.5.1. Рукава устанавливаются на пунктах налива, на авто топливных цистернах (АТЦ), на передвижных и стационарных средствах заправки ВС авиаГСМ, на топливомаслораздаточных колонках, а также используются для различных складских перекачек.

4.5.2. Не допускается хранить рукава в помещениях, где находятся растворители, бензин, масла, керосин, кислоты, щелочи и другие вещества, разрушающие резину, тканевые элементы и вызывающие коррозию металлической проволоки.

4.5.3. Рукава, бывшие в употреблении перед укладкой на хранение должны быть просушены.

4.5.4. Рукава перед установкой на средство заправки должны подвергаться гидравлическим испытаниям на герметичность.

4.5.5. Величина гидравлического давления при испытаниях рукавов на герметичность составляет двойное рабочее давление. Результаты гидравлических испытаний должны оформляться актом.

4.5.6. Перед монтажом рукавов, хранившихся при температуре ниже 0°C, они должны выдерживаться не менее 24 часов при температуре 20 + 5 °С.

4.5.7. При монтаже рукавов необходимо соблюдать следующие требования:

- поверхность трубопроводов, на которую крепится рукав, должна быть чистой (без следов консервации, ржавчины и т.д.) и гладкой (без заусенцев и острых кромок), чтобы не повредить внутренние поверхности рукава при армировке;
- для облегчения монтажа допускается смачивать водой арматуру, на которую должен крепиться рукав.

4.5.8. После монтажа рукавов на средства заправки и другие объекты склада ГСМ (пункты налива и т.д.) для промывки их внутренней поверхности через них должна проводиться пробная прокачка топлива и контроль чистоты.

4.5.9. При эксплуатации рукавов необходимо:

- соблюдать нормы давления, температуры и радиусов изгиба (не менее минимальных) приведенные в действующей технической документации на рукава;
- перекачивать через рукава только те марки ГСМ, для которых они предназначены;
- не допускать переезда рукавов автотранспортом или придавливания их тяжелыми предметами;
- следить, чтобы не было натяжения рукавов при подсоединении их к бортовым штуцерам заправки ВС, к приемному устройству топливозаправщика при заполнении его нижним наливом;
- не допускать скручивания рукава относительно собственной продольной оси при развертывании его с намоточного барабана средств заправки и при обратной намотке на него;
- ежедневно протирать рукава ветошью с целью устранения попавших на них грязи, жидкостей и т.д., способствующих быстрому их износу.

4.5.10. В процессе эксплуатации всех рукавов, применяемых в службе ГСМ (на пунктах налива (ПН), средствах заправки, АЗС и т.д.) проводится ежесменный контрольный осмотр внешнего состояния. Расслоение верхнего резинового слоя резиновых рукавов и разломачивание верхнего слоя капроновых рукавов не допускается.

4.5.11. К эксплуатации допускаются рукава, имеющие потертости, вмятины на верхнем слое, односторонние трещины в виде поверхностной сетки, образовавшиеся в



результате хранения и эксплуатации, не проникающие на всю глубину поверхностного слоя.

4.5.12. При осмотре особое внимание обращать на наиболее трущиеся части поверхности рукава. При обнаружении дефектов рукава бракуются и к эксплуатации не допускаются.

4.5.13. Кроме ежемесячного контрольного осмотра рукавов выполняется:

а) Для рукавов, установленных на подвижных и стационарных средствах заправки (ТЗ, МЗ):

- ежесменный визуальный контроль установленного срока годности;
- ежесменная проверка на рабочее давление;
- ежемесячные гидравлические испытания рукавов на герметичность при давлении 1,25 рабочего давления;
- ежемесячное измерение полного электрического сопротивления антистатических рукавов, которое не должно превышать 10 Ом.

По результатам ежесменных проверок производится допуск заправочного средства к работе. По результатам периодических испытаний составляются акты, данные заносятся в формуляры заправочных средств и в журнал.

б) Для рукавов, установленных на пунктах налива и АЗС:

- ежемесячный контроль установленного срока годности;
- ежемесячные гидравлические испытания на герметичность при давлении 1,25 рабочего.

По результатам испытаний составляются акты.

4.6. Подогрев (кондиционирование) воздушных судов

4.6.1. При подогреве кабин и двигателей ВС моторными подогревателями и аэродромными кондиционерами воздуха должны выполняться требования Инструкции по применению моторных подогревателей типа УМП-350-131 (PoIatenm GSH-1, МП-85, НП-70) при техническом обслуживании самолетов и вертолетов гражданской авиации и инструкции по эксплуатации завода-изготовителя.

