

Об утверждении Инструкции по организации работы службы спецтранспорта организаций гражданской авиации Республики Казахстан

Утративший силу

Приказ Председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 19 декабря 2002 года N 833-ю. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 20 января 2003 года N 2129. Утратил силу призом и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 30 сентября 2010 года № 442.

Сноска. Утратил силу приказом и.о. Министра транспорта и коммуникаций РК от 30.09.2010 № 442 (вводятся в действие с 01.01.2011).

Согласовано:

*Министр внутренних дел
Республики Казахстан*

Согласовано:

*Министр образования и науки
Республики Казахстан*

Согласовано:

*Председатель Комитета по
стандартизации, метрологии и
сертификации Министерства индустрии
и торговли Республики Казахстан*

В соответствии с Указом Президента Республики Казахстан, имеющим силу Закона, от 20 декабря 1995 года N 2697 "Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан" приказываю: см.Z100339

1. Утвердить прилагаемую Инструкцию по организации работы службы спецтранспорта организаций гражданской авиации Республики Казахстан.

2. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

3. Настоящий приказ вступает в силу со дня государственной регистрации в Министерстве юстиции Республики Казахстан, подлежит ознакомлению и рассылке.

Председатель

Утверждена
Приказом Председателя Комитета
гражданской авиации Министерства

Инструкция

по организации работы службы спецтранспорта организаций гражданской авиации Республики Казахстан

Раздел 1. Общие положения

1. Инструкция по организации работы службы спецтранспорта организаций гражданской авиации Республики Казахстан (далее - Инструкция) разработана с учетом рекомендаций Международной организации гражданской авиации (ИКАО), в соответствии с Указом Президента Республики Казахстан, имеющим силу Закона, "Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан", Закона Республики Казахстан "О государственном регулировании гражданской авиации", а также другими нормативно-правовыми актами в сфере гражданской авиации. см.Z100339

2. Основные термины и определения, используемые в настоящей Инструкции :

1) агрегатный метод ремонта - обезличенный метод ремонта, при котором неисправные агрегаты заменяются новыми или заранее отремонтированными. Под агрегатом понимается сборочная единица, обладающая свойствами полной взаимозаменяемости, независимой сборки и самостоятельного выполнения определенной функции в изделиях различного назначения;

2) взлетно-посадочная полоса - определенный прямоугольный участок сухопутного аэродрома, подготовленный для взлета и посадки воздушных судов;

3) транспортное происшествие - происшествие, возникшее в процессе движения механических транспортных средств и повлекшее за собой гибель или причинения вреда здоровью людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или иной материальный ущерб;

4) капитальный ремонт - ремонт, выполняемый для восстановления исправности и полного или близкого к полному восстановлению ресурса изделия с заменой или восстановлением любых его частей, включая базовые;

5) коммерческое обслуживание - обслуживание багажа, грузов, пассажиров, авиапочты при перевозке воздушным судном за установленную плату;

6) малоценное техническое имущество - товарно-материальные ценности помимо основных средств (автотранспорта, рабочих машин и механизмов);

7) место стоянки воздушного судна - выделенный участок на перроне, предназначенный для стоянки воздушного судна;

8) необезличенный метод ремонта - метод ремонта, при котором сохраняется принадлежность восстановленных составных частей к определенному экземпляру изделия;

9) обезличенный метод ремонта - метод ремонта, при котором не сохраняется принадлежность восстановленных составных частей к определенному экземпляру изделия;

10) оперативная стоянка - специально оборудованная площадка с искусственным покрытием на аэродроме, предназначенная для стоянки исправных и заправленных спецмашин, необходимых для обслуживания рабочих объектов аэропорта;

11) периодичность технического обслуживания (ремонта) - интервал времени или наработки между данным видом технического обслуживания (ремонта) и последующим таким же видом или другим большей сложности. Под видом технического обслуживания (ремонта) понимают техническое обслуживание (ремонт), выделяемое (выделяемый) по одному из признаков: этапу существования, периодичности, объему работ, условиям эксплуатации, регламентации и так далее;

12) периодическое техническое обслуживание - техническое обслуживание, выполняемое через установленные в эксплуатационной документации значения наработки или интервалы времени;

13) поверка средств измерений - это совокупность операций, выполняемых государственной метрологической службой или другими уполномоченными на то органами с целью определения и подтверждения соответствия средств измерений установленным техническим требованиям;

14) производственно-техническая база службы спецтранспорта - комплекс зданий и сооружений, оснащенных необходимым оборудованием для производства технического обслуживания и ремонта спецмашин;

15) поточный метод технического обслуживания - выполнение технического обслуживания на специализированных рабочих местах с определенной технологической последовательностью и ритмом;

16) производственная санитария - система организационных, гигиенических и санитарно-гигиенических мероприятий и средств, предотвращающих воздействие вредных производственных факторов;

17) работа на линии - комплекс работ, выполняемых спецмашинами на рабочих объектах;

18) ремонт - комплекс операций по восстановлению исправности или работоспособности изделий и восстановлению ресурсов изделий или их составных частей;

19) сезонное техническое обслуживание - техническое обслуживание, выполняемое для подготовки изделия к использованию в осенне-зимних или весенне-летних условиях;

20) служба спецтранспорта - структурное подразделение организации гражданской авиации, обеспечивающая 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.

Служба спецтранспорта является структурным подразделением организации гражданской авиации, осуществляющим свою деятельность на началах внутрихозяйственного расчета;

21) спецмашина - самоходное техническое средство на автомобильном или тракторном шасси, оборудованное рабочими органами (устройствами) для выполнения технического, коммерческого обслуживания воздушных судов, радиосветотехнического обеспечения полетов, эксплуатационного содержания аэродромов и для других работ в аэропорту;

22) техническое состояние - совокупность подверженных изменению в процессе производства или эксплуатации свойств объекта, характеризуемая в определенный момент времени признаками, установленными технической документацией на этот объект;

23) техническое диагностирование - процесс определения технического состояния объекта диагностирования с определенной точностью. Результатом (диагностирования) является заключение о техническом состоянии объекта с указанием, при необходимости, места, вида и причины дефектов;

24) техническое обслуживание - комплекс операций или операции по поддержанию работоспособности или исправности изделия при использовании по назначению, ожидании, хранении и транспортировании;

25) текущий ремонт - ремонт, выполняемый для обеспечения или восстановления работоспособности изделия и состоящий в замене и (или) восстановлении отдельных частей;

26) техника безопасности - система организационных и технических мероприятий и средств, предотвращающих воздействие на работающих опасных производственных факторов.

Раздел 2. Порядок работы и взаимодействия службы спецтранспорта с другими службами аэропорта

Глава 1. Основные задачи службы спецтранспорта

3. Основные задачи службы спецтранспорта:

1) обеспечение спецмашинами работ по проведению своевременного и качественного технического обслуживания воздушных судов по технологическим графикам и установленным правилам; P030712

2) обеспечение спецмашинами работ по проведению коммерческого обслуживания воздушных судов согласно технологии;

3) обеспечение спецмашинами работ по заправке авиационными горюче-смазочными материалами воздушных судов, а также слив горюче-смазочных материалов из баков воздушных судов;

4) обеспечение аэродромными механизмами работ по эксплуатационному содержанию аэродрома;

5) осуществление перевозок авиационно-технического имущества, хозяйственных грузов и других видов транспортных работ организации гражданской авиации;

6) обеспечение спецмашинами работ по организации радиосвязи с воздушными судами на трассах, аэродромах, зонах авиационных работ, аварийно-спасательного обеспечения полетов, автофургонами для проведения оперативного обслуживания больных пассажиров, медицинского обеспечения безопасности полетов и расследования авиационных происшествий;

7) организация и осуществление производственной деятельности в соответствии с требованиями настоящей Инструкции, действующих приказов и инструкций уполномоченного органа и организации гражданской авиации;

8) осуществление эффективного и рационального использования спецмашин, оборудования, эксплуатационных и ремонтных материалов по прямому назначению и в соответствии с установленными нормами и правилами;

9) организация правильной технической эксплуатации и ремонта спецмашин.

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

1) организация и осуществление технически правильного использования, содержания (хранения) и ремонта всех имеющихся в службе спецтранспорта спецмашин;

2) подготовка личного состава службы спецтранспорта к освоению поступающей в эксплуатацию новой техники, внедрение усовершенствований, изобретений, в области эксплуатации и ремонта спецмашин;

3) участие совместно с плановыми органами организации гражданской авиации в составлении планов эксплуатации спецмашин и внедрении внутрихозяйственного расчета во все сферы деятельности службы спецтранспорта;

4) соблюдение при эксплуатации спецмашин требований настоящей Инструкции и заводских инструкций, ведение установленного учета и

отчетности; правильное использование запасных частей, автошин, горюче-смазочных материалов и другого автотракторного имущества;

5) снижение себестоимости эксплуатации спецмашин, проведение мероприятий по увеличению межремонтных сроков, составление в установленном порядке планов-заявок на капитальный ремонт техники и обеспечение их своевременной реализации;

6) обеспечение контроля за работой спецмашин, организация их безопасной работы и оказание своевременной технической помощи водителям на линии;

7) анализ, разработка и реализация предложений по борьбе с дорожно-транспортными происшествиями, случаями повреждений воздушных судов и задержек их вылета по вине службы спецтранспорта;

8) постоянное повышение технического, экономического и культурного уровня работников службы спецтранспорта, обеспечение выполнения личным составом установленных требований, строгое соблюдение трудовой дисциплины;

9) воспитание у личного состава высокого чувства долга и ответственности за вверенную технику и выполнение производственных заданий.

Глава 2. Структура службы спецтранспорта

5. Служба спецтранспорта состоит из эксплуатационных участков и ремонтных мастерских, а также отдельных специализированных постов (групп), предназначенных для выполнения специфических задач в организации гражданской авиации и обеспечения внутрихозяйственных потребностей службы спецтранспорта.

6. В службу спецтранспорта входят эксплуатационные участки (колонны):

- 1) технического обслуживания воздушных судов;
- 2) эксплуатационного содержания аэродрома;
- 3) обслуживания пассажирских и грузовых перевозок;
- 4) обеспечения внутрихозяйственных работ.

Они группируются из машин, имеющих характерные технологические признаки и предназначенных для обеспечения отдельных элементов технологического процесса организации гражданской авиации.

7. Ремонтная мастерская службы спецтранспорта состоит из ремонтных участков, обеспечивающих своевременное и качественное техническое обслуживание и ремонт спецмашин.

8. Общее руководство работой службы спецтранспорта осуществляет руководитель организации гражданской авиации через заместителя начальника организации гражданской авиации по эксплуатации наземных сооружений и строительству (в аэропортах I класса - заместитель начальника аэропорта - главный инженер). Руководитель организации гражданской авиации ведет

контроль за постоянной эксплуатационной готовностью спецмашин, правильное их использование, техническое обслуживание, хранение и ремонт.

9. Служба спецтранспорта организации гражданской авиации возглавляется начальником службы, назначаемым и освобождаемым от занимаемой должности руководителем организации гражданской авиации.

10. Организационная структура службы спецтранспорта состоит из эксплуатационных участков (колонны, гаражи), ремонтной мастерской для технического обслуживания, текущего ремонта спецмашин и специального оборудования. Штатное расписание разрабатывается в соответствии с нормативами численности работников службы спецтранспорта с учетом характера сложности и объемов выполняемых службой спецтранспорта работ и утверждается руководителем организации гражданской авиации.

Глава 3. Размещение подразделений службы спецтранспорта

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

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

1) осмотр спецмашин перед выездом на линию и по возвращении на производственно-техническую базу;

2) удобство проезда по территории производственно-технической базы;

3) удобство размещения и полную сохранность спецмашин;

4) полноту и качество выполнения технического обслуживания и ремонта спецмашин;

5) быстрый запуск двигателей спецмашин;

6) соблюдение требований безопасности.

13. Производственно-технической база включает в себя следующие элементы

:

1) здания для размещения управления службы спецтранспорта;

2) санитарно-бытовые и учебные помещения;

3) ремонтные мастерские;

4) участок по ремонту радиостанций внутриаэропортовой связи;

5) склад материально-технического имущества;

6) обособленную и охраняемую зону консервации;

7) места стоянок спецмашин;

8) пункт чистки и мойки машин.

14. Территория производственно-технической базы должна быть благоустроенной, озелененной, иметь ограждения, освещение, твердое покрытие подъездных путей, проездов и площадок для хранения спецмашин. Количество проездов со встречным движением и пересечений должно быть сведено к минимуму, для чего во всех необходимых местах устанавливаются дорожные знаки, указатели и соответствующие надписи. Пересечение основных потоков движения на территории производственно-технической базы вместимостью более 100 спецмашин не допускается. Около въезда на территорию должна быть вывешена схема движения. Пункты чистки и мойки спецмашин оборудуются нефтегрязеуловителями, которые должны содержаться в постоянной эксплуатационной готовности.

15. Здания, планировка и размеры участков технического обслуживания и ремонта, вспомогательных участков, их освещение, отопление, энергоснабжение, вентиляция, водоснабжение и канализация, а также количество и конструкция постовых устройств для обслуживания и ремонта спецмашин должны соответствовать производственной программе службы спецтранспорта, строительным нормам и правилам, требованиям по охране окружающей среды от загрязнения, а также архитектурно-художественное оформление зданий, сооружений, интерьеры помещений и обустройство территории - требованиям технической эстетики.

16. Территория производственно-технической базы, здания и сооружения закрепляются за подразделениями службы спецтранспорта, которые ведут контроль за их правильной эксплуатацией и содержанием.

17. Ремонтная мастерская предназначена для технического обслуживания и ремонта спецмашин, а также для проведения регламентных работ на спецоборудовании. Ремонтная мастерская состоит:

- 1) из пункта чистки и мойки агрегатов, узлов и деталей;
- 2) из участков технического обслуживания и ремонта спецмашин;
- 3) из промежуточных складов и инструментальных кладовых;
- 4) из площадок для проверки технического состояния спецмашин;
- 5) из специализированных цехов (участков) по техническому обслуживанию и ремонту спецоборудования;
- 6) из вспомогательных участков (аккумуляторного, вулканизаторного, слесарно-механического, кузнечного, сварочного, намотки щеток, малярного, медницкого, обойного и так далее).

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

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

19. Для обеспечения нормальной технической эксплуатации и ремонта спецмашин должны быть соответствующие складские помещения и сооружения для хранения эксплуатационных и ремонтных материалов, запасных частей, инструмента и прочего имущества.

20. Склады должны быть оборудованы производственным инвентарем в соответствии с видом и количеством хранимого имущества, а также требованиями пожарной безопасности.

21. Организация внутреннего распорядка производственно-технической базы устанавливается распоряжением начальника службы с учетом особенностей территориальной структуры и должна предусматривать порядок:

- 1) хранения спецмашин и охраны производственно-технической базы;
- 2) допуска личного состава на территорию производственно-технической базы и к стоянкам спецмашин;
- 3) выезда и возвращения спецмашин на производственно-техническую базу;
- 4) работы в ремонтно-профилактической зоне, на местах стоянок спецмашин и на складах;
- 5) вывода спецмашин с территории производственно-технической базы в случае стихийных бедствий.

22. Зона оперативного обеспечения представляет собой ряд оперативных стоянок спецмашин и вспомогательных помещений, расположенных на аэродроме вблизи мест стоянок воздушных судов или служб, эксплуатирующих спецмашины.

23. Каждая служба спецтранспорта должна иметь план развития производственно-технической базы (являющийся частью генерального плана аэропорта), который утверждается руководителем аэропорта и является основным документом по устройству (строительству и реконструкции), а также оборудованию всех элементов производственно-технической базы службы спецтранспорта.

Глава 4. Места стоянки спецмашин

24. Места стоянок спецмашин оборудуются на территории производственно-технической базы службы спецтранспорта, а также в зоне оперативного обеспечения служб и подразделяются:

- 1) на места стоянок спецмашин повседневной эксплуатации;
- 2) на места стоянок спецмашин, находящихся на консервации;

3) на места стоянок спецмашин, ожидающих ремонта или технического обслуживания.

25. Хранение спецмашин может осуществляться в закрытых помещениях, под навесами или на открытых площадках. При этом должны соблюдаться следующие условия:

1) 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;

2) 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;

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

4) воздухо и азотозаправщики, а также другие газобаллонные спецмашины должны содержаться отдельно под навесами или на открытых площадках.

26. Способы хранения спецмашин должны обеспечивать их сохранность и безотказность работы в любое время года. Для этой цели в местах, где этого требуют климатические условия, при хранении спецмашин на открытых площадках, под навесами или в не отапливаемых помещениях должно быть предусмотрено оборудование для подогрева двигателей перед запуском.

27. Порядок размещения спецмашин на местах стоянок определяется начальником службы спецтранспорта. При расстановке на местах стоянок и постах обслуживания между спецмашинами и элементами зданий и сооружений должны соблюдаться интервалы, установленные строительными нормами, правилами и инструкциями уполномоченного органа.

28. Запрещается хранить на местах стоянок топливо, смазочные, обтирочные и другие материалы.

29. Места стоянок спецмашин, находящихся на консервации, оборудуются, как правило, на территории производственно-технической базы службы спецтранспорта и должны иметь ограждение и охрану.

30. На оперативные стоянки устанавливаются только исправные, заправленные и готовые к эксплуатации спецмашины. Для спецмашин, требующих обслуживания и ремонта, должны быть отведены отдельные помещения или открытые площадки.

31. Схемы расстановки спецмашин в зоне оперативного обеспечения должны быть разработаны в каждом аэропорту с учетом территориальных особенностей

расположения и размеров взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, мест стоянок, перронов, аэродромных сооружений, наличия специальных площадок с искусственным покрытием.

32. На местах стоянок и в зонах, опасных для движения спецмашин, должны устанавливаться дорожные знаки единого образца, отчетливо видимые в любое время суток. Дорожные знаки устанавливаются с учетом соблюдения полной безопасности движения воздушных судов.

33. Места стоянок спецмашин должны быть оборудованы средствами оперативной связи.

34. В зоне оперативного обеспечения мест стоянок спецмашин должны быть оборудованы санитарно-бытовыми помещениями для водительского состава согласно действующим строительным нормам и правилам, а также площадками и специальными помещениями для проведения ежедневного обслуживания.

35. Оперативное руководство работой спецмашин осуществляют диспетчеры служб, имеющие с водителями связь по радио.

Глава 5. Выпуск спецмашин на линию

36. Подготовка спецмашин к выпуску на линию осуществляется инженерно-техническим и водительским составом службы спецтранспорта и включает в себя:

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

2) устранение неисправностей, выявленных во время проведения контрольного осмотра по возвращении в гараж и при выпуске на линию (передаче смены);

3) заправку спецмашин горюче-смазочными материалами и спецжидкостями;

4) запуск и проверку двигателей и систем спецмашин;

5) оформление установленной документации.

37. Водитель, имеющий положенную документацию в соответствии с требованиями настоящей Инструкции, после прохождения медосмотра, а также выполнения работ по подготовке спецмашин к выпуску на линию предъявляет ее на контрольный осмотр.

38. Выпуск спецмашин на линию осуществляется механиком колонны, который производит контрольный осмотр спецмашин и удостоверяет их техническую исправность своей подписью в путевом листе или формуляре.

39. Для проверки технического состояния спецмашин перед выпуском на линию, должны быть оборудованы специальные места со смотровыми ямами, эстакадами, освещением. Механик колонны должен иметь необходимые

инструмент и принадлежности для проверки и определения технического состояния спецмашин.

40. При контрольном осмотре спецмашин перед выездом на линию особое внимание уделяется исправности узлов и агрегатов, влияющих на безопасность движения и обслуживания воздушных судов, а также состоянию пломбировки спидометра и соответствию его показаний записи в путевом листе.

Спецмашины, имеющие неисправности, угрожающие безопасности движения и обслуживания воздушных судов, к эксплуатации не допускаются.

К эксплуатации не допускаются спецмашины, предназначенные для работы на взлетно-посадочной полосе и рулежных дорожках, неукомплектованные проблесковыми огнями, радиостанциями и буксировочными устройствами (приложение 4).

41. По возвращении спецмашин с линии и при передаче их по смене механик колонны:

- 1) проверяет исправность базового шасси и спецоборудования;
- 2) проставляет в путевом листе показания спидометра и время возвращения спецмашины с линии (передачи смены);
- 3) организует постановку спецмашины в ремонт для устранения выявленных неисправностей и оформляет заявку в ремонтную зону;
- 4) заверяет факт приемки спецмашины с линии (передачи смены) подписью в путевом листе. О всех неисправностях спецмашины и специального оборудования докладывает начальнику колонны и делает запись в журнале приема-передачи смены.

Глава 6. Эксплуатация спецмашин

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

- 1) эффективное использование спецмашин при минимальных затратах трудовых и материальных ресурсов;
- 2) сохранение заданных характеристик спецмашин на протяжении установленных ресурсов и сроков службы.

43. Особенности эксплуатации конкретных типов спецмашин определяются инструкциями заводов-изготовителей, а также действующими руководствами по эксплуатации.

44. Лица, осуществляющие эксплуатацию спецмашин, должны иметь соответствующую теоретическую и практическую подготовку, знать технические характеристики, принцип работы и конструкцию эксплуатируемой техники и

отдельных агрегатов, инструкций по эксплуатации спецмашин, режимы работы, установленные ограничения, особенности эксплуатации в весенне-летний и осенне-зимний периоды, а также в особых случаях.

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

Водительский состав, механики, бригадиры осуществляют эксплуатацию и техническое обслуживание спецмашин, обеспечивают сохранность и использование спецмашин по прямому назначению, отвечают за своевременное и качественное обслуживание воздушных судов.

46. Инженерно-технический состав организует и контролирует работу всех участков службы спецтранспорта, обеспечивает выполнение производственных планов и заданий.

47. Контроль за техническим состоянием и использованием спецмашин авиапредприятия, их содержанием и обслуживанием осуществляется путем:

- 1) контрольных смотров, проводимых руководителями службы спецтранспорта, организации гражданской авиации;
- 2) годовых технических смотров управлением дорожной полиции;
- 3) проверки комиссиями уполномоченного органа, аэропорта.

Общие положения по проведению смотра спецмашин приведены в приложениях 5, 6.

48. Новые спецмашины и механизмы, а также прошедшие капитальный ремонт, в соответствии с требованиями технических условий заводов-изготовителей и ремонтных предприятий должны проходить обкатку. Обкатку производит опытный водитель, закрепленный за данной спецмашиной на период обкатки.

49. В период обкатки спецмашины проводится опробование всех ее узлов и агрегатов с помощью контрольно-измерительных приборов, показания которых должны соответствовать эксплуатационно-технической характеристике того или иного узла или агрегата.

50. В период обкатки спецмашины должны эксплуатироваться с наименьшими нагрузками и при пониженных скоростях движения. Обкатка на труднопроходимых дорогах, во время гололеда, а также с прицепным оборудованием запрещается.

51. Переоборудование одного типа спецмашины в другой путем демонтажа ее оборудования, не отработавшего срок службы до списания, и установка на высвобожденное шасси стандартных кузовов или другого спецоборудования производится в исключительных случаях и только с разрешения уполномоченного органа.

Переоборудование одного типа спецмашин в другой после списания и демонтажа спецоборудования, отработавшего амортизационный ресурс, производится с разрешения уполномоченного органа.

52. После переоборудования спецмашины представляются в местное отделение дорожной полиции для технического осмотра и перерегистрации.

Глава 7. Порядок использования спецмашин, взаимодействие службы спецтранспорта с другими службами аэропорта

53. Обеспечение спецмашинами служб организации гражданской авиации, связанных с эксплуатацией воздушных судов и содержанием аэродрома, производится согласно Табеля выделения спецмашин, составляемому с учетом планируемого объема работ, а также фактической численности спецмашин и водительского состава. Табель выделения спецмашин составляется два раза в год на весенне-летний и осенне-зимний периоды и утверждается руководителем организации гражданской авиации.

54. Потребность в спецмашинах для хозяйственных нужд организации гражданской авиации удовлетворяется на основании письменных заявок, поданных в службу спецтранспорта не позднее 15 часов предыдущего дня. На основании заявок с учетом возможностей службы спецтранспорта составляется план выделения машин на каждый день хозяйственных перевозок, который подписывается начальником службы спецтранспорта и утверждается главным инженером аэропорта (зам. начальника по наземным службам).

55. В особых случаях (аварии, стихийные бедствия и так далее) спецмашины выделяются по требованиям должностного лица, ответственного за производство работ, через диспетчера службы спецтранспорта с последующим докладом начальнику службы спецтранспорта.

56. Контроль за своевременным выходом спецмашин на линию осуществляет диспетчер службы спецтранспорта, начальник смены (сменный инженер) (приложение 7).

57. Спецмашины, выделяемые в другую службу аэропорта, находятся в оперативном подчинении службы, которая отвечает за организацию их работы, своевременное и рациональное использование по назначению, а также за соблюдение требований безопасности труда. Порядок направления водителей и машин организации гражданской авиации в командировки устанавливается руководителем организации гражданской авиации.

58. В случае поломки агрегатов, спецоборудования и принадлежностей (кабелей, фишек, переходников, заправочных pistolетов, рукавов и так далее) по

вине эксплуатирующей службы представитель этой службы (непосредственный виновник, допустивший поломку) несет ответственность в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

59. Служба спецтранспорта контролирует:

1) своевременное и полное выполнение заявок других служб в соответствии с утвержденным табелем выделения спецмашин;

2) качественное и своевременное выполнение работ по техническому и коммерческому обслуживанию воздушных судов и обеспечение высокой культуры обслуживания авиапассажиров;

3) техническую исправность спецмашин и укомплектованность их дополнительными средствами;

4) подготовленность водительского состава к работе на данном типе спецмашин;

5) подготовленность водительского состава и трактористов к работе на закрепленных типах спецмашин и механизмов обслуживанию воздушных судов и авиапассажиров, к эксплуатационному содержанию аэродромов.

60. Все спецмашины используются службами аэропорта наиболее эффективно и только по прямому назначению в пределах установленных объемов работ.

61. Взаимодействие службы спецтранспорта с другими службами и отделами аэропорта организует (на основании разработанных и утвержденных руководителем организации гражданской авиации технологий) и контролирует заместитель руководителя организации гражданской авиации по эксплуатации и строительству аэропортов (главный инженер).

62. Хозяйственные отношения служб базируются на основе внутрихозяйственного расчета и планируются планово-экономическим отделом организации гражданской авиации.

63. Службы и отделы аэропорта обеспечивают службу спецтранспорта в соответствии со своим функциональным назначением в технологическом процессе организации гражданской авиации.

64. Служба горюче-смазочных материалов:

1) обеспечивает заправку воздушных судов авиационными горюче-смазочными материалами;

2) обеспечивает качественную и своевременную заправку спецмашин всеми видами горюче-смазочных материалов;

3) обеспечивает службу спецтранспорта техническими жидкостями (тормозная жидкость, антифриз и другими);

4) организует и контролирует работу топливоцистерны по доставке авиатоплива и других горюче-смазочных материалов в аэропорт;

5) осуществляет контроль за исправностью специального оборудования топливозаправщиков, маслозаправщиков и заправочных агрегатов, производит зачистку емкостей, замену фильтроэлементов и соответствующие записи в формуляре.

65. Служба электросветотехнического обеспечения полетов:

1) организует качественное и бесперебойное обеспечение электроэнергией производственных участков, зданий, сооружений и оперативных стоянок службы ;

2) организует и осуществляет техническое обслуживание и ремонт электрооборудования службы спецтранспорта.

66. Служба теплотехнического и санитарно-технического обеспечения:

1) обеспечивает всеми видами тепловой энергии (технологический пар, сетевая вода для отопления, горячая вода);

2) обеспечивает потребность службы в хозяйственно-питьевом и промышленном водоснабжении;

3) обслуживает системы теплоснабжения, водоснабжения, канализации и вентиляции;

4) организует профилактические работы и ремонт оборудования инженерных сетей внутренних санитарно-технических систем зданий и сооружений;

5) ведет паспортизацию вентиляционных устройств.

67. Отдел материально-технического снабжения аэропорта:

1) бесперебойно обеспечивает службу спецтранспорта агрегатами и запчастями к базовым автомобилям и спецоборудованию, автопокрышками, аккумуляторами, автомобильными радиостанциями, светосигнальным оборудованием, гаражным оборудованием и инструментом, спецодеждой.

68. Информационно-вычислительный центр аэропорта:

1) обеспечивает первоначальную установку автомобильных радиостанций по заявке службы спецтранспорта;

2) производит трудоемкое техническое обслуживание и ремонт автомобильных радиостанций внутриаэропортовой связи;

3) производит техническое обслуживание и ремонт средств громкоговорящей , оперативной телефонной связи и радиооповещения.

69. Административно-хозяйственный отдел:

1) организует учет и сохранность мебели и инвентаря производственных, служебных и бытовых помещений и производит своевременный ремонт;

2) обеспечивает уборку служебных помещений, а также территории службы;

3) осуществляет мероприятия по благоустройству территории службы спецтранспорта.

70. Отдел эксплуатации наземных сооружений:

- 1) разрабатывает техническую документацию на реконструируемые здания и сооружения;
- 2) обеспечивает своевременный и качественный текущий и капитальный ремонт зданий и сооружений службы спецтранспорта;
- 3) обеспечивает правильную техническую эксплуатацию производственных и служебных зданий и сооружений и ведет их паспортизацию.

71. Инженерно-авиационная служба организации гражданской авиации:

- 1) организует и контролирует в зоне обслуживания, работу спецмашин и транспортных автомобилей, используемых при техническом обслуживании воздушных судов;
- 2) производит техническое обслуживание авиационных двигателей тепловых, обдувочных машин и установок воздушного запуска, а также спецоборудования установок проверки гидросистем и заправки сжатыми газами воздушные суда. Главный инженер (инженер) службы спецтранспорта составляет и согласовывает с инженерно-авиационной службой графики технического обслуживания авиадвигателей и спецоборудования и несет ответственность за своевременное выполнение работ и оформление технической документации.

72. Медико-санитарная часть:

- 1) проводит предварительные (при поступлении) и периодические медицинские осмотры работников службы спецтранспорта;
- 2) проводит предрейсовые и послерейсовые медицинские освидетельствования водительского состава и трактористов;
- 3) санитарно-эпидемиологическая служба осуществляет предупредительный и текущий санитарный контроль, в том числе с применением лабораторно-инструментальных методов исследований, и разрабатывает обязательные для исполнения оздоровительные мероприятия с определением конкретных сроков исполнения и исполнителей.

Глава 8. Порядок приема и передачи спецмашин

73. Спецмашины закрепляются за службой спецтранспорта (колонной). Передача спецмашин водителю (бригаде) производится начальником колонны. Водитель (бригадир), принимающий спецмашину, расписывается в акте закрепления ее за водителем или бригадой и контролирует сохранность и постоянную техническую готовность спецмашины в соответствии с требованиями настоящей Инструкции.

74. Спецмашины, используемые в гражданской авиации, регистрируются (состоят на учете) в органах дорожной полиции и имеют государственные номерные знаки. Тракторы, бульдозеры, автогрейдеры и другие спецмашины, используемые только на закрытой территории аэродрома и не подлежащие учету

в органах дорожной полиции, имеют ведомственные номерные знаки и регистрируются в организации гражданской авиации в установленном порядке.

75. Эксплуатировать спецмашины, не состоящие на учете в Управлении дорожной полиции или не зарегистрированные в аэропортах, без государственных или ведомственных номерных знаков запрещается.

76. На каждую спецмашину Управление дорожной полиции вместе с номерным знаком выдает технический паспорт установленного образца. Технический паспорт является документом, удостоверяющим регистрацию, принадлежность и техническую характеристику спецмашины. Технический паспорт действителен до момента снятия спецмашины с учета вследствие выбраковки или списания.

77. Изменения номеров двигателя базового автомобиля и номерного знака спецмашины вносятся в технический паспорт.

78. Начальник службы спецтранспорта (главный инженер) контролирует своевременное и точное внесение в технический паспорт всех необходимых сведений.

79. Производить исправления и подчистки в техническом паспорте спецмашины запрещается.

80. Технические паспорта на спецмашины хранятся в службе спецтранспорта, как документы строгой отчетности.

Глава 9. Организация работы водителей

81. В службе спецтранспорта могут применяться следующие методы закрепления и организации работы водителей:

- 1) экипажный;
- 2) бригадный;
- 3) индивидуальный (закрепленный).

Организация работы водителей экипажным методом предусматривает закрепление одной или нескольких спецмашин за экипажем водителей (водители разных смен) и работу водителя каждой из смен на спецмашинах данного экипажа.

Весь экипаж в целом и каждый водитель в отдельности контролирует техническое состояние и сохранность всех закрепленных за экипажем спецмашин.

82. Организация работы водителей бригадным методом предусматривает закрепление определенного количества спецмашин за бригадой и работу членов бригады на всех спецмашинах. Вся бригада в целом и каждый водитель в отдельности контролируют техническое состояние и сохранность всех закрепленных за бригадой спецмашин.

83. Организация работы методом индивидуального закрепления спецмашин предусматривает контроль водителя за сохранностью и техническим состоянием только той спецмашины, которая закреплена за ним.

84. Выбор метода организации работы водителей осуществляется в зависимости от условий и объема работы организации гражданской авиации.

85. Количество бригад, а также количество спецмашин и водителей в каждой бригаде на предстоящий период (весенне-летний, осенне-зимний периоды) определяется расчетом на основании объема выполняемых работ и утверждается руководителем организации гражданской авиации.

Бригадир назначается приказом руководителя организации гражданской авиации по представлению начальника службы спецтранспорта.

86. Бригады укомплектовываются квалифицированными водителями, хорошо изучившими материальную часть закрепленных за бригадой спецмашин и практически освоившими их эксплуатацию.

87. Выход на работу членов бригады устанавливается соответствующим графиком, утвержденным начальником службы спецтранспорта по согласованию с профсоюзным комитетом организации гражданской авиации.

88. Порядок приема спецмашин и передачи их по сменам определяется начальником колонны. Результаты проверки технического состояния спецмашин водителями докладываются бригадиру и заносятся в журнал приема-передачи смены.

89. Спецмашины, принятые от бригад, закончивших смену, должны быть технически исправными, заправленными горюче-смазочными материалами и спецжидкостями и полностью укомплектованными. О сдаче и приеме смены бригадиры расписываются в журнале приема-сдачи смены.

90. В целях усиления контроля за техническим состоянием спецмашин, водители в свободное от обслуживания воздушных судов (аэродрома) время производят необходимые работы по подготовке их к передаче по смене. Окончательная подготовка и передача производится по указанию бригадира в конце смены.

91. Сменный инженер (бригадир) проводит разбор итогов работы смены, указывает на допущенные нарушения трудовой дисциплины, правил движения по аэродрому и технике безопасности, докладывает начальнику службы спецтранспорта о результатах работы смены.

Раздел 3.

Техническая подготовка личного состава службы спецтранспорта и порядок допуска к работе

92. Техническая подготовка имеет целью постоянное повышение теоретических знаний и практических навыков у личного состава службы спецтранспорта для обеспечения грамотной эксплуатации и ремонта спецмашин в соответствии с выполняемыми функциями.

93. Эксплуатация спецмашин осуществляется инженерно-техническим и водительским составом, прошедшим специальный курс подготовки в соответствующих учебных заведениях.

94. Техническая подготовка личного состава службы спецтранспорта включает в себя следующие основные формы:

1) общетехническую подготовку инженерно-технического состава в высших и средних учебных заведениях гражданской авиации и других ведомств родственных специальностей;

2) подготовку водителей и специалистов службы спецтранспорта в учебных комбинатах, автошколах министерств и ведомств, в учебных заведениях профессионально-технического и технического образования, штатных автоклубах, на курсах, организуемых указанными учебными заведениями непосредственно при аэропортах;

3) совершенствование знаний водителей и специалистов службы спецтранспорта в учебно-тренировочных отрядах, на факультетах переподготовки кадров и в службе спецтранспорта.

95. Непосредственно в аэропортах осуществляются:

1) подготовка рабочих начального уровня квалификации соответствующей специальности;

2) переподготовка работников для освоения новых типов спецмашин, овладения смежными специальностями и для перевода на другие работы;

3) повышение производственной квалификации личного состава и подготовка водителей на второй и первый класс.

96. Подготовка водителей и трактористов, поступающих из автохозяйств общего назначения, переподготовка водителей подразделений организации гражданской авиации для работы в службе спецтранспорта производятся по типовому учебному плану и программам, утвержденным уполномоченным органом, с учетом эксплуатирующейся в аэропорту наземной техники.

97. При переподготовке водителей в службе спецтранспорта организации гражданской авиации и присвоении им квалификации водителя первого и второго класса необходимо руководствоваться действующими положениями о порядке присвоения квалификации водителя автотранспорта.

98. Проверка знаний и практических навыков водителей спецмашин должна производиться:

1) перед первоначальным допуском водителя к работе на перроне (аэродроме) в сроки, объеме и порядке, предусмотренные настоящей Инструкцией, действующими правилами по технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта, приказами и инструкциями уполномоченного органа (приложение 8);

2) перед осенне-зимним и весенне-летним периодами по специально разработанной методике с учетом требований настоящей Инструкции;

3) у водителей, допустивших нарушение правил движения и эксплуатации спецмашин (внеочередная).

Результаты проверки знаний и практических навыков водителей оформляются соответствующим протоколом /ведомостью/ (приложение 9).

Глава 10. Подготовка и повышение квалификации личного состава службы спецтранспорта

99. Подготовка новых рабочих массовых профессий для работы в службе спецтранспорта осуществляется в соответствии с действующими положениями по подготовке и повышении квалификации рабочих непосредственно на предприятиях гражданской авиации и по учебным программам, разработанными и утвержденными уполномоченным органом по профессионально-техническому образованию, а по специфическим профессиям и специальностям - по программам, утвержденным уполномоченным органом.

100. При невозможности организовать на местах обучение рабочих нужным профессиям подразделения гражданской авиации могут направлять рабочих для обучения в другие аэропорты, в профессионально-технические училища, а также на курсы и в школы соответствующих специальностей.

101. Обучение личного состава службы спецтранспорта вторым и совмещенным профессиям проводится исходя из потребностей в расширении профессионального профиля, совмещения профессий и специальностей, улучшения организации труда и рационального использования оборудования. При обучении рабочих вторым профессиям они могут быть освобождены от основной работы на весь срок производственного обучения. В аэропортах организуются курсы целевого назначения для изучения новой техники, изделий, новых технологических процессов, вопросов экономики, научной организации труда.

102. Для повышения уровня производственной квалификации личного состава службы спецтранспорта, получения технических и экономических знаний, необходимых для овладения новой техникой, научной организацией труда, высокопроизводительными методами работы, организуются:

1) производственно-технические курсы и курсы целевого назначения;

- 2) курсы обучения рабочих вторым и совмещенным профессиям;
- 3) школы по изучению передовых методов труда.

103. Техническая подготовка на курсах производится в соответствии с действующими положениями уполномоченного органа по программам, составленным и утвержденным руководителем организаций гражданской авиации на основе рекомендаций уполномоченного органа по профессионально-техническому образованию с учетом требований службы спецтранспорта, уровня общеобразовательной и технической подготовки обучаемых.

104. Обучение рабочих начального уровня квалификации, подготовка рабочих и повышение их квалификации заканчиваются квалификационными экзаменами. Для проведения экзаменов приказом руководителя организации гражданской авиации назначаются квалификационные комиссии в соответствии с действующими положениями. Результаты квалификационных экзаменов оформляются протоколом с записью в нем экзаменационных оценок, результатов квалификационной пробы и заключения комиссии об уровне квалификации рабочего. Сдавшему квалификационные экзамены выдается свидетельство по единой форме, установленной по профессионально-техническому образованию.

105. Техническая учеба инженерно-технического состава службы спецтранспорта состоит:

- 1) из периодических (весенних и осенних) конференций и семинаров, проводимых в организациях гражданской авиации;
- 2) из курсов повышения квалификации и конференций, проводимых уполномоченным органом;
- 3) из индивидуальных занятий и самоподготовки.

Глава 11. Допуск к работе в службе спецтранспорта

106. Личный состав службы спецтранспорта перед допуском к самостоятельной работе проходит инструктаж по технике безопасности.

Виды инструктажа:

- 1) вводный;
- 2) первичный на рабочем месте;
- 3) повторный;
- 4) внеплановый;
- 5) текущий.

107. Вводный инструктаж проводит старший инженер (инженер) по охране труда или инженерно-технический работник, назначаемый приказом

руководителя организации гражданской авиации, со всеми вновь принимаемыми в службе спецтранспорта рабочими, инженерно-техническими работниками, служащими, практикантами и учениками производственного обучения.

108. Вводный инструктаж проводят по программе, утвержденной руководителем организации гражданской авиации по согласованию с комитетом профсоюза и разработанной с учетом требований стандартов и требований по безопасности труда в службе спецтранспорта организации гражданской авиации и в автохозяйствах, а также с учетом всех особенностей производства.

109. О проведении вводного инструктажа и проверки знаний делают запись в журнале регистрации вводного инструктажа с обязательной подписью инструктируемого и инструктирующего.

110. Первичный инструктаж на рабочем месте проводится перед допуском к работе со всеми вновь принятыми в службе спецтранспорта рабочими, практикантами и 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 учетом требований стандартов и требований по безопасности труда и основных положений инструктажа на рабочем месте.

111. Первичный инструктаж на рабочем месте проводится с каждым работником индивидуально, с практическим показом безопасных приемов и методов труда. Начальник (инженер, механик) колонны (участка) проводит повторный инструктаж, если работник плохо усвоил безопасные приемы труда.

112. Порядок допуска к работе работников службы спецтранспорта определен настоящей Инструкцией и нормативным документом по организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродромах гражданской авиации, разрабатываемый и утверждаемый уполномоченным органом в законодательном порядке.

Практиканты и ученики допускаются к работе только после прохождения вводного и первичного инструктажа под руководством опытных работников, назначенных распоряжением начальника службы спецтранспорта. Допуск к самостоятельной работе фиксируется с указанием даты и подписью инструктирующего в журнале инструктажа на рабочем месте.

113. Рабочие службы спецтранспорта, 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 осенне-зимний и весенне-летний периоды эксплуатации, а также с действующими нормативными актами по правилам дорожного движения.

114. 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 одной профессии, включающей не более 20 человек.

115. Внеплановый инструктаж по безопасным приемам и методам работы проводится начальником (инженером, механиком) колонны (участка) при нарушении требований безопасности труда, технологической и производственной дисциплины, а также в случае изменения технологического процесса (вида работ), обслуживаемого оборудования и подвижного состава.

116. Внеплановый инструктаж проводят индивидуально или с группой работников одной профессии в объеме первичного инструктажа на рабочем месте.

117. 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.

118. Текущий инструктаж проводят с работниками перед производством работ, на которые оформляется наряд-допуск. Проведение текущего инструктажа фиксируют в наряде-допуске на производство работ. Текущий инструктаж проводится начальником (инженером, механиком) колонны (участка) и должен быть кратким, содержать четкие конкретные указания и, в необходимых случаях, сопровождаться показом правильных и безопасных приемов выполнения работ.

В процессе работы руководитель работ систематически контролирует выполнение каждым работником данных ему при инструктаже указаний о безопасном способе выполнения работы. Для работников, не выполняющих инструкций по технике безопасности, инструктаж повторяется.