4.6.2. Моторный подогреватель (кондиционер) может быть допущен к обслуживанию авиационной техники, если его параметры соответствуют паспортным данным и укладываются в установленные допуски.

4.6.3. Моторный подогреватель (кондиционер) должен быть установлен у ВС на расстоянии длины стандартных рукавов, но не ближе 3 м от крайних его точек.

4.6.4. До начала подогрева необходимо установить у ВС нормативное количество исправных огнетушителей.

4.6.5. Исправность рукавов, отсутствие механических повреждений и загрязнений ГСМ должны определяться визуальным осмотром, который производится во время ежедневного обслуживания.

4.6.6. Подводящие рукава подогревателя должны подаваться в кабину ВС или присоединяться к двигателю только после установления нормального режима работы подогревателя.

4.6.7. Водитель СПО (УТО) или специалист СПО (УНО ВС) и другие лица, выполняющие работы по подогреву, должны безотлучно находиться у подогревателя и постоянно следить за его работой.



4.6.8. После прекращения работы запрещается остановка двигателя автомобиля, подогревателей УМП-350-131 без предварительной продувки калорифера установки холодным воздухом от вентилятора до охлаждения.

4.6.9. Техническое состояние подогревателей (кондиционеров) и рукавов подвода воздуха в кабины ВС должно исключить возможность попадания в подогреваемый (охлаждаемый) воздух каких-либо механических частиц, примесей.

4.6.10. При эксплуатации моторных подогревателей запрещается:

- а) работать без предусмотренного заземляющего устройства;
- б) производить работы по подогреву ВС с одновременной заправкой его топливом или запуском двигателей ВС;
- в) запускать подогреватели при отсутствии исправных огнетушителей;
- г) использовать подогреватели при подтекании топлива из баков или трубопроводов, а также с неисправным глушителем;
- д) производить заправку подогревателей топливом во время их работы;
- е) перемещать работающий подогреватель от одного ВС к другому;
- ж) допускать превышение температуры воздуха на выходе из подогревателя, предусмотренной Руководством по технической эксплуатации;
- з) пользоваться загрязненными, промасленными или поврежденными рукавами, класть рукава на сидения и спинки кресел;
- и) разжигать подогреватели факелами за исключением тех, для которых это предусмотрено инструкцией завода-изготовителя;
- к) применять для подогрева кабин и двигателей подогреватели и кондиционеры, на которых отсутствуют или неисправны контрольно-измерительные приборы и предохранительные устройства.

4.6.11. В процессе подогрева необходимо постоянно контролировать чистоту поступающего от подогревателя воздуха и следить за расположением рукавов. При появлении в кабине ВС дыма или запаха гари следует немедленно выключить подогреватель и вынести рукава подогревателя из самолета. Моторный подогреватель необходимо отвести от самолета и выяснить причину неисправности.

4.7. Запуск и опробование двигателей ВС

4.7.1. Стоянка для запуска и опробования двигателя должна быть обособленной и находиться от зданий и сооружений на расстоянии не менее 50 м.

4.7.2. До запуска и опробования двигателей следует проверить готовность первичных средств пожаротушения, а также безопасное размещение на стоянке других ВС.

4.7.3. Первый запуск и опробование вновь установленного двигателя в обязательном порядке производить в присутствии АСО СПАСОП на пожарном автомобиле.

4.7.4. При запуске и опробовании двигателей ВС запрещается:

- производить на ВС какие-либо работы, кроме особых случаев, предусмотренных технологией;
- проверять наличие топлива, масла и спец жидкости через заливные горловины;
- оставлять кабину ВС или отвлекаться от пульта управления;
- производить загрузку (разгрузку) ВС, посадку (высадку) пассажиров;
- в случае загорания двигателей при запуске (опробовании) необходимо немедленно выключить их и использовать бортовые или наземные средства пожаротушения.



4.8. Доступность и использование средств пожаротушения на МС

4.8.1. Огнетушители, предназначенные для мест стоянок и технического обслуживания ВС должны иметь следующие тактико-технические характеристики:

- огнетушитель должен обеспечивать тушение пожара на площади не менее 10-12 м²;
- длительность защитного действия должна быть не менее 60 с.;
- радиус действия огнетушителя при фиксированном положении, определяемой длиной шланга, должен быть 10-12 метров;
- радиус действия огнетушителя с учетом его перемещения вручную за время 60 сек. должен быть не менее 80-100 метров;
- время приведения огнетушителя в действие должно не превышать 10 сек.;
- масса и конструкция огнетушителя должны обеспечивать его буксировку одним человеком (максимум двумя);
- конструкция огнетушителя должна обеспечивать приведение его в действие одним человеком;
- огнетушитель должен быть пригоден для эксплуатации в диапазоне температур от -50°С до +50°С;
- конструкция огнетушителя должна быть простой и обеспечивать высокую эксплуатационную надежность.