119. Работники службы спецтранспорта, занятые на работах с повышенной опасностью, допускаются к самостоятельной работе только после курсового обучения по типовым программам, сдачи экзаменов в установленном порядке и получения удостоверения на право производства работ и обслуживания данного оборудования (механизма). V043234

120. Обучение безопасным приемам труда при подготовке рабочих начального уровня квалификации, при повышении квалификации рабочих, инженерно-технических работников службы спецтранспорта производится в соответствии с требованиями нормативных правовых актов в области организации работы по охране труда, технике безопасности и производственной санитарии в организациях гражданской авиации.

Глава 12. Допуск водителей к работе на аэродроме (перроне)

121. Водители всех служб организации гражданской авиации допускаются к работе на аэродроме после изучения:

1) соответствующих типов спецмашин, их специального оборудования, особенностей эксплуатации указанных в инструкциях заводов-изготовителей;

2) требований действующей Инструкции по организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродромах гражданской авиации;

3) технологии взаимодействия служб обеспечивающих полеты;

4) требований безопасности труда при эксплуатации и ремонте машин;

5) требований настоящей Инструкции.

122. Каждый водитель перед началом самостоятельной работы на аэродроме проходит стажировку в объеме не менее восьми рабочих смен под руководством опытных водителей, назначенных приказом руководителя аэропорта. В процессе стажировки водители приобретают практические навыки вождения машин на аэродроме и выполнения технологических операций на определенных типах спецмашин.

Стажировка водителей спецмашин по обслуживанию воздушных судов проводится с выполнением всего цикла технологических операций обслуживания воздушных судов на каждом типе спецмашины. Предварительную отработку навыков подъезда к воздушным судам и отъезда от них рекомендуется производить на макетах, изображающих зоны конструкции воздушного судна, наиболее подверженные повреждениям, для чего следует сделать специальные площадки, оборудованные соответствующими макетами.

Водители аэродромных спецмашин проходят стажировку с выполнением всего цикла технологических операций по эксплуатационному содержанию аэродрома.

Общее время стажировки устанавливается начальниками служб, в штате которых состоят водители, с учетом квалификации водителей и практических навыков работы на аэродроме.

Данные о прохождении водителями курса обучения и стажировки заносятся в специальный "Лист стажировки водителя спецмашины (механизма)" (приложение 10), который ведется отдельно по каждому типу спецмашины и в процессе обучения и стажировки хранится у водителя, а по окончании - представляется комиссии по допуску водителей к работе на аэродроме. Все записи в указанном Листе стажировки водителя удостоверяются подписями лиц, ответственных за обучение и руководящих стажировкой водителей.

123. Знания и практические навыки водителей по эксплуатации спецмашин проверяются квалификационной комиссией, назначаемой приказом руководителя организации гражданской авиации из представителей заинтересованных служб.

Результаты проверки оформляются протоколом, к которому прилагается "Лист стажировки водителя спецмашины (механизма)".

124. Допуск водителя к самостоятельной работе на аэродроме оформляется приказом по организации гражданской авиации с приложением протокола квалификационной комиссии и Листа стажировки водителя. Одновременно водителю выдается "Талон на право вождения спецмашин (механизмов) по аэродрому и обслуживания воздушных судов" (приложение 2).

125. Водители, имеющие в указанном талоне три отметки о нарушении правил движения и обслуживания воздушных судов, а также требований технологии взаимодействия служб, обеспечивающих полеты, могут быть допущены к работе только после повторной проверки квалификационной комиссией их знаний правил движения и эксплуатации спецмашин и после издания соответствующего приказа руководителя организации гражданской авиации.

126. Перед началом работы в смене (бригаде) и по окончании смены водители проходят медицинский осмотр, проводимый медперсоналом организации гражданской авиации, и получают отметку о допуске к работе в путевом листе или в контрольной медицинской книжке водителя. Водители, у которых установлен факт употребления алкогольных напитков, к работе не допускаются.

127. Все водители проходят периодическое медицинское переосвидетельствование.

128. Не менее двух раз в год (перед осенне-зимним и весенне-летним периодами) в соответствующих службах организации гражданской авиации, эксплуатирующих спецмашины, специально назначенной комиссией под председательством начальника службы, должна проводиться проверка знаний водителей материальной части машин, требований действующих Правил по организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродромах гражданской авиации и практических навыков работы на аэродроме. Результаты проверки оформляются соответствующим протоколом, который является основанием для допуска к работе на текущий период. Водителей, показавших недостаточные знания материальной части спецмашин, требований правил по организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродромах гражданской авиации и имеющих неудовлетворительные практические навыки подъезда (отъезда) при обслуживании воздушных судов и знания правил движения по аэродрому, допускать к работе на аэродроме запрещается.

Глава 13. Стажировка и переподготовка инженерно-технического состава

129. Инженеры, окончившие высшие учебные заведения, проходят в службе спецтранспорта стажировку сроком не менее 6 месяцев, согласно действующим в уполномоченном органе инструкциям и положениям о стажировке молодых специалистов, а лица, имеющие стаж работы по данной специальности, - сроком не менее 3 месяцев, в течение которых выполняют должностные функции и получают заработную плату согласно штатному расписанию.

130. Общее руководство стажировкой молодых специалистов осуществляет служба спецтранспорта, а ответственными за ее организацию и проведение являются начальники (главные инженеры) службы спецтранспорта организации гражданской авиации.

131. Начальник (главный инженер) службы спецтранспорта:

1) разрабатывает в течение 10 дней с момента прибытия молодых специалистов индивидуальные планы стажировки и представляет их на утверждение руководителю организаций гражданской авиации;

2) составляет совместно с общественными организациями развернутые характеристики на молодых специалистов по истечении установленного срока их стажировки.

132. По окончании стажировки комиссия, назначенная руководителем организации гражданской авиации:

1) подводит итоги стажировки;

2) рассматривает в двухнедельный срок после окончания стажировки характеристики на молодых специалистов, их отчеты о выполнении индивидуальных планов;

3) проверяет знания и практические навыки стажеров и представляет руководителю организации гражданской авиации рекомендации в отношении молодых специалистов.

133. Переподготовка инженерно-технического состава проводится на базе высших и средних технических учебных заведений гражданской авиации по специальным планам и программам, утвержденным уполномоченным органом.

Раздел 4.

Планирование, учет и анализ работы служба спецтранспорта

134. Планово-экономическая работа службы спецтранспорта направлена на обеспечение в организации гражданской авиации основной производственной деятельности при неуклонном повышении эффективности использования спецмашин и автотранспорта, роста производительности труда работников службы спецтранспорта и усиления режима экономии горюче-смазочных материалов. С этой целью планово-экономическая работа включает:

- 1) планирование производственно-финансовой деятельности службы спецтранспорта;
- 2) учет работы службы спецтранспорта;
- 3) анализ производственно-финансовой деятельности службы спецтранспорта

135. Планирование, учет и анализ работы службы спецтранспорта осуществляются в соответствии с действующей инструктивно-методической документацией.

136. Планово-экономическую работу службы спецтранспорта возглавляет и организует планово-экономический отдел организации гражданской авиации. В этой работе кроме планово-экономического отдела и службы спецтранспорта участвует финансовый отдел и отдел организации труда и заработной платы организации гражданской авиации.

137. Трудоемкие расчетные работы в планировании, учете и анализе организуются и автоматизируются:

- 1) оперативное и текущее планирование работы;
- 2) учет и отчетность по видам ресурсов, по службам-пользователям, по типам, маркам и гаражным нормам спецмашин, по колоннам, бригадам и исполнителям;
- 3) анализ производственной деятельности с использованием диалоговых процедур.

Глава 14. Учет работы службы спецтранспорта

138. Учет работы службы спецтранспорта является одним из важнейших условий ее совершенствования. Он позволяет своевременно вскрывать недостатки, выявлять резервы и по результатам анализа разрабатывать и осуществлять меры по повышению эффективности работы службы спецтранспорта.

139. Основными задачами учета работы службы спецтранспорта являются:

- 1) обеспечение возможности оперативного анализа производственно-финансовой деятельности службы спецтранспорта в целом и каждого ее звена в отдельности;
- 2) вскрытие резервов производства;
- 3) подготовка материалов для планирования производственно-финансовой деятельности службы спецтранспорта.

140. Учет работы службы спецтранспорта должен отвечать следующим требованиям:

- 1) все показатели и формы учета должны представлять четкую систему;

2) учет и отчетность должны охватывать все стороны производственно-финансовой деятельности службы спецтранспорта;

3) учет и отчетность должны быть простыми, полными и обеспечивающими механизацию обработки учетных показателей.

141. Учет работы службы спецтранспорта осуществляется в соответствии с действующей инструкцией по учету, утвержденной уполномоченным органом. Учет ведется в формах первичной и статистической документации, разработанных уполномоченным органом.

142. По службе спецтранспорта должны применяться три вида учета:

1) оперативно-технический (осуществляют техники по учету службы спецтранспорта);

2) бухгалтерский (осуществляет бухгалтерия аэропорта);

3) статистический (осуществляет планово-экономический отдел аэропорта).

143. Оперативно-технический учет должен быть тесно связан с оперативным планированием, отражать отдельно производственно-хозяйственные операции в момент их свершения и вестись ежедневно.

144. Бухгалтерский учет отражает всю хозяйственную деятельность службы спецтранспорта. Посредством бухгалтерского учета осуществляется контроль, за всеми производственно-хозяйственными операциями в единых денежных показателях.

145. Статистический учет отражает состояние и использование машин и механизмов, выполнение плана перевозок и другие стороны производственно-хозяйственной деятельности службы спецтранспорта.

146. При представлении статистической отчетности необходимо строго руководствоваться постановлениями Правительства Республики Казахстан и указаниями уполномоченного органа о сроках и формах отчетности.

147. Общий контроль за правильной организацией учета в службе спецтранспорта возложены на руководителя организации гражданской авиации. Руководство по ведению учета возложены на начальника (главного инженера) службы спецтранспорта.

Раздел 5.

Организация работы спецмашин, мероприятия по предупреждению повреждений воздушных судов и транспортных происшествий

148. Организация работы спецмашин в аэропортах направлена на обеспечение своевременного и качественного обслуживания воздушных судов, исключение их повреждений на земле, содержание аэродромов в эксплуатационной готовности и предупреждение транспортных происшествий.

149. При выполнении спецмашинами работ по обслуживанию воздушных судов и подготовке аэродромов должны строго выполняться требования действующих нормативных правовых документов в области гражданской авиации и настоящей Инструкции, определяющие порядок производства работ и взаимодействия служб организации гражданской авиации, организации движения спецмашин на аэродроме, мероприятий по предупреждению повреждений воздушных судов и транспортных происшествий.

150. Контроль за организацией использования спецмашин на аэродроме и за обеспечением безопасности полетов при выполнении работ на летном поле возлагается на заместителя начальника аэропорта по эксплуатации наземных сооружений и строительству.

151. Контроль за организацией и безопасностью работы спецмашин, выделенных в распоряжение служб организации гражданской авиации, возлагается на начальников служб, использующих спецмашины.

152. Контроль за своевременным выделением технически исправных спецмашин по утвержденному табелю и за обеспечением их безаварийной работы возлагается на начальника службы спецтранспорта.

153. 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 летном поле и рулежных дорожках, должны быть оборудованы средствами радиосвязи, габаритными и проблесковыми огнями, укомплектованы буксировочными устройствами.

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

154. Техническое состояние спецмашин должно соответствовать требованиям инструкций заводов-изготовителей и отвечать положениям и требованиям безопасности труда в организациях гражданской авиации.

155. Техническое состояние специального оборудования машин, используемых при техническом обслуживании воздушных судов, должно соответствовать эксплуатационным требованиям к спецмашинам, предназначенным для технического обслуживания воздушных судов.

156. Движение всех типов спецмашин на аэродроме должно осуществляться только по установленным маршрутам, имеющим маркировку согласно утвержденной руководителем организации гражданской авиации схеме расстановки и организации движения наземной техники.

Глава 15. Организация работы спецмашин при техническом и коммерческом обслуживании воздушных судов

157. Для выполнения работ по обслуживанию воздушных судов служба спецтранспорта, в соответствии с утвержденным руководителем (начальником) организации гражданской авиации табелем, выделяет спецмашины в распоряжение служб организации гражданской авиации, которые обеспечивают и контролируют организацию работы выделенных в их распоряжение спецмашин.

158. Организация работ при обслуживании воздушных судов производится в соответствии с требованиями действующих документов по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники и Руководства по эксплуатации данного типа воздушных судов.

При заправке воздушных судов топливом и маслом должны соблюдаться требования действующих правил по службе горюче-смазочных материалов в гражданской авиации руководства по применению и контролю качества авиационных горюче-смазочных материалов и специальных жидкостей в гражданской авиации.

159. Порядок и очередность подачи спецмашин для обслуживания воздушных судов должны осуществляться по технологическому графику, утвержденному руководителем организации гражданской авиации.

160. Руководство работами при обслуживании воздушных судов осуществляют инженер, авиатехник-бригадир, авиатехники.

161. Подъезд, отъезд и установка спецмашин в рабочее положение при обслуживании воздушных судов должны производиться в соответствии с утвержденными руководителем аэропорта схемами подъезда (отъезда) и под руководством должностных лиц, ответственных за руководство подъездом (отъездом) спецмашин (приложение 3).

162. При работе в зоне обслуживания воздушных судов водители спецмашин принимают все меры для того, чтобы:

1) остановить спецмашину при подъезде к зоне обслуживания не ближе 10 м от крайних точек воздушных судов у знака "Т", маркированного белой краской и расположенного у границы зоны обслуживания, которая маркирована полосами красного цвета в виде восьмиугольника;

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

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

4) внимательно следить и четко выполнять сигналы должностного лица, руководящего подъездом;

5) обеспечить остановку спецмашины при подъезде к воздушным судам на безопасном расстоянии, исключающем возможность его повреждения;

6) остановить спецмашину и выехать из зоны обслуживания по первому требованию должностного лица, руководящего подъездом, члена экипажа воздушных судов или техника инженерно-авиационной службы;

7) немедленно удалить (отбуксировать) спецмашины из зоны обслуживания, перрона и с места стоянок в случае выхода ее из строя, после чего доложить о случившемся бригадиру или диспетчеру службы спецтранспорта;

8) иметь при себе и предъявлять по первому требованию талон на право вождения спецмашин по аэродрому и обслуживания воздушных судов лицами, ответственными за сохранность воздушных судов и организацию безопасного движения на аэродроме.

163. Должностные лица, руководящие подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам, обеспечивают:

1) руководство движением спецмашин в зоне обслуживания воздушных судов в соответствии со схемами подъезда, с помощью четкой подачи сигналов, установленных в нормативных актах по организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродромах гражданской авиации;

2) руководство подъездом спецмашин, находясь со стороны близко расположенных к спецмашине частей воздушных судов и поддерживая визуальную связь с водителем;

3) перед подачей сигнала водителю отсутствие препятствий для маневра спецмашин у воздушных судов, а также для подъема (опускания) кузова или рабочего органа;

4) остановку спецмашины при подъезде к воздушным судам на безопасном расстоянии, исключающем его повреждение (время подачи сигнала "остановитесь" выбирается в зависимости от типа спецмашины, схемы ее подъезда к воздушным судам и величины тормозного пути);

5) при отъезде спецмашины от воздушных судов перед подачей сигнала "отъезжайте" проверку отключения от борта воздушных судов кабелей, разъемов, шлангов и тросов заземления;

6) при остановке спецмашины у воздушных судов немедленную установку упорной колодки под одно из ее задних ведущих колес со стороны движения к воздушным судам, затем установить вторую колодку с другой стороны колеса;

7) уборку по окончании работы, колодки со стороны отъезда спецмашины, а после ее отъезда на расстояние 5 м от воздушных судов уборку второй колодки;

8) иметь при себе и предъявлять по первому требованию "Удостоверение на право руководства подъездом спецмашин к воздушным судам" лицам, ответственным за сохранность воздушных судов и организацию безопасного движения на аэродроме (приложение 11).

164. Должностное лицо, руководящее подъездом (отъездом), не покидает свое место до окончания работы спецмашины у воздушных судов.

165. При неправильном маневре спецмашины руководитель подъездом подает сигнал "остановитесь", а затем сигнал на выполнение маневра, исключающего повреждение воздушных судов.

166. Ответственность за нарушение правил подъезда (отъезда) и маневрирования в зоне обслуживания воздушных судов в соответствии с законодательством Республики Казахстан возлагается:

1) на водителя спецмашины за неправильное или несвоевременное выполнение сигналов руководителя подъездом, а также за самовольные маневры без разрешения руководителя подъездом;

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

167. О всех нарушениях требований настоящей Инструкции, допущенных водителями спецмашин и лицами, руководящими подъездом при работе в зоне обслуживания воздушных судов, в талонах водителей и в удостоверениях лиц, руководящих подъездом, делается отметка должностными лицами, отвечающими за сохранность воздушных судов и организацию безопасного движения на аэродроме. Отметки о нарушениях разрешается делать лицам, инспектирующим работу аэропорта, руководителю аэропорта и его заместителям, старшему (сменному) дежурному по аэропорту, общественным инспекторам, начальнику службы спецтранспорта, начальникам служб, в распоряжение которых выделены спецмашины, начальнику колонны спецмашин, инженеру по безопасности движения на аэродроме.

168. 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 16. Организация буксировки воздушных судов

169. Буксировка воздушных судов выполняется под руководством ответственных лиц инженерно-авиационной службы организации гражданской авиации в строгом соответствии с требованиями правил технической

эксплуатации и ремонту авиационной техники, руководством по организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродромах гражданской авиации, инструкции по эксплуатации данного типа воздушного судна, а также в соответствии со схемой движения воздушных судов и транспорта на данном аэродроме.

170. Воздушные суда на аэродроме буксируют к перрону, на места стоянок, на рубеж запуска двигателей (предварительный старт), в ангар, на специальные стоянки (площадки). Буксировку воздушных судов по рулежным дорожкам и взлетно-посадочной полосы (их пересечение) осуществляют только с разрешения службы движения. Бортовая радиостанция для связи с диспетчером остается включенной на весь период буксировки. При перемещении воздушных судов ответственный за буксировку руководствуется требованиями инструкции по буксировке и схемой движения воздушных судов и транспорта на данном аэродроме.

171. Решение о буксировке воздушных судов принимает руководитель работ, он же назначает специалиста, ответственного за буксировку, и подчиненный ему состав бригады.

Специалист, ответственный за буксировку (руководитель буксировки), и работники бригады допускаются в установленном порядке к выполнению этих работ.

172. Воздушные суда разрешается буксировать по искусственному покрытию и грунту, пригодными для воздушных судов данного типа. Скорость буксировки устанавливается инструкцией по буксировке данного типа воздушного судна. В темное время суток буксировку осуществляют на пониженной скорости с включенными бортовыми и аэронавигационными огнями, при соблюдении повышенных мер предосторожности.

173. Для буксировки используют тягачи на автомобильном или тракторном шасси, оборудованные средствами радиосвязи, габаритными и проблесковыми огнями, включаемыми при буксировке независимо от времени суток.

174. Перед началом буксировки ее руководитель проводит инструктаж персонала бригады, назначенной для буксировки воздушного судна. Он указывает на особенности выполнения работ при данных условиях погоды (особенно при гололеде, сильном ветре), размещение воздушных судов и средств наземного обеспечения на стоянке, состояние путей перемещения воздушных судов и буксировочных средств, проверяет готовность членов бригады к работе, инструктирует их по технике безопасности.

175. Специалист, ответственный за буксировку воздушных судов, руководит действиями всех должностных лиц, участвующих в буксировке воздушного судна.

Перед выполнением работ он проверяет:

1) готовность воздушного судна к буксировке (исправность тормозов колес, закрытие дверей, крышек люков и отсеков, отключение от воздушного судна средств наземного обслуживания и отвод их от воздушного судна на безопасное расстояние);

2) исправность буксировочного устройства, оборудования тягача, используемого при буксировке, средств связи;

3) возможность свободного вывода воздушного судна с места стоянки.

176. Самолеты 1-3-го класса и вертолеты 1-го класса разрешается буксировать при наличии радиосвязи, а самолеты 4-го класса и вертолеты 2-4-го класса - при визуальной связи между ответственным за буксировку, командиром воздушного судна (находящимся на его рабочем месте бортиженером, бортмехаником, авиатехником) и водителем тягача. Команды подаются голосом с помощью радиосредств и сигналов, изложенных в соответствующих документах по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники. Ответственный за буксировку размещается в поле зрения должностного лица, находящегося в кабине экипажа, и водителя тягача.

177. При вынужденной остановке буксируемого воздушного судна (тягача) под колеса воздушного судна устанавливаются упорные колодки.

178. Специалист, находящийся во время буксировки на месте командира воздушного судна, ведет контроль за своевременностью действий по остановке воздушного судна в аварийных ситуациях торможением колес основных опор. Торможение колес применяют в случаях крайней необходимости - при угрозе столкновения с препятствием, расцеплении воздушного судна с тягачом, поломке водила, опасности наезда воздушного судна на тягач (при мягкой сцепке, остановке тягача), в других случаях, которые могут создать аварийную ситуацию.

179. При буксировке воздушного судна на мягкой (тросовой) сцепке членам бригады необходимо следить, чтобы трос не касался покрышек колес и колеса не наезжали на трос.

180. Во время буксировки запрещается:

1) строгать воздушное судно с места раскачиванием;

2) находиться людям на поверхностях воздушного судна (крыле, фюзеляже), подножках кабины тягача и на буксировочном устройстве;

3) устранять неисправности в сочленениях водила с воздушным судном и тягачом во время движения;

4) толкать воздушное судно с помощью водила при заднем ходе тягача;

5) вытаскивать воздушное судно, застрявшее в грунте, за переднюю опору.