4.8.2. Количество огнетушителей, необходимого для оснащения мест стоянок, должно соответствовать требованиям.

4.9. Содержание закрепленной территории обслуживания ВС

4.9.1. Территория и места стоянок должны постоянно содержаться в чистоте и очищаться от мусора, производственных, бытовых и других отходов. Промасленные обтирочные материалы, производственные, бытовые и др. отходы должны храниться в специально отведенных местах на расстоянии не ближе 8 м от зданий и сооружений.

4.9.2. Подходы к противопожарному инвентарю и запасным выходам из зданий должны быть свободными.

4.9.3. Емкости для сбора отработанного масла, отстоя горючего должны быть установлены в специально отведенное место не ближе 25 м от мест стоянок ВС.

4.10. Ответственность

4.10.1. Ответственность за обеспечение пожарной безопасности при НО ВС на месте стоянки несет специалист СПО (УНО ВС). Он обязан:

- знать пожарную опасность технологических процессов производства, устанавливать необходимый противопожарный режим и требовать его соблюдение от персонала взаимодействующих служб;
- своевременно выполнять противопожарные мероприятия, предписанные Главным управлением МЧС России по РБ, пожарно-технической комиссией или ведущим специалистом по пожарной безопасности отдела ГО, ЧС и ПБ АО «МАУ».

4.10.2. Не допускать применение открытого огня.

4.10.3. Содержать в чистоте территории, закрепленные за службами и отделами АО «МАУ», не допускать загромождения проходов и подступов к противопожарному оборудованию.



4.10.4. Ответственность за обеспечение пожарной безопасности при обслуживании авиационной техники на МС несет специалист СПО (УНО ВС). Он обязан:

- осуществлять контроль за соблюдение всеми работниками правил пожарной безопасности;
- осуществлять постоянный контроль за исправностью пожарного оборудования;
- перед началом работ осмотреть места стоянок и авиационную технику, находящуюся на обслуживании или хранении.

4.10.5. По окончании рабочего дня проверить:

- уборку рабочих мест от производственных отходов и мусора;
- доступность выходов и путей эвакуации;
- состояние средств пожаротушения и свободу доступа к ним;
- обесточивание электроприборов и электрооборудования;

4.10.6. Ответственность за знание и соблюдение правил пожарной безопасности на каждом рабочем месте возлагается персонально на авиаспециалиста, занятого на этом рабочем месте.

4.11. Действия при разливе ГСМ на перроне аэропорта

При разливе ГСМ на перроне порядок действий должностных лиц и служб (расчетов АСК) АО «МАУ» определяется «Инструкцией по взаимодействию дежурных смен АО «МАУ» и взаимодействующих организаций при ликвидации разлива ГСМ на перроне аэропорта «Уфа».

4.12. Возможные виды пожаров на ВС на перроне

4.12.1. В момент руления, нахождения ВС на перроне могут произойти следующие виды пожаров:

- пожар разлитого авиатоплива;
- пожар внутри фюзеляжа;
- пожар силовой установки;
- пожар органов приземления.

4.12.2. В реальной обстановке возможно одновременное сочетание всех или отдельных видов пожара.

4.13. Информирование о происшедшем пожаре на ВС

4.13.1. После поступления информации, связанной с возникновением пожара на ВС старший диспетчер смены ПДС:

- объявляет сигнал «Тревога» по аппаратуре оповещения «Cora1», с дублированием сигнала по радиостанции на канале ПДС (частота 164.000 кГц);
- оповещает генерального директора (и.о. ГД) АО «МАУ»;
- оповещает взаимодействующие организации согласно Списку № 1;
- контролирует (по докладам) о прибытии к месту происшествия расчетов АСК АО «МАУ»;
- проводит действия по оповещению экипажа ВС, по согласованию с СРП;
- в дальнейшем выполняет указания СРП.



4.13.2. Диспетчер ОСиПО ПДС оповещает ФГКУ «22 ОФПС по РБ» и по списку №2.

4.14. Пожар разлитого под ВС авиатоплива

4.14.1. Пожар разлитого под ВС авиатоплива может привести к загоранию внутри фюзеляжа или к пожару шасси.