181. Порядок буксировки воздушного судна с учетом его особенностей (скорость буксировки, число членов бригады и их размещение около воздушного судна во время буксировки, применяемые тягачи и буксировочные устройства и тому подобное) определяется инструкцией по буксировке воздушного судна данного типа.

Глава 17. Организация работы спецмашин при эксплуатационном содержании аэродрома

182. Для выполнения комплекса операций по эксплуатационному содержанию аэродрома служба спецтранспорта выделяет спецмашины в распоряжение аэродромной службы (или другой наземной службы, выполняющей работы), которая осуществляет организацию работы спецмашин, взаимодействие со службой движения и ведет контроль за обеспечением безопасности полетов при производстве работ на летном поле.

183. Технологические операции по содержанию аэродрома должны выполняться в соответствии с требованиями нормативных актов по аэродромной службе аэропортов и согласно технологическим картам проведения работ, утвержденным руководителем аэропорта.

184. Все службы аэропорта могут выполнять работы по подготовке аэродромов для полетов воздушных судов только с разрешения руководителя полетов аэродрома и после согласования их проведения с ответственными лицами аэродромной службы.

185. Выезд спецмашин на летное поле и рулежные дорожки для обслуживания аэродромных покрытий и посадочных средств производится по указанию руководителя полетов аэродрома и с разрешения диспетчера стартового диспетчерского пункта.

186. При выполнении работ на летном поле организацию безопасного движения спецмашин, руководство работами и контроль за их проведением обеспечивает начальник (ответственное лицо за проведение работ) аэродромной службы (или другой наземной службы, производящей работы на летном поле), которому необходимо по указанию диспетчера стартового диспетчерского пункта или руководителя полетов аэродрома, а в случае необходимости, самостоятельно принять меры к немедленному удалению машин, механизмов и людей с летного поля в установленное место за пределы критической зоны. Во всех случаях летная полоса должна быть свободна от аэродромной техники не позднее чем за 5 мин до расчетного (уточненного) времени посадки (взлета) воздушного судна.

187. В процессе выполнения работ на летном поле и рулежных дорожках ответственное лицо постоянно поддерживает устойчивую радиосвязь с

диспетчером стартового диспетчерского пункта и через каждые 15 мин производит контрольную проверку радиосвязи. При отказе радиосвязи или ее неустойчивости необходимо прекратить работы и принять экстренные меры для эвакуации с летной полосы и рулежных дорожек техники и людей.

Сигналом к освобождению летного поля при потере радиосвязи (сигнал подает диспетчер стартового диспетчерского пункта) является трехкратное включение и выключение огней взлетно-посадочной полосы (при включенной кнопке "I" яркости системы огней высокой интенсивности) и две красные ракеты, выпущенные в сторону работающей техники.

188. В случае выхода работающей техники из строя ответственное лицо немедленно докладывает об этом диспетчеру стартового диспетчерского пункта и принимает срочные меры для удаления неисправной техники в установленное место за пределы критической зоны радиомаячной системы.

189. После выполнения работ на летном поле ответственное лицо аэродромной службы контролирует, что в процессе работы спецмашин не было допущено никаких отклонений, препятствующих безопасному выполнению полетов, и докладывает руководителю полетов аэродрома об окончании работ и выводе техники и работников в установленное место.

190. В целях обеспечения безопасности полетов все спецмашины, работающие на летном поле и рулежных дорожках, должны быть оборудованы габаритными и проблесковыми огнями, включаемыми во время работы независимо от времени суток, а также средствами внутриаэропортовой связи с руководителем полетов и диспетчером стартового диспетчерского пункта.

Проблесковые огни, установленные на спецмашинах, должны быть желтого цвета, обладать эффективной силой света не менее 40 и не более 400 кандел с частотой вспышек (75+/-15) в минуту. Эти огни должны устанавливаться на крыше кабины или на верхней части конструкции кузова по оси спецмашины так, чтобы был обеспечен круговой обзор огня и его не затеняли надстройки на машине. Опорная площадка огня должна быть расположена горизонтально. На машине ответственного лица за проведение работ на летном поле и рулежных дорожках дополнительно устанавливается радиоприемник для прослушивания радиообмена на частоте диспетчера посадки. Каждая спецмашина, работающая на летном поле и рулежных дорожках, должна быть оборудована буксировочными устройствами для удаления при выходе из строя за пределы критической зоны радиомаячная система посадки.

191. Запрещается выезжать на летное поле и рулежные дорожки на спецмашинах, не оборудованных (с неисправными) радио- и светосигнальными

средствами, буксировочными устройствами, средствами пожаротушения, без сопровождения ответственного лица за проведение работ и без разрешения руководителя полетов аэродрома.

192. При работе на летное поле и рулежных дорожках средства радиосвязи, габаритные и проблесковые огни, установленные на машинах, выключать запрещается.

193. Водители радиофицированных машин обучаются правилам ведения внутриаэропортовой радиосвязи. Радиотелефонный обмен должностных лиц служб (водителей машин) с руководителем полетов аэродрома (диспетчером) записывается на аппаратуре автоматической контрольной звукозаписи.

194. Во время работы на летном поле водители спецмашин постоянно следят за световыми и звуковыми сигналами и командами по рации. При получении соответствующей команды по каналам связи или по установленному сигналу водители, работающие на летном поле и рулежных дорожках, прекращают работу и незамедлительно выводят технику в установленное место за пределы критической зоны радиомаячной системы посадки.

195. Пересечение и выезд на летном поле и рулежных дорожках допускаются после разрешения диспетчера стартового диспетчерского пункта и только на машинах, оборудованных проблесковыми и габаритными огнями, буксировочными устройствами и радиостанциями.

196. Перед пересечением летной полосы водитель спецмашины (представитель службы), не доезжая до боковой полосы безопасности (границы критической зоны радиомаячной системы посадки), запрашивает разрешение на пересечение летной полосы у диспетчера стартового диспетчерского пункта.

197. Диспетчер дает разрешение на пересечение летной полосы спецтехникой в том случае, если воздушное судно, заходящее на посадку, имеет временной интервал не менее 5 мин или после приземления и пробега воздушного судна места пересечения летной полосы.

198. После пересечения летной полосы водитель (представитель службы спецтранспорта) докладывает диспетчеру стартового диспетчерского пункта об ее освобождении. Летная полоса считается свободной, если спецмашина выехала за пределы боковой полосы безопасности (границы критической зоны радиомаячной системы посадки).

Глава 18. Мероприятия по предотвращению задержек вылета воздушных судов

199. Регулярный вылет воздушных судов по расписанию может быть обеспечен наземными службами аэропорта при условиях:

- 1) своевременного и качественного обслуживания воздушных судов;

- 2) безаварийной работы наземной техники;
- 3) готовности аэродромных покрытий к производству полетов.

Для выполнения этих условий службе спецтранспорта необходимо:

- 1) обеспечить безопасную работу спецмашин при обслуживании воздушных судов и эксплуатационном содержании аэродромных покрытий;
- 2) содержать парк спецмашин в состоянии постоянной технической готовности;
- 3) добиться четкой согласованности в работе со службами аэропорта, принимающими участие в обслуживании воздушных судов и подготовке летного поля;
- 4) обеспечить резерв спецмашин на время максимальной интенсивности полетов в часы "пик";
- 5) организовать деятельность комиссий общественного контроля за техническим состоянием спецмашин;
- 6) тщательно анализировать причины задержек вылета воздушных судов, постоянно информировать водительский состав о причинах задержек и принимать неотложные меры по их устранению;
- 7) обобщать и распространять опыт работы лучших смен, колонн, служб спецтранспорта, работающих без задержек при обслуживании воздушных судов;
- 8) перед заступлением водителей на смену проводить инструктаж с анализом недостатков работы предыдущей смены по обслуживанию воздушных судов и подготовке покрытий для полетов воздушных судов с учетом конкретных метеорологических условий и производственных особенностей;
- 9) внедрять рационализаторские предложения и изобретения, направленные на обеспечение своевременного обслуживания воздушных судов и подготовку аэродрома;
- 10) ежегодно проводить конкурс "За безаварийную работу автотранспорта, своевременное и безопасное обслуживание воздушных судов".

Глава 19. Мероприятия по предупреждению повреждений воздушных судов

200. Для предупреждения повреждений воздушных судов спецмашинами необходимо строгое соблюдение правил организации безопасной работы спецмашин на аэродроме и особенно в зоне обслуживания воздушных судов, а также осуществление мероприятий, обеспечивающих безаварийную работу спецмашин. Водители транспортных средств во всех случаях уступают дорогу воздушным судам.

201. Движение спецмашин в зоне обслуживания воздушных судов производится только под руководством должностного лица, руководящего

подъездом, и в строгом соответствии со схемами подъезда (отъезда). Задержки вылетов воздушных судов из-за отсутствия должностных лиц, руководящих подъездом (отъездом), относятся на службу, не обеспечившую руководство подъездом /отъездом/ (приложение 3).

202. Скорость движения спецмашин в зоне обслуживания воздушных судов не должна превышать 5 км/ч. Скорость движения спецмашин по перрону и местам стоянок не должна превышать 30 км/ч, при движении в остальных зонах аэродрома - 50 км/ч. Указанные ограничения скорости движения не распространяются на аэродромные машины и механизмы при выполнении работ по обслуживанию покрытий и измерениях коэффициента сцепления, а также на пожарные, санитарные и другие машины, вызванные по тревоге.

203. 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 действующих нормативных актов по аэродромной службе.

204. Запрещается подъезд к воздушным судам спецмашин, не оборудованных амортизационными упорами, средствами пожаротушения, без упорных тормозных колодок и с неисправным спецоборудованием.

205. В условиях плохой видимости на аэродроме (ночью, во время тумана, снегопада и в случаях аварийной обстановки) на спецмашинах разрешается пользоваться звуковыми сигналами. Трейлеры (автомшины типа: ТЗ-22, АК-6, АППА-4 и другие) должны иметь красные рефлекторы на задней части кузова и по бокам.

206. Расстановка воздушных судов на перроне и на местах стоянки должна производиться в соответствии с требованиями действующих нормативных документов по аэродромной службе и технической эксплуатации и ремонту авиационной техники. В тех случаях, когда расстановка воздушных судов не обеспечивает безопасного подъезда к ним, подъезд спецмашин к этим воздушным судам запрещен.

207. Места стоянок воздушных судов и перрон должны иметь освещение по установленным нормативам. Освещение не должно ослеплять водителей машин при подъезде к воздушным судам и движении по перрону и мест стоянок.

208. На места стоянок спецмашин, в учебных классах и гаражах должны быть вывешены плакаты со схемами движения спецмашин по аэродрому и подъезда (отъезда) к воздушным судам.

209. Перед началом работы в смене (бригаде) водители спецмашин проходят медицинский осмотр, проводимый медперсоналом организации гражданской авиации, и получают отметку о допуске к работе в путевом листе, контрольной

медицинской книжке или специальном журнале водителя. Водители, у которых установлен факт употребления алкогольных напитков, к работе не допускаются.

В конце смены водители обязательно проходят дополнительный медосмотр. Явку водителей на медосмотр обеспечивают начальники служб, в штате которых состоят водители.

Глава 20. Функции руководителей организаций ГА и должностных лиц службы спецтранспорта по обеспечению сохранности и предупреждению повреждений воздушных судов на аэродроме

210. Руководитель организации гражданской авиации:

1) обеспечивает осуществление мероприятий по предупреждению повреждений воздушных судов наземной техникой и контролирует правильную организацию движения спецмашин на аэродромах в базовом и приписных аэропортах;

2) организует расследование каждого случая повреждения воздушных судов средствами механизации и автотранспортом в полном соответствии с нормативными документами уполномоченного органа.

211. Заместитель начальника аэропорта по эксплуатации наземных сооружений и строительству:

1) организует деятельность подчиненных ему служб по предупреждению повреждений воздушных судов спецмашинами и контролирует правильную организацию движения спецмашин на аэродроме;

2) организует изучение и контролирует выполнение личным составом подчиненных служб требований по безопасности движения на аэродроме и по безопасности обслуживания воздушных судов спецмашинами;

3) обеспечивает маркировку аэродромных покрытий установку дорожных знаков, ограждений препятствий и:

опасных мест на аэродроме в соответствии с действующими нормативными актами по аэродромной службе;

организует работу инженеров по организации движения спецавтотранспорта и дежурных общественных автоинспекторов;

обеспечивает безопасное производство работ при обслуживании воздушных судов и эксплуатационном содержании аэродрома.

212. Начальник службы спецтранспорта организации гражданской авиации:

1) осуществляет в службе мероприятия по предупреждению повреждений воздушных судов спецмашинами и транспортных происшествий и контролирует обеспечение безопасности движения спецмашин;

2) организует изучение и контролирует выполнение водителем составом службы требований по безопасности движения и обслуживания воздушных судов;

3) обеспечивает подготовку и систематический инструктаж водителей для работы на аэродроме в соответствии с нормативными требованиями по организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродромах гражданской авиации;

4) руководит проведением в службе конкурса "За безаварийную работу автотранспорта, своевременное и безопасное обслуживание воздушных судов", обеспечивает у личного качественное выполнение производственных заданий, соблюдение трудовой дисциплины;

5) обеспечивает четкое взаимодействие службы спецтранспорта со службой движения, инженерно-авиационной службой, службой перевозок и коммерческой эксплуатации, аэродромной, службой горюче-смазочных материалов и другими службами аэропорта, обеспечивающими полеты воздушных судов, в соответствии с требованиями технологии взаимодействия служб, обеспечивающих полеты;

6) организует и обеспечивает своевременное техническое обслуживание и ремонт спецтранспорта в соответствии с действующими правилами и нормами;

7) организует ежедневную проверку технического состояния каждой машины (механизма), наличия на ней пожарного оборудования, проблесковых и габаритных огней, радиостанции, упорных колодок, буксировочного и амортизирующих устройств как при выпуске из гаража, так и на аэродроме;

8) организует ежесменную проверку водительских удостоверений и талонов на право вождения спецмашин и механизмов по аэродрому и обслуживания воздушных судов;

9) обеспечивает явку водителей службы спецтранспорта для прохождения медосмотра перед началом работы в смене, а также их явку на дополнительный медосмотр в конце смены.

213. Начальник смены (сменный инженер, бригадир) службы спецтранспорта:

1) контролирует использование спецтранспорта, находящегося в его распоряжении, по назначению и организацию его безопасной работы на аэродроме;

2) проводит перед началом работы краткий инструктаж водителей спецмашин по правилам движения на аэродроме и технике безопасности;

3) проверяет наличие у водителей талонов на право управления спецмашиной на аэродроме, у руководителей подъездом (отъездом) - удостоверений на право руководства подъездом спецмашин к воздушным судам;

4) осуществляет контроль в смене за работой водителей и руководителей подъездом; а также за соблюдением ими требований действующих правил по организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродромах гражданской авиации;

5) систематически проводит разборы с анализом работы смены.

214. Инженеру по организации движения спецавтотранспорта необходимо соблюдать следующие требования:

1) осуществляет строгий контроль за выполнением требований безопасности движения на аэродроме и обслуживания воздушных судов всеми лицами в пределах функций, предоставленных ему должностной инструкцией;

2) требует строгого соблюдения водителями спецмашин установленных маршрутов и скоростей движения на аэродроме, правил подъезда (отъезда) при обслуживании воздушных судов;

3) проверяет наличие на спецмашинах светосигнального оборудования, средств радиосвязи, пожарного оборудования, тормозных упорных колодок, буксировочных и амортизирующих устройств, а также наличие у водителя удостоверения на право вождения спецмашины, талона на право вождения транспортного средства по аэродрому и правильное оформление путевых листов;

4) ведет учет нарушений безопасности движения спецмашин на аэродроме и обслуживания воздушных судов, а также учет транспортных происшествий и составлять отчет и донесения (приложения 12, 13);

5) задерживает на территории организации гражданской авиации любое должностное лицо, нарушающее установленный порядок движения по аэродрому, перрону, дорогам общего пользования аэропорта с докладом об этом непосредственному начальнику нарушителя для принятия мер;

6) организывает изучение водителем составом службы спецтранспорта требований действующих правил по организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродромах гражданской авиации и проводит рейды по проверке его исполнения.

215. Водителю спецмашины необходимо знать и строго соблюдать требования, изложенные в пункте 333 настоящей Инструкции.

Глава 21. Транспортные происшествия, их классификация, предупреждение и учет

216. К транспортным происшествиям не относятся:

1) происшествия с самоходными механизмами (бульдозерами, тракторами, канавокопателями и тому подобное), возникающие во время выполнения ими

основных производственных операций, для которых они предназначены (пахота, рытье траншей и тому подобное), вследствие нарушения правил эксплуатации и требований безопасности труда;

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

217. В число погибших при транспортных происшествиях включаются лица, скончавшиеся на месте происшествия и от полученных ранений в результате происшествия; в число раненых - люди, получившие телесные повреждения, вызвавшие необходимость госпитализации или амбулаторного лечения после оказания первой медицинской помощи.

218. Для предупреждения транспортных происшествий необходимо:

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

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

3) при движении с включенными осветительными приборами не допускать ослепления водителей встречных транспортных средств;

4) строго соблюдать правила обгона и проезда перекрестков;

5) не допускать случаев угона и вождения транспортных средств посторонними лицами;

6) не допускать к управлению транспортными средствами водителей в нетрезвом состоянии;

7) регулярно проводить занятия с водителями транспортных средств по правилам дорожного движения и особенностям эксплуатации транспортных средств в весенне-летний и осенне-зимний периоды года, практиковать привлечение на указанные занятия специалистов дорожной полиции;

8) оборудовать в службе спецтранспорта кабинеты, классы и уголки по безопасности движения;

9) вывешивать предупредительные надписи и плакаты о состоянии дорожных и аэродромных покрытий (гололед, снег, дождь, град, слякоть);

10) руководителям и инженерно-техническому составу службы спецтранспорта постоянно проводить с водителями воспитательную работу, направленную на укрепление трудовой дисциплины;

11) широко популяризировать опыт передовых водителей, работающих без аварий и нарушений правил дорожного движения, в стенной печати, брошюрах, пособиях.

219. В целях изучения и устранения причин, порождающих транспортные происшествия, в организациях гражданской авиации должен проводиться обязательный учет транспортных происшествий всех приведенных ранее видов, в том числе происшедших на закрытых территориях. Образец Журнала-учета транспортных происшествий в организациях гражданской авиации указан в приложении 12.

220. О происшествиях с тяжелыми последствиями (гибель, увечье, тяжелые ранения людей) организациями гражданской авиации сообщаются в органы внутренних дел на транспорте и высылаются донесения (приложение 13) не позднее двадцати четырех часов с момента происшествия в уполномоченный орган.

Раздел 6.

Техническое обслуживание спецмашин

221. Система технического обслуживания и ремонта спецмашин представляет собой совокупность взаимосвязанных средств, документации технического обслуживания и ремонта и исполнителей, необходимых для поддержания и восстановления качества спецмашин.

222. В рамках системы технического обслуживания и ремонта осуществляется техническое обслуживание спецмашин, представляющее собой комплекс операций по поддержанию их работоспособности или исправности при использовании по назначению, хранении и транспортировании.

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

224. Техническое обслуживание является составной частью эксплуатации спецмашин и направлено:

1) на поддержание постоянной технической готовности спецмашин, непосредственно связанной с обеспечением безопасности и регулярности полетов воздушных судов;

2) на обеспечение безопасности использования спецмашин по назначению и передвижению в процессе эксплуатации;

3) на повышение надежности спецмашин в условиях реальной эксплуатации.

225. Техническое обслуживание спецмашин включает следующие операции:

уборочно-моечные, заправочные, смазочные, контрольно-диагностические, крепежные, регулировочные, выявление отказов и неисправностей. Уборочно-моечные, смазочные, контрольно-диагностические работы

выполняются в обязательном порядке, а заправочные, регулировочные и работы по устранению неисправностей - по потребности, когда в результате проверки выявляется в этом необходимость.

226. Требования к техническому состоянию спецмашин устанавливаются настоящей Инструкцией, и действующими правилами дорожного движения, нормативно-техническими документами уполномоченного органа и инструкциями заводов-изготовителей.

Глава 22. Виды, периодичность и трудоемкость технического обслуживания спецмашин

227. В соответствии с условиями эксплуатации, периодичностью и объемами работ технического обслуживания спецмашин подразделяется на следующие виды:

- 1) ежедневное техническое обслуживание;
- 2) первое техническое обслуживание;
- 3) второе техническое обслуживание;
- 4) сезонное техническое обслуживание.

228. Основным назначением ежедневного технического обслуживания является общий контроль, направленный на обеспечение надежности спецмашин, поддержание в надлежащем состоянии ее внешнего вида, заправка топливом, маслом, охлаждающей жидкостью и другие. Эксплуатационное обслуживание предусматривает также проверку состояния агрегатов и систем, определяющих безопасность движения и использования спецмашин (рулевого управления, тормозов, подвесок, шин, приборов наружного освещения, световой и звуковой сигнализации, стеклоочистителей, светосигнальных огней, радиостанций и так далее).

229. Основным назначением первого и второго технического обслуживания является снижение интенсивности износа деталей, выявление и предупреждение отказов и неисправностей путем своевременного выполнения контрольно-диагностических, смазочных, крепежных, регулировочных и других работ. При первом техническом обслуживании работы производятся, как правило, без снятия со спецмашины или частичной разборки (вскрытия) обслуживаемых приборов, узлов, механизмов.

При втором техническом обслуживании эти же операции производятся в большем объеме, а в случае необходимости обслуживаемые приборы (узлы, механизмы) вскрывают или снимают с машины.

230. Основным назначением сезонного обслуживания спецмашин является подготовка их к эксплуатации в осенне-зимний и весенне-летний периоды. Сезонное обслуживание проводится два раза в год и, как правило, совмещается с

очередным первым или вторым техническим обслуживанием, дополнительно к которому выполняется ряд работ, связанных с подготовкой спецмашин к соответствующему периоду эксплуатации (смена масел, спецжидкостей, электролита, укомплектование средствами обогрева, утепления и так далее).

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

232. Периодичность технического обслуживания спецмашин устанавливается в зависимости от пробега базового автомобиля или наработки спецоборудования в соответствии с инструкциями заводов-изготовителей и нормативно-техническими документами уполномоченного органа.

233. В зависимости от условий эксплуатации периодичность технического обслуживания базовых автомобилей и спецоборудования спецмашин может корректироваться. Значения коэффициентов корректирования периодичности технического обслуживания базовых автомобилей и спецоборудования спецмашин устанавливаются нормативно-техническими документами уполномоченного органа.

234. Техническое обслуживание спецоборудования проводится, как правило, одновременно с техническим обслуживанием базового автомобиля. Отдельные агрегаты спецоборудования, периодичность технического обслуживания которых не совпадает с периодичностью технического обслуживания базового автомобиля, обслуживаются в строгом соответствии с инструкциями заводов-изготовителей, с последующей записью о проведенных операциях в формуляре и подписью ответственного лица.

235. Трудоемкость технического обслуживания спецмашин определяется суммарной трудоемкостью технического обслуживания базового автомобиля и спецоборудования, установленного на нем.

236. Нормативы трудоемкости технического обслуживания спецмашин определяются действующими нормативами численности работников служб спецтранспорта (автохозяйств) организации гражданской авиации. Нормативы трудоемкости технического обслуживания базовых автомобилей и спецоборудования спецмашин периодически подлежат уточнению и корректированию.

237. Перечень работ по техническому обслуживанию базовых автомобилей спецмашин, а также технологии технического обслуживания спецоборудования определяются нормативно-техническими документами уполномоченного органа и инструкциями заводов-изготовителей.

238. Запрещается сокращать объем работ по техническому обслуживанию спецмашин, а также сокращать отведенное для этого время в ущерб качеству обслуживания.

239. Отсутствие оборудованных и полностью укомплектованных постов технического обслуживания не может служить основанием для изменения объема работ и периодичности обслуживания спецмашин.

Глава 23. Организация технического обслуживания

240. Техническое обслуживание спецмашин производится централизованным и децентрализованным методами. При централизованном методе технического обслуживания спецмашин выполняется персоналом и средствами службы спецтранспорта. При децентрализованном методе - персоналом и средствами как службы спецтранспорта, так и других подразделений и служб организации гражданской авиации и сторонних организаций.

241. Техническое обслуживание спецмашин проводится на универсальных или специализированных постах и поточных технологических линиях.

242. Поточный метод технического обслуживания связан с выполнением технического обслуживания на специализированных рабочих местах с определенной технологической последовательностью и ритмом.

243. Совместно с техническим обслуживанием рекомендуется выполнять технологически связанные с ним операции сопутствующего текущего ремонта.

244. Техническое обслуживание (по видам) спецмашин выполняется на территории производственно-технической базы службы спецтранспорта в зоне технического обслуживания.

245. Техническое обслуживание и связанный с ним текущий ремонт агрегатов и систем спецоборудования должны выполняться в специализированных цехах, оснащенных всем необходимым для проведения указанных работ.

246. Контрольные работы ежедневного обслуживания проводятся в зоне технического обслуживания или на оперативных стоянках спецмашин.

247. Специализированные цехи, посты, участки и линии технического обслуживания спецмашин укомплектовываются необходимым технологическим оборудованием и средствами диагностирования согласно таблице технологического оборудования для службы спецтранспорта.

248. Непосредственный контроль над организацией и качеством технического обслуживания спецмашин службы спецтранспорта осуществляет главный инженер службы спецтранспорта.

249. Мастер (механик) участка технического обслуживания и сменный бригадир несут материальную ответственность, в соответствии с законодательством Республики Казахстан, за сохранность инструмента,

оборудования и материалов, предназначенных для технического обслуживания. Контроль над организацией эксплуатации технологического оборудования, предназначенного для технического обслуживания, и средств диагностирования возлагается на мастера участка технического обслуживания.

250. Для хранения и выдачи запасных частей и эксплуатационных материалов в ремонтно-профилактической зоне оборудуются инструментальные кладовые.

251. Оценка качества технического обслуживания спецмашин осуществляется путем диагностического и общего контроля. Диагностический контроль осуществляет мастер (механик) участка технического обслуживания. Общий контроль осуществляет механик колонны (бригадир), принимающий спецмашину после проведения очередного вида технического обслуживания. Контроль, за проведением ежедневного обслуживания осуществляет механик колонны (бригадир).

252. Для контроля за выполненными работами по техническому обслуживанию мастер (механик) участка технического обслуживания ведет карточку учета по каждой спецмашине (приложение 14).

Раздел 7. Ремонт спецмашин

253. 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:

1) систематическим контролем за техническим состоянием спецмашин и своевременной постановкой их в ремонт;

2) наличием ремонтных мастерских, оснащенных технологическим оборудованием, и квалифицированных исполнителей;

3) правильной организацией ремонтного производства;

4) своевременным обеспечением ремонтных мастерских расходными материалами, запасными частями и имуществом;

5) постоянным совершенствованием технологического процесса ремонта спецмашин и внедрением прогрессивных методов ремонта.

254. В соответствии с назначением и характером выполняемых работ ремонт спецмашин подразделяется на капитальный и текущий ремонт. Указанные виды ремонта осуществляются либо по наработке, либо по фактическому состоянию спецмашин.

Глава 24. Организация ремонта спецмашин

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

256. Ремонтными мастерскими службы спецтранспорта, как правило, выполняется текущий ремонт.

257. На участках (постах) ремонтных мастерских должны быть технические условия и технологические карты на ремонт спецмашин, а также оборудование и инструмент согласно таблице технологического и специализированного инструмента для служб спецтранспорта (автобаз, гаражей) предприятий и организаций гражданской авиации, разработанные и утвержденные в законодательном порядке.

258. На участках (постах) ремонт спецмашин может быть организован следующими методами:

- 1) обезличенным;
- 2) необезличенным;
- 3) агрегатным.

259. В ремонтных мастерских службы спецтранспорта рекомендуется применять метод бригадного ремонта, при котором ремонт спецмашины выполняется бригадой специализированных по операциям исполнителей.

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

261. Контроль качества ремонта спецмашин в ремонтных мастерских осуществляет начальник мастерских (инженер по ремонту).

262. Контроль за организацией ремонта спецмашин, техническим состоянием технологического оборудования, учетом и отчетностью по ремонту и расходу запасных частей возлагается на главного инженера службы спецтранспорта (старшего инженера).

Глава 25. Сдача спецмашин в капитальный ремонт и получение их из ремонта

263. Потребность в капитальном ремонте спецмашины (агрегата) определяет комиссия в составе главного инженера службы спецтранспорта, начальника мастерских и начальника колонны. Комиссия в своей работе руководствуется нормами межремонтных и амортизационных ресурсов. При техническом осмотре комиссией проводится проверка паспорта (формуляра) спецмашины.

264. По результатам технического осмотра составляется акт технического состояния спецмашины (агрегата) с перечнем неисправностей основных агрегатов и указанием причин выхода спецмашины из строя.

265. При преждевременном выходе спецмашины из строя начальник службы спецтранспорта не позднее трех дней назначает комиссию в целях установления причины потребности в досрочном ремонте.

266. В случае преждевременного выхода спецмашины из строя по причине конструктивно-производственных дефектов (изготовления или ремонта) комиссией составляется акт-рекламация (приложение 15) в трех экземплярах. Один экземпляр акта-рекламации направляется на завод-изготовитель или ремонтный завод, второй - через организацию гражданской авиации в уполномоченный орган, а третий остается в службе спецтранспорта.

Акт-рекламация составляется в том случае, если имеются документы:

- 1) приказ руководителя организации гражданской авиации о закреплении спецмашины за водителем (бригадой);
- 2) допуск водителя на право эксплуатации данной спецмашины;
- 3) документы (путевой лист, формуляр, карточка учета), подтверждающие правильную эксплуатацию спецмашины в период гарантийного срока службы (или обкатки) в соответствии с заводской инструкцией. Запрещается вскрывать любые агрегаты и узлы спецмашины без согласия завода, которому направляется акт-рекламация.

267. Спецмашины направляются в ремонт во всех случаях по результатам технического осмотра и проверки формуляра (паспорта) спецмашины (агрегата) комиссией службы спецтранспорта:

- 1) после выработки спецмашиной (агрегатом) установленной нормы межремонтного ресурса или срока службы;
- 2) в случае преждевременного выхода спецмашины (агрегата) из строя в результате катастрофы, аварии и других причин.

268. Все спецмашины (агрегаты), отправленные в ремонт, должны соответствовать требованиям государственных стандартов или технических условий на сдачу их в ремонт.

269. Укомплектование спецмашин, сдаваемых в ремонт (выдаваемых из ремонта), производится в соответствии с государственными стандартами или техническими условиями на сдачу в ремонт (выпуск из ремонта) спецмашин.

270. Капитальный ремонт спецмашин производится по нарядам, выдаваемым организацией гражданской авиации (приложение 16).

271. Для получения наряда на отправку в капитальный ремонт спецмашины, не вырабатывающей установленного межремонтного пробега (срока), в организацию гражданской авиации представляется в двух экземплярах акт технического состояния с приложением материалов расследования и приказов о привлечении виновных к ответственности.

272. При сдаче спецмашины (ее агрегатов) в капитальный ремонт служба спецтранспорта представляет заводу:

- 1) наряд на ремонт;
- 2) Справку о состоянии спецмашины, сдаваемой в капитальный ремонт (приложение 17);
- 3) паспорт (формуляр) машины;
- 4) гарантийное письмо с указанием почтовых, платежных и железнодорожных реквизитов организации гражданской авиации. При приеме спецмашины в ремонт заводом составляется приемо-сдаточный акт в двух экземплярах, один из которых вручается представителю организации гражданской авиации.

273. При получении спецмашины (агрегатов) из капитального ремонта организация гражданской авиации представляет заводу:

- 1) приемосдаточный акт;
- 2) доверенность на получение спецмашины;
- 3) справку об уплате стоимости ремонта.

274. Учет и отчетность о проведенном капитальном ремонте спецмашин и агрегатов ведутся в службе спецтранспорта.

Раздел 8. Снабжение службы спецтранспорта спецмашинами, запасными частями, техническим имуществом и порядок их списания

275. Важнейшим условием бесперебойной работы службы спецтранспорта аэропорта является четкая организация материально-технического снабжения.

276. Организация материально-технического снабжения службы спецтранспорта призвана обеспечить:

- 1) нормативную исправность спецмашин, процесс ремонта автотракторной техники, а также применяемого в службе спецтранспорта контрольно-диагностического, регулировочного, технологического и другого оборудования;
- 2) своевременное истребование и получение недостающих спецмашин, необходимых запасных частей и технического имущества;
- 3) правильное хранение, выдачу, перевозку и учет технического имущества, запасных частей, агрегатов и другого оборудования, экономию и сохранность материально-технических ресурсов;
- 4) своевременное выявление и перераспределение излишних спецмашин, механизмов, оборудования, принятие мер по исключению их разукомплектования;
- 5) сбор годных агрегатов и деталей со списанных спецмашин.

277. Снабжение службы спецтранспорта спецмашинами, запасными частями, оборудованием, другим техническим имуществом осуществляется отделом материально-технического снабжения организации гражданской авиации в соответствии с утвержденными планами снабжения.

278. Начальник отдела материально-технического снабжения осуществляет непосредственное руководство службой снабжения данной организацией гражданской авиации и контролирует своевременную поставку службе спецтранспорта спецмашин, аэродромных механизмов, запасных частей, оборудования и другого технического имущества в соответствии с утвержденными планами снабжения и планом распределения новой техники.

279. Начальник службы спецтранспорта персонально контролирует правильное и своевременное определение потребности в материально-технических ресурсах для обеспечения технического обслуживания и ремонта спецмашин, механизмов и другого оборудования.

Глава 26. Порядок снабжения спецмашинами, запасными частями и техническим оборудованием

280. Снабжение организации гражданской авиации спецмашинами, авиационным оборудованием, автотракторной техникой, аккумуляторными батареями и автомобильными шинами производится отделом материально-технического снабжения организации гражданской авиации.

281. На вновь поступающую в службу спецтранспорта машину ведутся и хранятся следующие документы:

- 1) приемосдаточный акт завода-изготовителя;
- 2) формуляр, паспорта агрегатов;
- 3) акт закрепления спецмашины за колонной, бригадой, водителем;
- 4) карточка учета технического обслуживания и ремонта;
- 5) карточка учета автошин;
- 6) карточка учета аккумуляторных батарей.

282. Основанием для поставок в службу спецтранспорта необходимых спецмашин, запасных частей для спецоборудования и другого технического имущества на текущий год являются утвержденные планы снабжения.

283. Годовые расчеты-заявки на спецмашины и техническое имущество составляют начальник и главный инженер службы спецтранспорта по установленной форме с учетом:

- 1) наличия спецмашин, спецзапчастей, агрегатов и материалов в оборотных фондах спецтранспорта;
- 2) действующего нормативного табеля на спецмашины;

3) табеля технологического оборудования и специализированного инструмента для службы спецтранспорта авиапредприятия;

4) норм расхода запасных частей и материалов, а также действующих коэффициентов сменности;

5) фактического расхода запасных частей, агрегатов и материалов за прошедший год;

6) расчетной замены по истечении сроков службы;

7) количества спецмашин и агрегатов, подлежащих ремонту.

284. Расчеты-заявки согласовываются с отделом материально-технического снабжения и планово-экономическим отделом утверждаются руководителем организации гражданской авиации.

285. Выдача запасных частей со склада производится с обязательным указанием номера спецмашины. Отчетным документом, подтверждающим расходование запасных частей, является "карточка учета технического обслуживания и ремонта спецмашин" с подписью водителя (бригадира) и механика колонны (см. приложение 14).

Глава 27. Порядок списания спецмашин, спецоборудования и технического имущества службы спецтранспорта

286. С балансов аэропортов 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 и оно не может быть передано безвозмездно или реализовано. Допускается также списание основных фондов (средств), уничтоженных вследствие стихийных бедствий или аварий.

287. Для определения непригодности к дальнейшей эксплуатации спецмашин и спецоборудования, а также для оформления необходимой документации на их списание с баланса организации гражданской авиации приказом руководителя организации гражданской авиации утверждается постоянно действующая комиссия по списанию основных фондов.

288. Комиссия проводит непосредственный осмотр спецмашины в целях установления ее непригодности к восстановлению и дальнейшему использованию, устанавливает причины, обусловившие необходимость списания

289. На основании осмотра и изучения необходимой технической документации составляется "Акт о ликвидации автотранспортных средств" (приложение 18), в котором указываются причины списания (износ,

преждевременное выбытие вследствие нарушения нормальных условий эксплуатации или аварии и другое), 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.

290. В актах на списание (приложение 26) указываются данные характеризующие объект: год изготовления, дата его поступления на предприятие, время ввода в эксплуатацию, первоначальная стоимость объекта (для переоцененных - восстановительная), сумма начисленного износа по данным бухгалтерского учета, количество произведенных капитальных ремонтов и другое.

291. Акт о ликвидации спецмашины (по истечении срока амортизации), подписанный всеми членами комиссии, представляется на утверждение руководителю организации гражданской авиации.

Разборка спецмашины до утверждения акта о ликвидации не допускается. При списании спецмашин, состоящих на учете в органах дорожной полиции обязательна отметка о снятии спецмашины с учета.

292. На основании утвержденных актов на списание производится полная разборка спецоборудования.

293. Детали, узлы и агрегаты списанного и демонтированного автомобиля и спецоборудования, пригодные для использования в качестве запасных частей и ремонтных материалов, приходуются по соответствующим счетам, на которых учитываются указанные ценности по стоимости определенной комиссией. непригодные для использования детали и агрегаты сдаются в металлолом.

294. Убытки от списания (ликвидации) не полностью амортизированных спецмашин относятся на результаты хозяйственной деятельности организации гражданской авиации.

295. Списание автомобильных шин осуществляется по истечении установленного срока службы согласно "Карточке учета работы автомобильной шины" (приложение 19). непригодность к дальнейшей эксплуатации устанавливает комиссия по списанию. Карточка, заверенная подписями членов комиссии, является документом на списание автомобильной шины. Акт о списании, заверенный всеми членами комиссии, утверждается руководителем организации гражданской авиации.

296. Списание автомобильных аккумуляторных батарей осуществляется по истечении установленных сроков службы согласно "Карточкам учета" их работы и технического состояния (приложение 20). непригодность к дальнейшей эксплуатации аккумуляторов, а также причины их преждевременного выхода из

стройка устанавливает комиссия по списанию, о чем составляется акт (приложение 21). Акт на списание, заверенный всеми членами комиссии, утверждается руководителем организации гражданской авиации.

297. Списание малоценного технического имущества службы спецтранспорта проводится на основании заключения комиссии. Комиссия на основании осмотра имущества составляет акт на его списание (приложение 22), который утверждается руководителем организации гражданской авиации.

Раздел 9.

Хранение спецмашин. Функции должностных лиц и водителей службы спецтранспорта

298. Под хранением машин понимается содержание спецмашин в местах хранения в исправном, полностью укомплектованном состоянии, обеспечивающем их сохранность. Хранение спецмашин включает:

- 1) подготовку к хранению (техническое обслуживание и консервацию);
- 2) техническое обслуживание в процессе хранения;
- 3) проверку состояния и опробование;
- 4) переконсервацию;
- 5) снятие машин с хранения и подготовку их к использованию по назначению

299. Под сроком хранения понимается период, в течение 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:

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

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

300. Специфика работы службы спецтранспорта в организации гражданской авиации предопределяет постановку на кратковременное хранение спецмашин сезонной эксплуатации. Спецмашины, эксплуатация которых не предусматривается на планируемый год, ставятся на длительное хранение.

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

- 1) настоящей Инструкции;
- 2) приказов и указаний руководства организации гражданской авиации;
- 3) инструкций заводов-изготовителей по эксплуатации конкретных типов спецмашин.

302. Поступающие в организации гражданской авиации новые спецмашины и машины после капитального ремонта ставятся на хранение после их полной обкатки. О постановке спецмашин на хранение и о снятии с хранения, отдается распоряжение начальника службы спецтранспорта и производится запись в формуляре спецмашины.

303. Контроль за подготовкой спецмашин к хранению, их содержанием и техническим обслуживанием осуществляется начальником (главным инженером) службы спецтранспорта.

Глава 28. Подготовка спецмашин к хранению

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

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

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

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

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

307. 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 емкости, приборы электрооборудования и так далее. Наружные поверхности агрегатов насухо протереть, из труднодоступных мест влагу удалить сжатым воздухом.

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

309. Устанавливается следующий порядок подготовки спецмашин к хранению.

Перед кратковременным хранением:

1) картеры агрегатов и механизмов, топливные баки, фреоновые и масляные емкости заполнить соответствующей рабочей средой (фреоном, горючим и смазочным материалами соответствующих сортов), а цилиндры обработать консервационными маслами, содержащими защитные присадки;

2) бензиновые баки карбюраторных машин заполнить бензином положенного сорта последнего поступления;

3) системы охлаждения двигателей в зависимости от температуры воздуха заполнить водой или охлаждающей низкотемпературной жидкостью с трехкомпонентной присадкой (тринатрийфосфат, нитрит натрия, двухромовокислый калий-0,05 % каждого компонента); в холодное время года воду из системы охлаждения двигателей слить;

4) аккумуляторные батареи летом и зимой при температуре воздуха не ниже минус 15°С хранить на спецмашинах, зимой при температуре воздуха ниже минус 15°С аккумуляторные батареи снимать и хранить в аккумуляторной;

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

Перед длительным хранением:

1) картеры агрегатов и механизмов заполнить рабочеконсервационными маслами всевозможных или зимних сортов;

2) топливные баки дизельных двигателей заполнить зимним дизельным топливом ДЗ, а в районах с особо низкими температурами - дизельным топливом ДА;

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

4) системы охлаждения двигателей спецмашин, обработанные раствором трехкомпонентной присадки, содержать незаполненными, слитую из систем низкотемпературную охлаждающую жидкость хранить в соответствии с действующими положениями по хранению ядовитых технических жидкостей;

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

6) уход и контроль за аккумуляторными батареями, а также содержание и освежение их осуществляется в соответствии с действующими инструкциями по стартерным свинцово-кислотным батареям;

7) рессоры и колеса разгрузить;

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

310. 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 из другого светонепроницаемого материала.

Глава 29. Содержание спецмашин на хранении

311. Содержание спецмашин на хранении должно обеспечивать их постоянную техническую исправность и готовность к эксплуатации. Хранение спецмашин производится на специально огражденной территории, где спецмашины содержатся в закрытых помещениях, под навесами или на открытых площадках (в последнем случае они должны быть укрыты табельными чехлами).

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

313. 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.
V043234

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

- 1) один раз в месяц (при кратковременном и длительном хранении);
- 2) один раз в полгода (при кратковременном и длительном хранении);
- 3) один раз в год (при длительном хранении).

315. Техническое обслуживание специального оборудования спецмашин "Один раз в месяц" производится в целях проверки его общего технического состояния и условий хранения.

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

317. Техническое обслуживание спецоборудования "Один раз в год" производится на спецмашинах, находящихся на длительном хранении, в целях проверки технического состояния, работоспособности, исправности, соответствия заданных характеристик оборудования и проведения работ по переконсервации при необходимости дальнейшего хранения спецмашин.

318. 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.

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

Глава 30. Снятие спецмашин с хранения

320. В соответствии с планом эксплуатации по распоряжению начальника службы спецтранспорта спецмашины снимаются с хранения. В распоряжении указываются: основание снятия, количество спецмашин, их марки и номера, на какой срок и для каких целей спецмашины снимаются с хранения. О снятии с хранения делается отметка в формуляре.