4.14.2. Характеризуется пожар, как правило, большими размерами, быстрым распространением огня по всей площади планера ВС, высокой скоротечностью и большой температурой горения (более 1000°C). Пожар приводит к быстрому выгоранию обшивки фюзеляжа, уже через 2-3 минуты установившегося горения, а в отдельных случаях и раньше происходит прогар обшивки фюзеляжа и распространение пожара в пассажирские салоны, кабину экипажа и другие помещения ВС. Вследствие этого резко повышается температура внутри салонов и кабины, происходит разложение и горение синтетических, декоративных и конструкционных материалов с выделением большого количества отравляющих веществ.

4.14.3. Пожар разлитого авиатоплива топлива воздействует на топливные баки, приводит к дополнительному разрушению и усилению горения, связанному с вытеканием авиатоплива.

4.14.4. В ряде случаев пожар разлитого авиатоплива может вызвать взрывы топливных баков.

4.14.5. Основная масса разрушенных частей конструкции выбрасывается перпендикулярно к верхней поверхности крыла и имеет разброс до 25 м.

4.14.6. Взрывы крыльевых топливных баков при пожаре разлитого авиатоплива возможны не менее чем через 60 секунд с начала горения.

4.14.7. Действия ПСК по тушению данного вида пожара определяется «Оперативным планом по тушению пожаров на воздушных судах в аэропорту «Уфа».

4.15. Пожар внутри фюзеляжа

4.15.1. Пожар внутри фюзеляжа относится к пожарам в замкнутом объеме. Пожары не большие по размеру, вызывающие высокую задымленность, относительно быстрое нарастание температуры в верхней части и медленное в зоне пола. При установившемся горении через 2-3 минуты среднее значение температуры в зоне потолка в 2-4 раза превышает температуры в зоне пола.

4.15.2. Средняя температура до момента выгорания обшивки не превышает 250°C и имеет некоторую тенденцию к понижению. Горение происходит по поверхности стен, потолков, пассажирских кресел.

4.15.3. При выгорании обшивки, температура в верхней части салонов резко возрастает до 900°C. Высокая температура может привести к расплавлению и загоранию сплавов магния, входящих в конструкции некоторых типов кресел.

4.15.4. Сложность тушения связана с труднодоступностью и трудностью определения его местонахождения в связи с задымленностью.

4.15.5. Действия ПСК по тушению данного вида пожара определяется «Оперативным планом по тушению пожаров на воздушных судах в аэропорту «Уфа».



4.16. Пожар силовой установки

4.16.1. Развитие пожара двигателей и их систем характеризуется быстрым ростом температуры до 1000°C , в зоне горения и скоротечностью. При пожаре в подкапотном пространстве могут прогореть противопожарные перегородки, и это приведет к распространению огня на топливный бак, при расположении двигателей на крыльях, и распространению пожара внутри фюзеляжа ВС при расположении двигателей в хвостовой части.

4.16.2. Пожар в двигателе и подкапотном пространстве может сопровождаться хлопками и выбросом горящего топлива.

4.16.3. Действия ПСК по тушению данного вида пожара определяется «Оперативным планом по тушению пожаров на воздушных судах в аэропорту «Уфа».

4.17. Пожар органов приземления

4.17.1. Горячие, но не горящие, тормозные устройства должны остывать сами по себе без применения охлаждающих огнетушащих составов, т.к. при быстром охлаждении, особенно какой-либо отдельной зоны колес, пневматик его может разрушиться с разлетом частей (кусков), носящих взрывной характер.

4.17.2. При ликвидации горения подача охлаждающих составов должна быть сразу же прекращена и последующее охлаждение разогретой конструкции должно происходить само собой.

4.17.3. Пожары органов приземления связаны с горением трех видов материалов: резины, гидрожидкости, магниевых сплавов.

4.17.4. Пожары шасси возникают в основном при посадке самолетов с завышенной скоростью или при экстренном торможении, что приводит к перегреву барабанов колес.

4.17.5. При разрушении гидроцилиндров, при $t = 92^{\circ}\text{C}$ происходит самовозгорание АМГ-10 и горит с $t = 1200^{\circ}\text{C}$, загорается резина.

4.17.6. Через 5 и более минут возможно возгорание магниевых сплавов, у которых температура воспламенения 660°C , в два раза ниже T° пламени гидросмеси и резины, а температура горения 3000°C .

4.17.7. Пожары шасси опасны тем, что при воздействии на алюминиевые сплавы наступает потеря их прочности, которая возникает при температуре около 250°C , температура плавления 520°C , что приведет к разрушению центроплана, крыльев и разливу авиатоплива.

4.17.8. Действия ПСК по тушению данного вида пожара определяется «Оперативным планом по тушению пожаров на воздушных судах в аэропорту «Уфа».