321. При снятии спецмашины с хранения необходимо:

1) снять с машины брезент (чехол), распломбировать капот двигателя, двери кабины, инструмент;

2) установить аккумуляторные батареи в режим эксплуатации;

3) заправить топливные баки, заполнить топливную систему питания, заправить систему охлаждения и систему смазки;

4) снять картонные щиты со стекла кабины, установить зеркало заднего вида и щетки стеклоочистителя;

5) снять герметизирующие материалы и чехлы с агрегатов и механизмов;

6) подготовить двигатель и проверить его работу, довести давление в шинах до нормы;

7) снять машины с подставок и освободить рессоры от разгрузочных колодок.

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

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

Глава 31. Функции должностных лиц и водителей службы спецтранспорта

324. Начальник службы спецтранспорта контролирует организацию работы службы спецтранспорта в соответствии с законодательством Республики Казахстан, настоящей Инструкцией, приказами и другими нормативными правовыми актами, сохранность вверенной ему собственности, правильное использование техники, безопасное обслуживание спецмашинами воздушных судов, своевременное выделение потребного количества технически исправных машин и механизмов для содержания и ремонта летного поля, подготовку водителей автомашин, состояние трудовой дисциплины, технической подготовки личного состава службы спецтранспорта, выполнение требований безопасности труда и пожарной безопасности.

Начальник службы спецтранспорта организывает и обеспечивает:

1) выполнение производственных планов службы спецтранспорта, ведение учета и отчетности по использованию спецмашин и горюче-смазочных материалов;

2) выпуск на линию технически исправных спецмашин для технического и коммерческого обслуживания воздушных судов;

3) выпуск на линию технически исправных спецмашин для эксплуатационного содержания аэродрома в соответствии с "Типовой картой проверки технической исправности аэродромных средств механизации и их специального оборудования" (приложение 1);

4) контроль за правильной технической эксплуатацией спецмашин в соответствии с инструкциями заводов-изготовителей;

5) планирование и проведение мероприятий по предотвращению повреждений воздушных судов, транспортных происшествий и задержек вылетов воздушных судов по вине службы спецтранспорта, правильное использование средств внутриаэропортовой электросвязи и радиовещания;

6) изучение и строгое соблюдение личным составом службы спецтранспорта требований безопасности труда;

7) осуществление контроля за выпуском на линию технически исправных спецмашин;

8) подготовку спецмашин и производственных помещений к работе в осенне-зимнюю и весенне-летнюю навигацию;

9) хранение, техническое обслуживание и ремонт спецмашин, своевременную постановку и снятие спецмашин с государственного учета, а также их перерегистрацию;

10) материально-техническое снабжение службы спецтранспорта через отдел материально-технического снабжения организаций гражданской авиации;

11) планирование и проведение технической учебы по повышению квалификации личного состава службы спецтранспорта;

12) подготовку водителей для работы в условиях аэродрома;

13) заключение трудовых договоров и соглашений с оформлением их через отдел кадров организаций гражданской авиации.

Начальнику службы спецтранспорта необходимо:

1) обеспечить выделение технически исправной техники службам организаций гражданской авиации согласно табеля выделения спецмашин, утвержденного руководителем организации гражданской авиации;

2) обеспечить выделение технически исправной техники, оборудованной габаритными и проблесковыми огнями, радиостанциями и буксировочными устройствами, в распоряжение начальника аэродромной службы (согласно табелю) по его требованию не позднее чем через 20 мин зимой, летом - по предварительной заявке, поданной за сутки;

3) знать наличие и состояние техники, имеющейся в службе спецтранспорта, правила ее эксплуатации, хранения и ремонта, требования к технике, выделяемой для работы на аэродроме, технологию взаимодействия служб, обеспечивающих полеты.

Начальник службы спецтранспорта с учетом конкретных условий организации гражданской авиации и задач, возложенных на службу спецтранспорта, разрабатывает должностные инструкции на всех работников службы и утверждает их у заместителя начальника организации гражданской авиации по эксплуатации наземных сооружений и строительству (заместителя начальника организации гражданской авиации - главного инженера). Утвержденная инструкция выдается работнику под расписку.

325. Главный (старший) инженер является заместителем начальника службы спецтранспорта по технической части, назначается на должность и освобождается от нее приказом руководителя организации гражданской авиации по представлению заместителя начальника организации гражданской авиации по эксплуатации наземных сооружений и строительству.

Главный инженер обеспечивает техническую готовность спецмашин, контролирует их техническое состояние, укомплектованность штатным и дополнительным оборудованием (в том числе радиостанциями и проблесковыми огнями машин, работающих на летном поле и рулежных дорожках), обслуживание, ремонт и хранение, за соблюдение требований безопасности труда и пожарной безопасности в службе спецтранспорта, а также направляет техническое развитие службы в соответствии с требованиями научно-технического прогресса.

Главному инженеру необходимо:

1) в совершенстве знать особенности устройства, правила технического обслуживания и ремонта спецмашин, порядок планирования производственной

деятельности службы спецтранспорта, правила охраны труда и техники безопасности на транспорте;

2) организовывать техническое обслуживание и ремонт спецмашин и механизмов в соответствии с требованиями инструкций заводов-изготовителей;

3) контролировать выполнение производственных планов мастерскими по ремонту шасси и спецоборудования спецмашин;

4) лично проверять техническое состояние спецмашин и принимать меры по обеспечению их высокой технической готовности;

5) организовывать составление заявок на запасные части, инструмент, материалы, оборудование и горюче-смазочные материалы, необходимые для технического обслуживания и ремонта спецмашин;

6) организовывать мероприятия по подготовке спецмашин и механизмов, производственных зданий к осенне-зимнему периоду и весенне-летнему периоду ;

7) разрабатывать и проводить мероприятия по подготовке спецмашин к годовым техническим осмотрам, проводимым органами управления дорожной полиции, комиссией организаций гражданской авиации;

8) составлять программы и организовывать техническую учебу по подготовке и повышению квалификации личного состава службы спецтранспорта;

9) организовывать и проводить мероприятия по внедрению новой техники;

10) организовывать своевременный ремонт технического оборудования, приспособлений, стендов, инструмента, поверочных приборов всех производственных участков службы спецтранспорта;

11) организовывать и проводить мероприятия по соблюдению требований охраны труда, техники безопасности и пожарной безопасности;

12) организовывать изобретательскую и рационализаторскую работу, внедрение новой техники и оборудования;

13) организовывать ведение технического учета и лично проверять наличие и правильность записей в паспортах и формулярах;

14) организовывать мероприятия по проверке контрольно-измерительной аппаратуры, применяемой на спецмашинах и в гаражном оборудовании службы спецтранспорта;

15) организовывать и проводить мероприятия по охране окружающей среды;

16) разрабатывать программы по допуску водителей и ремонтников к самостоятельной работе;

17) внедрять прогрессивные нормы при техническом обслуживании и ремонте спецмашин.

326. Заместитель начальника службы спецтранспорта по эксплуатации является прямым начальником личного состава эксплуатационных

подразделений (колонн) службы спецтранспорта, назначается на должность и освобождается от нее приказом руководителя по представлению заместителя начальника организации гражданской авиации по эксплуатации наземных сооружений и строительству.

Заместитель начальника службы спецтранспорта обеспечивает весь комплекс работ по эксплуатации спецмашин и правильное их использование, своевременное и безопасное обслуживание воздушных судов и обеспечение спецмашинами других служб организаций гражданской авиации, обеспечивает 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 настоящей Инструкции, своевременный выпуск спецмашин, их работу и техническую исправность на линии.

Заместителю начальника службы спецтранспорта необходимо:

1) в совершенстве знать спецмашины службы спецтранспорта и правила их технической эксплуатации;

2) организовывать своевременный выпуск спецмашин, их работу и техническую исправность на линии;

3) обеспечивать контроль за работой водителей на линии, контролировать соблюдение правил эксплуатации спецмашин и требований безопасности труда;

4) разрабатывать и проводить мероприятия, направленные на предотвращение транспортных происшествий, задержек вылета и повреждений воздушных судов спецмашинами, а также на эффективное использование спецмашин, повышение производительности труда и качества выполняемых работ, на увеличение межремонтных пробегов спецмашин и экономию эксплуатационных материалов;

5) участвовать в составлении производственно-финансового плана службы спецтранспорта;

6) организовывать и контролировать ведение учета и отчетности по эксплуатации спецмашин, выполнение всех установленных эксплуатационных показателей и норм пробега спецмашин;

7) изучать и обобщать опыт эксплуатации спецмашин, внедрять новую технику, новые прогрессивные формы работы водителей (бригад);

8) обеспечивать выполнение мероприятий по подготовке спецмашин к работам в осенне-зимний период и весенне-летний период;

9) принимать участие в разработке программы по вводу в строй молодых специалистов, участвовать в работе комиссий по проверке знаний и практических навыков лиц, прошедших стажировку;

10) организовывать за повышение эффективности использования спецмашин, выполнение плановых показателей службы спецтранспорта.

327. Начальник колонны (гаража) является прямым начальником эксплуатационного участка (колонны, гаража) службы спецтранспорта, назначается на занимаемую должность и освобождается от нее руководителем организации гражданской авиации по согласованию с начальником службы спецтранспорта.

При отсутствии в штатном расписании должности заместителя начальника службы спецтранспорта его функции возлагаются на другое должностное лицо.

Начальник колонны контролирует выпуск на линию технически исправных спецмашин, их правильную эксплуатацию, соблюдение требований безопасности труда и состояния трудовой дисциплины работников.

Начальнику колонны (гаража) необходимо:

1) в совершенстве знать спецмашины колонны и правила их технической эксплуатации, технологию взаимодействия служб, обеспечивающих полеты;

2) обеспечивать плановый выпуск и работу на линии исправных и укомплектованных спецмашин, их безаварийное движение и безопасную работу спецмашин;

3) обеспечивать своевременное выполнение производственных заданий личным составом колонны в соответствии с планом и заявками;

4) контролировать качество и регулярность проверки технического состояния спецмашин механиком колонны (бригадиром) и водительским составом перед выездом на линию в соответствии с требованиями настоящей Инструкции;

5) систематически проводить воспитательную работу в коллективе, направленную на укрепление трудовой и технологической дисциплины личного состава колонны;

6) обеспечивать выполнение установленных требований безопасности труда и пожарной безопасности; лично проводить инструктаж и контролировать соблюдение водителями правил техники безопасности, пожарной безопасности, а также установленных правил движения спецавтотранспорта и средств механизации по аэродрому;

7) организовать выделение нарядов водителей, имеющих допуск к работе на аэродроме, прохождение водителями инструктажа, предрейсового и послерейсового медицинского осмотра;

8) планировать работу колонны, контролировать ведение учета и отчетности;

9) принимать непосредственное участие в разработке и выполнении мероприятий по подготовке личного состава, спецмашин, а также зданий и сооружений к работе в осенне-зимний период и весенне-летний период;

10) производить расстановку водительского состава в соответствии с их квалификацией и имеющимся допуском к эксплуатации определенных типов спецмашин;

11) обеспечивать хранение, техническую готовность и строгое соблюдение графиков технического обслуживания спецмашин и контрольно-измерительных приборов, радиостанций и проблесковых огней, установленных на них;

12) контролировать и принимать спецмашины, прошедшие техническое обслуживание в ремонтных мастерских;

13) следить за своевременным и полным обеспечением водителей необходимыми инструментами и спецодеждой;

14) внедрять новую технику, передовой опыт эксплуатации и технического обслуживания спецмашин;

15) устанавливать графики работы и отдыха водительского состава.

Начальнику колонны аэродромных машин необходимо:

выделять технически исправную технику в распоряжение начальника аэродромной службы (согласно таблице) по его требованию не позднее чем через 20 мин зимой, летом - по предварительной заявке, поданной за сутки.

328. Сменный инженер (начальник смены), осуществляя руководство эксплуатацией спецмашин, обеспечивает своевременное и качественное выполнение сменных заданий на всех производственных участках службы и контролирует работу смены, знание личным составом сменных заданий, за соблюдение требований безопасности труда и состояние трудовой дисциплины. Сменный инженер назначается на должность и освобождается от нее приказом руководителя по представлению начальника службы спецтранспорта.

Сменному инженеру (начальнику смены) необходимо:

1) знать наличие, техническое состояние, особенности конструкции и эксплуатации спецмашин, выделенных в смену, технологию взаимодействия служб, обеспечивающих полеты;

2) проводить инструктаж водителей, организовывать безаварийную работу спецмашин, обеспечивать выполнение личным составом смены требований безопасности труда и соблюдение водителем составом правил движения по аэродрому;

3) проводить мероприятия, направленные на предотвращение повреждений воздушных судов спецмашинами, на устранение задержек вылетов воздушных судов по вине службы спецтранспорта и на предотвращение транспортных происшествий;

4) поддерживать в течение смены связь с начальником смен служб аэропорта, использующих спецмашины;

5) контролировать выполнение технологического графика обслуживания воздушных судов диспетчерским и водительским составом смены;

6) контролировать соблюдение личным составом смены трудовой дисциплины, отстранять от работы злостных нарушителей дисциплины.

329. Начальник ремонтных участков службы спецтранспорта назначается на должность и освобождается от нее приказом руководителя организации гражданской авиации по представлению начальника службы спецтранспорта.

Начальник ремонтной мастерской подчиняется непосредственно главному инженеру службы спецтранспорта и контролирует организацию технического обслуживания и ремонта спецмашин и их агрегатов силами и средствами службы спецтранспорта, состояние трудовой дисциплины, соблюдение требований безопасности труда и пожарной безопасности в ремонтных мастерских.

Начальнику ремонтных участков необходимо:

1) знать особенности технического обслуживания и ремонта спецмашин, их агрегатов, ремонтного оборудования;

2) принимать участие в разработке оперативно-производственных планов технического обслуживания и ремонта, обеспечивать их качественное и своевременное выполнение, восстановление и изготовление запчастей и приспособлений;

3) контролировать соблюдение ремонтным персоналом норм технологического процесса, требований безопасности труда, промышленной санитарии и пожарной безопасности;

4) принимать на техническое обслуживание и в ремонт спецмашины от механиков (бригадиров) колонны в соответствии с утвержденным планом-графиком и организовывать передачу отремонтированной техники в колонны;

5) обеспечивать правильное и экономное расходование запасных частей, инструмента и других материалов, контролировать техническое состояние и рациональное использование оборудования мастерских;

6) организовывать своевременную выдачу дневных заданий ремонтному персоналу;

7) обеспечивать и контролировать ведение установленной документации;

8) организовывать проведение инструктажа по соблюдению требований безопасности труда, организовывать практическую помощь ремонтному персоналу по овладению передовыми методами технического обслуживания и ремонта, по повышению квалификации;

9) внедрять передовой опыт, прогрессивные нормы, новое оборудование для технического обслуживания и ремонта техники;

10) добиваться повышения производительности труда и качества ремонта;

11) обеспечивать ремонтные мастерские необходимым инструментом, запасными частями и другими расходными материалами;

12) разрабатывать и осуществлять мероприятия, направленные на повышение трудовой дисциплины.

330. Старший инженер (инженер) по спецоборудованию обеспечивает техническое обслуживание и ремонт спецоборудования спецмашин. Он подчиняется главному инженеру службы спецтранспорта, назначается на должность и освобождается от нее приказом руководителя организации гражданской авиации по представлению начальника службы спецтранспорта.

Старшему инженеру (инженер) по спецоборудованию необходимо:

1) знать техническое состояние, особенности конструкции, эксплуатации и ремонта спецоборудования спецмашин;

2) организовывать своевременное и качественное техническое обслуживание спецоборудования;

3) организовывать ведение записей в формулярах и паспортах;

4) организовывать мероприятия по выполнению требований безопасности труда и пожарной безопасности при эксплуатации, техническом обслуживании и ремонте спецоборудования;

5) составлять планы технического обслуживания и ремонта спецоборудования;

6) организовывать выполнение требований обеспечения безопасности полетов при ремонте и обслуживании спецоборудования;

7) своевременно составлять заявки на необходимые материалы, запасные части, приборы и агрегаты спецоборудования;

8) проводить техническую учебу с водителями по эксплуатации и с работниками по техническому обслуживанию, ремонту спецоборудования при подготовке к работе в осенне-зимний период и весенне-летний период, а также обучение вновь принятых водителей и ремонтных рабочих;

9) непосредственно руководить внедрением в эксплуатацию нового оборудования.

Инженеру (механику) по ремонту необходимо:

1) знать особенности устройства, эксплуатации и ремонта спецмашин, их агрегатов и ремонтного оборудования;

2) организовывать техническое обслуживание и ремонт спецмашин, контролировать выполнение производственных заданий ремонтным персоналом;

3) организовывать выполнение требований безопасности труда и пожарной безопасности, лично проводить инструктаж ремонтных рабочих по технике безопасности;

4) составлять графики технического обслуживания и ремонта спецмашин;

5) обеспечивать учет выполненного технического обслуживания и ремонтных работ;

6) обеспечивать своевременный выпуск спецмашин из технического обслуживания и ремонта;

7) разрабатывать тематические планы технической учебы и лично проводить ее с персоналом, занятым техническим обслуживанием и ремонтными работами в службы спецтранспорта;

8) своевременно составлять заявки на запасные части, инструмент, оборудование и ремонтные материалы, контролировать обеспечение заявок отдел материально-технического снабжения авиапредприятия;

9) разрабатывать и проводить мероприятия по экономному расходованию запасных частей, инструмента и материалов, контролировать их учет и расходование;

10) изучать и внедрять передовые методы технического обслуживания и ремонта спецмашин, направленные на сокращение сроков технического обслуживания и ремонта и улучшение качества ремонта;

11) рассматривать, давать заключения и популяризировать рационализаторскую работу, направленную на улучшение технологии и качества технического обслуживания и ремонта;

12) улучшать организацию труда.

331. Механик колонны непосредственно подчиняется начальнику колонны и обеспечивает правильную техническую эксплуатацию, сохранность спецмашин, ремонтного и другого технологического оборудования. Механик колонны контролирует своевременный выпуск на линию исправных спецмашин в соответствии с требованиями настоящей Инструкции, за правильное использование оборудования, состояние трудовой дисциплины и выполнение требований безопасности труда подчиненными ему работниками, за простой спецмашины из-за технической неисправности, расход запасных частей, инструмента, горюче-смазочных материалов и других материалов.

Механику колонны необходимо:

1) знать устройство, требования и нормы на техническую эксплуатацию, ремонт спецмашин и гаражного оборудования, используемых в гараже;

2) следить за техническим состоянием и внешним видом спецмашин;

3) организовывать ежедневное техническое обслуживание спецмашин, инструктировать водительский состав перед выездом на линию, лично проверять перед выездом на линию и после возвращения спецмашин остатки в баках горюче-смазочных материалов, показания спидометров (приложения 23, 24, 25) и счетчиков моточасов;

4) принимать участие в комиссиях по определению технического состояния спецмашин, оформлять документы для отправки спецмашин на ремонтные предприятия;

5) перед выпуском спецмашин на линию проверять их техническое состояние (с учетом требований, изложенных в приложении 1) и делать соответствующие отметки в путевом листе и в формуляре об исправности спецмашин;

6) принимать меры по оказанию технической помощи водителям, работающим на линии, при необходимости - выезжать на линию лично;

7) строго контролировать соблюдение требований безопасности труда при эксплуатации и ремонте спецмашин водительским составом.

332. Инженер по организации движения спецавтотранспорта подчиняется непосредственно начальнику службы спецтранспорта, контролирует состояние линейной дисциплины в службе, профилактику нарушений правил дорожного движения и требований руководства по организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродромах гражданской авиации.

Инженеру по организации движения спецавтотранспорта необходимо:

1) организовывать обучение и допуск вновь принятых водителей к работе на спецмашинах;

2) осуществлять систематический контроль за выполнением работниками службы спецтранспорта правил дорожного движения, требований "Руководства по организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродромах гражданской авиации", утвержденного приказом Председателя Комитета гражданской авиации от 22.09.2000 г. N 76;

3) знать правила технической эксплуатации спецтранспорта;

4) анализировать причины, вызывающие транспортные происшествия и нарушения правил дорожного движения, разрабатывать и осуществлять необходимые меры по их предупреждению;

5) участвовать в проведении служебного расследования транспортных происшествий с обязательным выездом на место;

6) систематически выезжать на линию для проверки соблюдения водителями правил дорожного движения;

7) руководить работой общественных инспекторов и комиссий при рассмотрении материалов о нарушениях, допущенных водителями;

8) разрабатывать планы и организовывать оформление необходимыми наглядными пособиями и материалами кабинета по безопасности движения в службе спецтранспорта и уголка по безопасности движения в гаражах (колоннах)

;

9) организовывать проведение конкурсов по безопасности движения на дорогах и аэродроме;

10) вести установленный учет и отчетность по безопасности движения.

333. Водитель спецмашины является непосредственным исполнителем выполняемых службы спецтранспорта работ. Он назначается на должность и освобождается от нее приказом руководителя организации гражданской авиации по представлению начальника службы спецтранспорта. Водитель непосредственно подчиняется бригадиру, а оперативно - диспетчеру.

Водитель контролирует сохранность эксплуатируемой спецмашины, постоянную ее исправность и готовность к использованию, соблюдает необходимые требования.

Водитель, осуществляющий перевоз горюче-смазочных материалов, контролирует их сохранность.

Водителю спецмашины необходимо:

1) иметь при себе удостоверение на право управления автомобилем (трактором, самоходными дорожно-строительными и аэродромными машинами и механизмами);

2) иметь талон на право работы на аэродроме (перроне) (приложение 2);

3) знать и строго соблюдать требования настоящей Инструкции по вопросам организации работы спецмашин, правилам дорожного движения и безопасности труда, требования технологии взаимодействия служб, обеспечивающих полеты, правила работы с радиостанциями;

4) знать устройство, правила и особенности эксплуатации и обслуживания спецмашин (базового автомобиля или трактора и специального оборудования), закрепленных за бригадой;

5) знать и строго соблюдать правила движения и работы спецмашин на аэродроме (перроне), уметь правильно производить подъезд к воздушному судну и отъезд от него, а также соблюдать установленный порядок расстановки спецмашин на местах стоянки;

6) знать и строго соблюдать требования безопасности труда при эксплуатации спецмашин, а также знать пожарное оборудование спецмашин и уметь им пользоваться;

7) производить тщательную проверку технического состояния спецмашин при приемке смены; о всех выявленных при осмотре дефектах своевременно докладывать бригадиру или механику колонны;

8) полностью производить необходимый комплекс работ по подготовке спецмашин к передаче другой смене;

9) выполнять все указания бригадира по обслуживанию воздушных судов, закрепленными за бригадой спецмашинами;

10) перед выездом на линию проверить техническое состояние спецмашины и ее спецоборудования в соответствии с требованиями настоящей Инструкции;

11) во время работы следить за техническим состоянием машины и оборудования, исправностью рулевого управления, тормозов, шин, проблескового огня, радиостанции, амортизационных устройств, приборов освещения, стеклоочистителей и агрегатов спецоборудования; правильно, своевременно и аккуратно оформлять путевые листы;

12) быть внимательным при вождении спецмашин по аэродрому (перрону), немедленно останавливать спецмашину по требованию общественного автоинспектора и лиц, ответственных за организацию и безопасность движения на аэродроме;

13) соблюдать особую осторожность при движении в сложных метеорологических условиях и при плохой видимости;

14) подавать спецмашину к месту работы только после получения четкой и понятной команды от бригадира, диспетчера или руководителя работ (приложение 3);

15) принимать меры по немедленному удалению (буксировке) спецмашины с взлетно-посадочной полосы, рулежной дорожки, перрона и места стоянок в случае выхода машины из строя, после чего докладывать о случившемся руководителю работ от аэродромной службы, бригадиру и диспетчеру;

16) не передавать управление спецмашиной другому лицу;

17) оставлять спецмашину на стоянке только после принятия мер, исключающих возможность ее движения в отсутствие водителя.

Запрещается оставлять спецмашину без присмотра у воздушных судов;

18) не допускать случаев нарушения трудовой дисциплины, быть опрятным, вежливым по отношению к работникам организации гражданской авиации и пассажирам, своевременно выполнять указания своих начальников;

19) постоянно повышать свои знания по материальной части, совершенствовать навыки вождения и технического обслуживания спецмашин;

20) принимать участие в рационализаторской и изобретательской работе.

Раздел 10. Общие положения по охране труда и окружающей среде

334. Работа по охране труда в службы спецтранспорта осуществляется в строгом соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан.

335. Работа по охране окружающей среды в службе спецтранспорта организаций гражданской авиации осуществляется в соответствии с законодательством Республики Казахстан об охране окружающей среды. Работа в области охраны окружающей среды в службе спецтранспорта направлена на снижение загрязнения окружающей среды выхлопными газами, ограничение шума от работающего спецавтотранспорта, предупреждение загрязнения

окружающей среды нефтепродуктами и другими отходами, рациональное использование воды, снижение расхода топлива и масел. Работа по охране окружающей среде осуществляется в соответствии с планом мероприятий по экологии для организаций гражданской авиации, составленным в соответствии с действующим законодательством Республики Казахстан, и утвержденным руководителем организации гражданской авиации.

336. Организация работы по охране окружающей среды в службы спецтранспорта, а также контроль за ее состоянием возлагаются на начальника службы. Непосредственное руководство работой по охране окружающей среды возлагается на главного инженера службы спецтранспорта.

337. Контроль за организацией и состоянием работы по охране окружающей среды на отдельных участках службы спецтранспорта (колонны, цеха) ведется начальниками этих участков. Непосредственные исполнители работ за нарушение установленных норм по охране окружающей среды несут ответственность в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

338. Плановые мероприятия по охране окружающей среды в службы спецтранспорта предусматривают:

1) организацию контроля регулировки систем зажигания и питания двигателей спецмашин в целях снижения выделяемых вредных веществ, дымности отработанных газов и уровня шума в соответствии с существующими нормативами;

2) обезвреживание вредных веществ от стационарных источников загрязнения воздуха путем установки газоочистительного и пылеулавливающего оборудования;

3) осуществление систематических режимно-наладочных испытаний котлоагрегатов, вентиляционных систем и оборудования;

4) организацию тщательного сбора и утилизации отработанных масел, спецжидкостей, электролита, автошин, пришедших в негодность, мусора и других отходов;

5) оснащение потребителей воды водоизмерительными приборами, использование водоочистных сооружений и систем оборотного водоснабжения;

6) реконструкцию и устройство очистных канализационных сооружений.

339. Контроль за выполнением организациями гражданской авиации мероприятий по охране окружающей среды, а также экологическими нормативами и требованиями осуществляется специалистами отдела организации гражданской авиации, на который возложены данные функции.

Раздел 11.

Метрологическое обеспечение службы спецтранспорта

340. Основной целью метрологического обеспечения службы спецтранспорта является получение точной и достоверной информации о техническом состоянии спецмашин и механизмов и проведение на ее 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 полетов.

341. Основными задачами метрологического обеспечения службы спецтранспорта являются:

1) поддержание средств измерений и контрольно-измерительных приборов в постоянной готовности к применению, обеспечение требуемой точности измерений, выполняемых в службе спецтранспорта;

2) проведение анализа состояния метрологического обеспечения эксплуатации и ремонта спецтранспорта, разработка и осуществление мероприятий по его совершенствованию;

3) изучение, обобщение и внедрение прогрессивных средств и методов выполнения измерений при контроле технического состояния спецтранспорта;

4) контроль за состоянием, применением, своевременной поверкой и ремонтом средств измерений и контрольно измерительным прибором и за соблюдением метрологических правил, требований и норм при техническом обслуживании спецтранспорта;

5) внедрение и соблюдение государственных и отраслевых стандартов, руководящих и директивных документов уполномоченного органа гражданской авиации, разработка и внедрение стандартов предприятия по метрологическому обеспечению спецтранспорта;

6) организация работ по метрологической аттестации не стандартизованных средств измерений и методик выполнения измерений, а также метрологической нормативно-технической документации собственной разработки;

7) организация учета наличия средств измерений, испытаний и контроля, стендов, пультов, установок и другого оборудования, поддержание их в постоянной готовности к применению;

8) проведение мероприятий по повышению уровня знаний специалистов службы спецтранспорта в области метрологического обеспечения.

342. Контроль за состоянием и организацией работ по метрологическому обеспечению производственной деятельности службы спецтранспорта обеспечивает начальник службы спецтранспорта.

Для практического осуществления мероприятий и проведения работ по метрологическому обеспечению в службе спецтранспорта распоряжением руководителя авиапредприятия назначаются лица, ведущие работы по

метрологическому обеспечению в службе и ее подразделениях, из числа квалифицированных специалистов, прошедших курс обучения в области метрологии.

343. В своей деятельности лица, ведущие работы по метрологическому обеспечению руководствуются государственными и отраслевыми стандартами, другой нормативно-технической документацией по стандартизации и метрологии, приказами и указаниями уполномоченного органа, а также приказами и распоряжениями руководителя организации гражданской авиации по вопросам метрологического обеспечения.

Директивные документы уполномоченного органа по Госстандарту доводятся до сведения руководства службы спецтранспорта руководителями организации гражданской авиации, начальниками базовых поверочно-ремонтных метрологических лабораторий или метрологических лабораторий.

344. Лицам, ведущим работы по метрологическому обеспечению в службе спецтранспорта необходимо:

1) осуществлять контроль за состоянием метрологического обеспечения производственных процессов в подразделениях службы спецтранспорта, за соблюдением метрологических правил, требований и норм, а также за состоянием, применением и хранением средств измерения;

2) составлять графики проверки средств измерений, согласовывать их с базовой поверочно-ремонтной метрологической лабораторией и контролировать их выполнение;

3) обеспечивать доставку средств измерений, испытаний и контроля, применяемых в службе спецтранспорта в органы государственной метрологической службы на поверку, ремонт и обратно;

4) запрещать использование неисправных и непригодных к применению средств измерений, испытаний и контроля;

5) подготавливать акты на списание средств измерений, испытаний и контроля, признанных непригодными к эксплуатации;

6) составлять план-графики проведения метрологической экспертизы нормативно-технической документации и метрологической аттестации не стандартизированные средства измерений;

7) составлять и представлять на утверждение руководителю службы спецтранспорта годовые и месячные планы работ по метрологическому обеспечению производственной деятельности службы спецтранспорта;

8) осуществлять метрологический контроль за состоянием и выполнением нормативно-технической документации, эксплуатационной документации и технологической документации;

9) обеспечивать взаимодействие с метрологической службой организации гражданской авиации, базовой поверочно-ремонтной метрологической лабораторией;

10) осуществлять мероприятия, направленные на внедрение в эксплуатацию новых средств измерений, испытаний и контроля, в том числе составлять планы-графики их освоения и эффективного использования.

345. При эксплуатации и ремонте спецмашин и механизмов должны применяться только исправные, поверенные и допущенные к применению средств измерений. Применение не поверенных и неисправных средств измерений и контрольно-измерительных приборов запрещается. Должностные лица (владельцы средств измерений), виновные в нарушении установленных правил, несут ответственность в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

Средства измерений, испытаний и контроля, не укомплектованные эксплуатационной документацией, применять запрещается. Специалистам службы спецтранспорта, эксплуатирующим средства измерений и контрольно-измерительные приборы при техническом обслуживании и ремонте спецтранспорта, необходимо знать правила выполнения измерений и учета, производить измерения технических параметров.

346. Все средства измерений, как общего назначения, так и не стандартизованных средств измерений, включая стенды, пульта, установки и другое оборудование, подлежат учету. Контроль за полнотой учета имеющихся средств измерений и правильность представляемых данных об их состоянии и наличии осуществляет начальник службы спецтранспорта и лицо, ведущее работы по метрологическому обеспечению в службе (приложения 23, 24).

347. К применению допускаются только предусмотренные для данных спецмашин средства измерений и контрольно-измерительные приборы, внесенные в реестр государственной системы обеспечения единства средств измерений Республики Казахстан или прошедшие метрологическую аттестацию, поверку и калибровку в соответствии с требованиями государственных и отраслевых стандартов и руководящей документации уполномоченного органа.

Периодичность поверки средств измерений определяется в соответствии со сроками, установленными уполномоченным государственным органом по стандартизации, метрологии и сертификации Республики Казахстан. Поверка и ремонт средств измерений выполняются метрологической службой организации гражданской авиации, имеющих лицензию и аккредитованной в установленном порядке. Средства измерений, поверка которых не может быть обеспечена собственной метрологической службой, представляются на поверку в другие метрологические службы, аккредитованные и имеющие соответствующую

область аккредитации. Графики поверки систем измерений в метрологических лабораториях составляются лицами, ведущими работы по метрологическому обеспечению, на каждый календарный год отдельно по средствам измерения, подлежащим поверке и калибровке, и представляются в базовую поверочно-ремонтную метрологическую лабораторию на согласование и утверждение в трех экземплярах в сроки, установленные поверочно-ремонтными метрологическими лабораториями. Графики поверки утверждаются руководителем организации гражданской авиации.

Доставка средств измерений на поверку и получение после поверки осуществляется силами и средствами подразделений службы спецтранспорта, которым они принадлежат.

Средства измерений, направляемые на поверку, должны быть подготовлены их владельцами, в том числе:

1) укомплектованы комплектующими устройствами и документацией необходимой при поверке;

2) иметь пломбу (клеймо), отметку в паспорте.

348. Разрабатываемые в службе спецтранспорта нормативно-техническая, техническая и эксплуатационные документации, регламентирующие параметры, методы и средства измерения, испытаний и контроля, перед утверждением и введением в действие должны подвергаться метрологической экспертизе в соответствии с требованиями государственного и отраслевого стандартов, устанавливающих порядок проведения метрологической экспертизы нормативно-технической, технической и эксплуатационной документаций.

Не стандартизированные системы измерения, изготавливаемые или модернизируемые в службе спецтранспорта, подлежат метрологической аттестации, а документация на них - метрологической экспертизе. Метрологическая экспертиза нормативно-технической документации, технической документации и эксплуатационной документации и аттестация не стандартизированных средств измерений проводится метрологической службой базовой поверочно-ремонтной метрологической лабораторией, при участии специалистов службы спецтранспорта. Разрабатываемые в службе спецтранспорта стенды, пульта и установки подлежат первичному метрологическому обслуживанию в базовой поверочно-ремонтной метрологической лаборатории в соответствии с требованиями отраслевых стандартов.

Контроль за полнотой и своевременностью представления документации на метрологическую экспертизу осуществляется руководителями подразделений, разрабатывающих документацию.

Контроль за подготовкой и своевременностью представления не стандартизированных средств измерений на метрологическую аттестацию осуществляет руководитель подразделения, эксплуатирующего не стандартизированные средства измерений.

349. Работы по метрологическому обеспечению в службы спецтранспорта планируются на год и по месяцам. В годовых планах службы спецтранспорта по метрологическому обеспечению должны отражаться вопросы совершенствования метрологического обеспечения в соответствии с задачами, изложенными в п. 342 настоящей Инструкции. В месячных планах работ службы спецтранспорта по метрологическому обеспечению отражаются вопросы, связанные с конкретными работами, которые должны быть выполнены в планируемом периоде, в том числе мероприятия по устранению ранее выявленных недостатков и по выполнению указаний уполномоченного органа Госстандарта по метрологическому обеспечению. Планирование периодической поверки средств измерения, эксплуатируемых в службе спецтранспорта, обеспечивается составлением ежегодных графиков поверки.

350. Контроль состояния метрологического обеспечения в службы спецтранспорта осуществляется:

- 1) специалистами отдела организации гражданской авиации, на который возложены данные функции;
- 2) руководителями службы спецтранспорта;
- 3) уполномоченным органом.

Приложение 1
к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики
Казахстан,
утвержденной приказом Председателя
Комитета
гражданской авиации Министерства
транспорта
и коммуникаций Республики Казахстан
19 декабря 2002 года N 833-ю

Типовая карта

проверки технической исправности спецмашин
и их специального оборудования

1. Общие положения

1. Спецмашины, используемые в гражданской авиации, регистрируются (состоят на учете) в органах Дорожной полиции и имеют государственные номерные знаки. Тракторы, бульдозеры, автогрейдеры и другие спецмашины, используемые только на закрытой территории аэродрома и не подлежащие учету в органах Дорожной полиции, имеют ведомственные номерные знаки.

2. Подготовка аэродромных спецмашин к выпуску на линию осуществляется инженерно-техническим и водительским составом службы спецтранспорта.

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

4. Техническое состояние спецмашин и механизмов должно соответствовать требованиям инструкций заводов-изготовителей, соответствующим ГОСТам и отвечать положениям инструкций безопасности труда в организациях гражданской авиации. Окраска машин должна соответствовать требованиям соответствующих нормативных правовых документов.

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

6. Водители, имеющие в талоне три отметки о нарушении правил движения и требований "Типовой технологии взаимодействия службы движения с аэродромной и другими наземными службами организации гражданской авиации, обеспечивающими полеты", могут быть допущены к работе приказом руководителя организации гражданской авиации только после повторной проверки квалификационной комиссией их знаний правил движения и эксплуатации спецмашин на аэродроме.

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

Водителю, выезжающему на линию необходимо:

1) Перед началом работы в смене (бригаде) водители проходят медицинский осмотр, проводимый медицинским персоналом организации гражданской авиации, и получить отметку о допуске к работе в путевом листе или контрольной медицинской книжке или специальном журнале водителя, а также водители в конце смены проходят дополнительный медицинский осмотр. Явку водителей обеспечивают начальники служб, в штате которых они состоят.

2) Заправить машину топливом, маслом, спецжидкостями и водой.

3) Проверить техническую исправность машины, ее укомплектованность и устранить выявленные недостатки. При проверке технической исправности и укомплектованности машины необходимо:

7. Осмотреть машину снаружи и проверить ее 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 подтекания топлива, масла, спецжидкостей и воды.

8. Проверить укомплектованность машины пожарным оборудованием, медицинской аптечкой, буксировочным тросом. При выпуске на линию спецмашин, предназначенных работать в колонне, одна из каждой трех машин укомплектовывается дополнительно жестким буксиром типа "штанга".

9. Проверить состояние буксировочных устройств спецмашины:

крюков или буксирной вилки со шкворнем на переднем бампере машины и тягового крюка на форкопе. Крюки на переднем бампере и тяговый крюк на форкопе должны быть заводского изготовления и соответствовать требованиям ГОСТ 2349-75. Буксирная вилка со шкворнем должна соответствовать требованиям ГОСТ 25907-89.

10. Проверить работу светосигнального оборудования: фар, габаритных огней, сигналов поворота, стоп-сигнала, проблескового (импульсного) огня предупреждающей маркировки.

11. Проверить работу средств радиосвязи. На основании результатов внешнего осмотра и проверки работоспособности определить состояние радиостанции; при наличии замечаний, связанных с работой радиостанции, сообщить о них механику колонны (бригадиру).

12. Проверить давление воздуха в пневматических шинах колес спецмашины.

13. Проверить уровень масла в картерах двигателя базового шасси и двигателя привода рабочего оборудования.

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

- 1) опломбирование спидометра и его исправность;
- 2) отсутствие повреждений органов управления;
- 3) свободный ход рулевого колеса;
- 4) свободный ход педалей сцепления и колесного тормоза;
- 5) исправность действия стояночного тормоза;
- 6) работу контрольных приборов и указателей на приборном щитке.

15. Запустить двигатель и проверить его работу "на слух" на различных оборотах.

16. Проверить исправность действия рабочего оборудования (подъем, опускание, повороты, вращение).

17. На ходу машины проверить действие:

- 1) рулевого управления;
- 2) сцепления;
- 3) колесных тормозов.

18. Предъявить спецмашину механику колонны (бригадиру) для проведения контрольного осмотра, а также следующие документы:

1) удостоверение на право управления автомобилем, выданное Дорожной полицией (водителям тракторов, самоходных дорожно-строительных и аэродромных машин и механизмов - удостоверение, выданное квалификационной комиссией организации гражданской авиации или другого ведомства);

2) талон на право работы на аэродроме (перроне);

3) путевой лист с отметкой о допуске к работе с личной подписью водителя.

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

Механику колонны (бригадир) при выпуске спецмашин на линию необходимо:

проверить наличие у водителя установленной документации и отметки о прохождении медосмотра перед выездом на линию и в конце смены;

произвести контрольный осмотр спецмашины и установить степень ее технической исправности. При этом необходимо:

1) произвести внешний осмотр машины и убедиться в отсутствии повреждений, проверить состояние рабочего оборудования, двигателя шасси и двигателя привода рабочего оборудования, деталей трансмиссии, ходовой части, кабины водителя; убедиться в отсутствии подтекания топлива, масла, спецжидкостей и воды;

2) проверить укомплектованность машины пожарным оборудованием, медицинской аптечкой, буксировочным тросом. При выпуске на линию спецмашин, предназначенных для работы в колонне, одна из каждых трех машин должна быть укомплектована дополнительным жестким буксиром типа "штанга" ;

3) проверить состояние буксировочных устройств спецмашины: крюков или буксирной вилки со шкворнем на переднем бампере машины и тягового крюка на форкопе. Крюки на переднем бампере, буксирная вилка со шкворнем и тяговый крюк на форкопе должны быть заводского изготовления и соответствовать требованиям соответствующих ГОСТов;

4) проверить работу светосигнального оборудования - фар, габаритных огней, сигналов поворота, стоп-сигнала, проблескового, импульсного огней, предупреждающей маркировки;

5) проверить работу средств радиосвязи. Все замечания по работе радиостанции довести до электромеханика, на которого возложено оперативное техническое обслуживание автомобильных радиостанций;

6) в кабине водителя осмотреть контрольные приборы и указатели на приборном щитке, органы управления машиной и рабочим оборудованием, проверить:

показания спидометра, его опломбирование, исправность;
работу контрольных приборов и указателей на приборном щитке.

7) проверить исправность рабочего оборудования (подъем, опускание, повороты, вращение и тому подобное);

8) на ходу машины проверить действие:

рулевого управления;

сцепления;

колесных тормозов.

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

По окончании смены Водителю необходимо:

1) сдать спецмашину механику колонны (бригадиру) и доложить о техническом состоянии машины и специального оборудования;

2) сдать диспетчеру службы спецтранспорта оформленный путевой лист, подписанный водителем и механиком колонны (бригадиром);

3) с отметками количества топлива в баках и показаний спидометрового оборудования.

Механику колонны (бригадир) необходимо:

1) принять машину у водителя и подписать путевой лист;

2) обо всех неисправностях машины и специального оборудования доложить начальнику колонны и сделать записи в журнале приема-передачи смены.

Приложение 2

к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики

Казахстан

19 декабря 2002 года N 833-ю

(лицевая сторона)

(организация гражданской авиации)

Талон N ____

**на право вождения спецмашин (механизмов) по
аэродромному обслуживанию воздушных судов**

Водитель _____ изучил правила
движения

(ф., и., о.)

по аэродрому, требования безопасности труда при работе на спецмашинах (механизмах). Освоил подъезд (отъезд) при обслуживании воздушных судов.

Приказом руководителя организации гражданской авиации

N _____ от " _____ " _____ 20 ____ г. допущен к

работе на спецмашинах (механизмах) типа _____

— тип спецмашин (механизмов), к _____
по обслуживанию воздушных судов
работе на которых допущен водитель
типа _____

— (тип воздушных судов, которые разрешается обслуживать водителю)
Заместитель руководителя организаций
М.П. гражданской авиации _____
(подпись)

При изъятии или утере возобновляется после проверки знаний правил движения, подъезда к воздушным судам и требований безопасности труда.

(обратная сторона)

Отметки о нарушениях

N п/п	Дата (число, месяц, год)	Вид нарушения	Должность, ф. и. о., подпись лица, сделавшего замечание
----------	--------------------------	---------------	---

Приложение 3

к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики

Казахстан

19 декабря 2002 года N 833-ю

Перечень

лиц, контролирующих управление (руководство)
подъездом (отъездом) спецмашин при обслуживании
воздушных судов и установку (уборку) упорных
колодок под колеса спецмашин

Спецмашины	Контролирующий управление (руководство) подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам и установку (уборку) упорных колодок
1. Средства механизации для технического обслуживания воздушных судов	
Топливозаправщики, маслозаправщики, спецмашины для мойки самолетов, спецмашины для обработки санузлов. Буксировщики самолетов, передвижные электроагрегаты, кондиционеры воздуха, моторные подогреватели, спецмашины для обслуживания высоко расположенных частей самолетов, для проверки самолетного радиооборудования, гидросистем самолетов, кислородно-зарядные станции, воздухозаправщики, автокраны	Операторы, авиатехники по горюче-смазочным материалам, рабочие соответствующих служб Авиатехник-бригадир

2. Средства механизации для коммерческого обслуживания
воздушных судов

Самоходные пассажирские трапы, авто-лифты, транспортеры, погрузчики контейнеров, машины с подъемным кузовом, грузовые машины, электрокары, электро-погрузчики

Работники службы организации перевозок:
бригадир грузчиков, грузчики, загрузчики багажа,
почты и бортового питания

Приказом руководителя организаций гражданской авиации лица, контролирующие управление (руководство) подъездом (отъездом) спецмашин при обслуживании воздушных судов, могут назначаться с отступлением от настоящего перечня, исходя из местных условий и производственной необходимости.

Приложение 4
к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики
Казахстан
19 декабря 2002 года N 833-ю

Перечень

спецмашин, предназначенных для эксплуатационного содержания аэродромных покрытий, подлежащих оборудованию проблесковыми огнями с эффективной силой света от 40 до 400 кандел и радиостанциями внутриаэропортовой связи

Аэродромные подвижные электроагрегаты, используемые при работе с электромагнитным очистителем типа ЭМО-2;

поливомоечные машины типа ПМ-130;

аэродромные уборочные машины типа ДЭ-7, ДЭ-224, ДЭ-235;

роторные снегоочистители;

пескоразбрасыватели типа ПР-130, Д-307, ПР-53А;

подметально-уборочные машины типа ПУ-53, КО-304;

автогрейдеры;

бульдозеры;

тракторы типа МТЭ-50 и другие, используемые с разбрасывателями химических реагентов;

тепловые машины;

ветровые машины;

маркировочные машины типа ДЭ-18А, ДЭ-21;

заливщики швов ДС-67;

машины для очистки боковых и углубленных огней;

машины для фрезерования покрытий;

аэродромные льдоуборочные машины с инфракрасным излучателем АЛМИ-1

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

Приложение 5
к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики
Казахстан
19 декабря 2002 года N 833-ю

Общие положения по проведению смотра спецмашин в аэропортах гражданской авиации

Смотр спецмашин и производственно-технической базы службы спецтранспорта проводится руководителем организации гражданской авиации по заранее утвержденному плану один раз в год перед началом осенне-зимней навигации. На смотр представляются все спецмашины, выполняющие работы по эксплуатационному содержанию аэродромов и техническому обслуживанию воздушных судов в осенне-зимний период.

План смотра составляется начальником штаба организации гражданской авиации или заместителем по эксплуатации и строительству аэропортов (главным инженером) с участием начальника службы спецтранспорта и утверждается руководителем организации гражданской авиации.

В плане смотра предусматриваются:

- 1) время и место проведения смотра;
- 2) необходимое техническое и материальное обеспечение;
- 3) должностные лица, контролирующие выполнение отдельных мероприятий плана;
- 4) количество опытных специалистов авиатехнической базы и службы спецтранспорта для проверки технического состояния и качества подготовки к осенне-зимнему периоду спецоборудования и базового шасси.

Службы спецтранспорта к началу смотра подготавливает:

- 1) необходимые приборы, инструменты и принадлежности для проведения смотра;
- 2) специальные площадки для проведения смотра и проверки работы спецмашин.

Техническое состояние спецмашин определяется:

- 1) наружным осмотром всех агрегатов, систем, приборов и механизмов спецоборудования;

2) прослушиванием и проверкой отдельных агрегатов и механизмов во время работы спецмашин;

3) при необходимости коротким пробегом спецмашины и работой ее механизмов.

В процессе смотра проверяются:

1) внешний вид спецмашин, их техническое состояние и укомплектованность, пригодность для выполнения предстоящих работ;

2) качество и объем работ, проведенных по подготовке спецмашин, производственных помещений, наличие нормальных санитарно-технических условий для работающих;

3) наличие, укладка, крепление и пригодность к применению положенного к данной спецмашине дополнительного оборудования, средств и приспособлений (радиостанция, габаритные и сигнальные огни, буксиры);

4) организация работ, чистота и порядок на территории службы спецтранспорта;

5) наличие и состояние подъездных путей и ограждения территории.

По окончании проверки комиссией составляется акт о фактическом состоянии спецмашин и производственно-технической базы (приложение 6), который утверждается руководителем организации гражданской авиации или его заместителем по наземным службам, и производится разбор итогов смотра.

Приложение 6
к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики
Казахстан
19 декабря 2002 года N 833-ю

(наименование организаций гражданской авиации)

"Утверждаю"

Руководитель _____
(наименование организации
гражданской авиации)

(подпись) (ф., и., о.)

" _____ " _____ 20 __ г.

АКТ

_____ N _____

о смотре спецмашин и производственно-технической базы

Основание _____

Комиссия в составе:

Председатель _____

—

(должность, инициалы, фамилия)

Члены комиссии: _____

—

(должность, инициалы, фамилия)

—

(члены комиссии перечисляются в алфавитном порядке)

провела проверку технического состояния спецмашин, их
укомплектованности, пригодности к выполнению работ

в _____

(период эксплуатации)

20__ г., а также состояния производственно-технической базы.

В результате осмотра установлено: _____

—

Заключение комиссии: _____

—

—

Председатель комиссии: _____

(подпись) (инициалы, фамилия)

Члены комиссии: _____

(подпись) (инициалы, фамилия)

Приложение 7
к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики
Казахстан
19 декабря 2002 года N 833-ю

Служба спецавтотранспорта _____

—

(наименование организаций гражданской авиации)

Журнал выхода спецмашин и автомобилей на линию

"__" _____ 20__ г.

—

N путевого | Марка авто- | Марка авто | Ф.И.О. | Подпись води- | В чье рас

листа |мобиля |мобиля |водителя|теля в получе-|поряжение
|(спецмашины)|(спец- | |нии путевого |выделена
| | машины) | |листа |спецмашина

1	2	3	4	5	6

Продолжение таблицы

Маршрут движения	Время	Показания	Остаток	Подпись	При-
			спидометра	топлива	диспет
Место	Место	выез- при-			меча
отправ-	назна-	да	бытия при	при воз- при	при воз-
ления	чения		вы- вращения вы-	вращения	
	езде	езде			
7	8	9	10	11	12
13	14	15	16		

Приложение 8
к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики
Казахстан
19 декабря 2002 года N 833-ю

Документы, изучаемые водителем составом
при подготовке к осенне-зимнему и весенне-летнему
периодам эксплуатации

Законы Республики Казахстан "О труде", "Об охране труда";

Правила организации работы службы спецтранспорта организации
гражданской авиации;

Руководство по организации движения воздушных судов,
спецавтотранспорта и средств механизации на аэродромах гражданской авиации;
инструкции о порядке ведения учета отчетности и расходования
горюче-смазочных материалов в гражданской авиации;

руководства и инструкции заводов-изготовителей по эксплуатации
спецмашин;

руководящие документы по обеспечению безопасности и регулярности полетов;

технологии взаимодействия служб обеспечивающих полеты.

Приложение 9
к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики
Казахстан
19 декабря 2002 года N 833-ю

Служба спецтранспорта _____
(наименование организаций гражданской авиации)

Зачетно-экзаменационная ведомость

_____ N _____

Дисциплина _____ Комиссия _____

№ п/п	Ф. И. О.	Отметка о сдаче зачета	Подпись принявшего зачет	Примечание
1	2	3	4	5

Заключение комиссии: _____

Председатель комиссии _____
(подпись) (инициалы, фамилия)

Члены комиссии: _____

(подпись) (инициалы, фамилия)

(подпись) (инициалы, фамилия)

(Печатается с оборотом без титульной части, заключение комиссии и подписи печатаются на оборотной стороне).

Приложение 10
к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики
Казахстан
19 декабря 2002 года N 833-ю

Лист

стажировки водителя спецмашины (механизма)

Водитель _____ службы _____

_____(Ф.И.О.)

аэропорта _____ в 20__ г. прошел курс обучения и
практической стажировки по обслуживанию воздушных судов и выполнению
работ на аэродроме на спецмашине типа _____

Начат _____ 20__ г.

Окончен _____ 20 __ г.

1. Теоретическое обучение

Тема занятий	Ф.,И.,О. Должность проведившего занятие	Дата проведения занятия	Подпись лица, проведившего занятие	Подпись водителя-стажер а	Примечание
<p>1. Изучение материальной части спецмашины (тип и марка машины):</p> <p>1) базовые шасси</p> <p>2) спецоборудование</p> <p>2. Изучение требований техники безопасности и охраны труда при эксплуатации и ремонте спецмашин</p> <p>3. Изучение "Руководства по организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродромах гражданской авиации Республики Казахстан</p> <p>4. Изучение технологии взаимодействия служб, обеспечивающих полеты</p>					

2. Стажировка (практическое обучение) водителя

Типы ВС, на которых отработывались правила	Дата стажировки	Примечание
--	-----------------	------------

подъезда (отъезда) и обслуживания	Подпись лица, ответственного за стажировку	
-----------------------------------	--	--

Заключение начальника службы: _____

Приложение 11
к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики
Казахстан
19 декабря 2002 года N 833-ю
(лицевая сторона)

_____ (организаций гражданской авиации)

Удостоверение

на право руководства подъездом (отъездом)

спецмашин к воздушным судам

Г-н _____

(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

--	--	--	--

N п/п	Дата (число, месяц, год)	Вид нарушения	Должность, ф. и. о., подпись лица, сделавшего замечание
----------	-----------------------------	---------------	---

Приложение 12
к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики
Казахстан
19 декабря 2002 года N 833-ю

Журнал учета
транспортных происшествий в организациях гражданской авиации

N	Дата	и	Данные о водителе:	Модель транс-	Вид	Место	Обсто-
п/п	время	1)	Ф.И.О.	портного сред	проис	проис	ятель-
		проис-	2)	класс и стаж работы	ства и его	шествия	шес-
		шествия	3)	на каком часу работы	номерной знак	твия	проис
		произошло происшествие шес-					
		твия					
1	2	3	4	5	6	7	

Продолжение таблицы

Последствия	Причины	Приня-	Дата высылки	Примечание									
		проис-	тые	и N донесения									
Погибло	Ранено	Материальный	шествия	меры									
(чело-	(чело-	ущерб в тенге											
век)	век)	-----											
по под-	по												
вижному	грузу												
составу													
8	9	10	11	12	13	14	15						

Приложение 13
к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций

(наименование организации гражданской авиации)

Донесение

о 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 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 организаций гражданской авиации _____
(подпись)

" ____ " _____ 20__ г.

Приложение 14
к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики
Казахстан
19 декабря 2002 года N 833-ю

Служба спецтранспорта

(наименование организации гражданской авиации)

Карточка учета технического обслуживания и ремонта спецмашин

Марка _____ Колонна N _____

Гос. N _____ Фамилия _____

Шасси N _____ водителя _____

Двигатель _____

Дата	Пробег, ки	Время	Вид	Краткое	Марка	Перечень
(наработка, -----	ТО	описание	тормозной	израсходован-		
мото-ч) от	при-убыл	произве-	жидкости	ных запасных		
последнего ТО	был	денной	частей и			
		работы	материалов			
1	2	3	4	5	6	7
8						

Продолжение таблицы

Подпись мастера,	Подпись водителя	Подпись
производившего ТО	механика колонны	
9	10	11

Приложение 15
к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики
Казахстан
19 декабря 2002 года N 833-ю

Кому _____

Куда _____

Акт-рекламация

1. Наименование организации гражданской авиации _____

адрес почтовый _____ телеграфный _____
жел. дорога _____

2. Марка спецмашины _____

3. Номер спецмашины (заводской) _____

4. Номер двигателя _____, шасси N _____

5. Номер агрегата, вышедшего из строя _____

6. Завод-изготовитель или ремонтный завод (если спецмашина получена из капитального ремонта) _____

7. Номер клейма контрольного мастера завода. _____

8. Время получения спецмашины _____

9. Нарботка (пробег) спецмашины с начала эксплуатации (после ремонта) или с момента постановки на спецмашину деталей (агрегатов) из запасных частей (при рекламации на запасные части) составляет, _____ мото-часы (_____ км).

10. Когда было произведено последнее обслуживание спецмашины и в каком объеме _____

11. Дата обнаружения неисправности " _____ " _____ 20 ____ г.

12. Извещение о вызове представителя завода-поставщика выслано " _____ " _____ 20 ____ г. за N _____

13. Фамилия водителя, его квалификация и стаж работы. _____

Водитель допущен к вождению спецмашины приказом от " _____ " _____ 20 ____ г. N _____

14. Описание неисправности, дефекта и обстоятельств, при которых они произошли _____

15. Причина преждевременного износа, поломки или аварии и виновная сторона по заключению комиссии _____

16. Подлежат замене или ремонту следующие агрегаты и (или) детали _____

17. Спецмашина подлежит восстановлению службой спецтранспорта организации гражданской авиации, заводом-изготовителем на месте или ремонтным заводом (ненужное зачеркнуть)

18. Причины, вызвавшие составление одностороннего акта-рекламации

4.	Двигатель								
	и:								
								
								
								
								
	Агрегаты								
	:								
								
								

" _____ " _____ 20 ____ г. _____
(подпись)

. При составлении заявки спецмашины и двигатели, подлежащие списанию, а также аварийные и разукomплектованные, в заявку на капитальный ремонт не включаются.

2. Срок подачи заявок на следующий год не позднее 1 января текущего года.

Приложение 17
к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики
Казахстан
19 декабря 2002 года N 833-ю

(организаций гражданской авиации)

Справка

о состоянии спецмашины, сдаваемой в капитальный ремонт

Настоящей справкой подтверждаем, что спецмашина _____

(марка)
государственный номер _____, шасси _____,
двигатель N _____ паспорт N _____,
отправляемая в капитальный ремонт, снята с эксплуатации " _____ "
_____ 20 _ г. с общим пробегом (наработкой) _____
км (_____ м/ч), в том числе после последнего
капитального ремонта _____ км (_____ м/ч).
На указанной спецмашине замена узлов и агрегатов негодными
деталями не производилась, спецмашина соответствует требованиям ГОСТа
на сдачу в капитальный ремонт.
Руководитель организации гражданской

авиации _____

(подпись)

Начальник ССТ _____

(подпись)

М.П.

Приложение 18
к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики
Казахстан
19 декабря 2002 года N 833-ю

(организация)

Утверждаю

(подпись руководителя)

Акт N _____

о ликвидации автотранспортных средств

" ____ " _____ 20__ г.

Цех, отдел, | Дебет | Кредит | Сумма | Инвен-|

участок, | _____ | _____ | | тарный |

линия | синтети- | шифр ана- | синтети- | шифр ана- | номер |

| ческий | литичес- | ческий | литичес- | | |

| счет, | кого уче- | счет, | кого уче- | | |

| субсчет | та | субсчет | та | | |

_____ | _____ | _____ | _____ | _____ | _____ | _____ |

1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |

_____ | _____ | _____ | _____ | _____ | _____ | _____ |

_____ | _____ | _____ | _____ | _____ | _____ | _____ |

Продолжение таблицы

Шифр затрат | Шифр | Норма амортизационных отчислений |

для отнесения | нормы амор- | ----- |

амортизационных | тизационных | на полное вос- | на капитальный |

отчислений | отчислений | становление | ремонт |

_____ | _____ | _____ | _____ |

8 | 9 | 10 | 11 |

_____ | _____ | _____ | _____ |

_____ | _____ | _____ | _____ |
Комиссия, назначенная приказом " ____ " _____ 20 ____ г. N _____

распоряжением

произвела осмотр автомобиля _____, модель __, тип _____,

прицепа, полуприцепа марка

грузоподъемность _____, двигатель _____, шасси _____, Номерной знак _____,

вместимость

технический паспорт N _____, принадлежащий

наименование автохозяйства

(организации)

Адрес автохозяйства (организации) _____

В результате осмотра _____, его агрегатов,
автомобиля, прицепа, полуприцепа

узлов, механизмов и ознакомления с документами (паспорт, формуляр)
комиссия установила:

Состоит на балансе автохозяйства (организации) с " ____ " _____ 20 ____ г.,

Число капитальных ремонтов _____

Затрачено на капитальный ремонт ____ тенге

Вид и шифр | Год выпуска | Дата ввода в | Пробег, км |

автомобиля, | | эксплуатацию | ----- |

прицепа, | | (месяц, год) | с начала | после последнего |

полуприцепа | | | эксплуатации | капитального |

| | | ремонта | _____ | _____ | _____ | _____ |

Продолжение приложения 18

(вторая страница формы)

автомобиля _____

Внешнее состояние прицепа, полуприцепа _____

на автомобиле (прицепе, полуприцепе) отсутствуют следующие узлы и детали:

Техническая характеристика агрегатов и деталей автомобиля
(прицепа, полуприцепа)

N	Наименование агрегатов	2	Годные для	Процент	Подлежат	Не	Обнару													
								п/п	использо-	годнос-	восста-	год	женные							

1. Рама

2. Кузов

- 3. Двигатель
- карбюратор
- стартер
- генератор
- компрессор
- пневмотормоза

4. Коробка передач

- 5. Задний мост и карданный вал
- картер заднего моста
- картер
- диски колес
- рессоры

6. Передний мост и рулевое

- управление
- передняя ось
- диски колес

рессоры
механизм рулевого
управления
7. Прочие
радиатор
приборы
крылья и подножки
капот
фары
остекление
аккумуляторы
главный тормозной цилиндр

* В графах 3, 5, 6 указывается: да, нет

Окончание приложения 18

Заключение комиссии: _____

Председатель комиссии _____
(должность) (Ф., И., О.) (подпись)

Члены комиссии _____
(должность) (Ф., И., О.) (подпись) _____

(должность) (Ф., И., О.) (подпись)

(должность) (Ф., И., О.) (подпись)

М.П.

автохозяйства

(организации)

Подлежат оприходованию следующие основные детали и узлы

N |Номер по|Номенклатур-|Наиме- |Единица |Количество|Цена | Сумма |

п/п|каталог|ный номер |нование|измерения| | | |

____|____|____|____|____|____|____|____|

1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |

____|____|____|____|____|____|____|____|

____|____|____|____|____|____|____|____|

до конца (линовка через 16 пунктов)

ИТОГО:

Расчет результатов ликвидации автомобиля
прицепа, полуприцепа

Затраты по ликвидации | Поступило от ликвидации |-----
-|-----|

Название |Статьи затрат| Сумма |Название |Виды |Коли- |Сумма|

документов | | документов|ценностей|чество| _____|_____|_____

____|____|____|____|____|____|____|____|

____|____|____|____|

до конца (линовка через 16 пунктов)

Сумма износа _____ тенге.

Результаты ликвидации _____

В карточке (книге) выбытие основных средств отмечено.

" ____ " _____ 20 __ г. Главный (старший)

бухгалтер

Форма применяется для оформления списания автомобиля грузового или легкового, прицепа или полуприцепа при их ликвидации. Акт составляется в двух экземплярах и подписывается комиссией, назначенной руководителем автохозяйства (организации). Один экземпляр передается в бухгалтерию, второй останется у материально ответственного лица и является основанием для сдачи на склад материальных ценностей и металлолома, оставшихся в результате ликвидации.

Затраты по ликвидации, а также стоимость материальных ценностей, поступивших от разборки автотранспортных средств, отражают в строке "Расчет результатов ликвидации автомобиля, прицепа, полуприцепа".

При оформлении бухгалтерской записи субсчет используется для записи признака, характеризующего основные фонды при определении платы в бюджет.

Указанная форма применяется без изменения в организациях независимо от их ведомственной подчиненности (кроме бюджетных учреждений).

Служба спецтранспорта _____

_____ (наименование организации гражданской авиации)
Карточка учета работы автомобильной шины
новая, восстановленная, бывшая в эксплуатации
(ненужное зачеркнуть)
Обозначение (размер шин) _____ Модель _____ ГОСТ или ТУ _____

_____ Серийный номер шины _____ Завод-изготовитель _____ Дата поступления
шины _____
_____ (в случае его утраты указывается гаражный N)
Норма пробега _____

N автомобиля Дата Пробег* шины за					
(прицепа), ----- месяц (с точностью					
марка, модель установки шины Снятия до 0,1 т-км),тыс. км					
на автомобиль шины с -----					
(на ходов. или авто-					
за пас.колесе) мобиля					
_____	_____	_____	_____	_____	_____
1 2 3 4 5 6	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____

Продолжение таблицы

Техническое состояние шины: Причина снятия шины: сдача Подпись					
дефекты, характер и размеры в ремонт, на восстановление, водителя					
повреждения, глубина рисунка передача на другой					
протектора, мм автомобиль или в запас,					
(с указанием даты проверки) сдача на склад, списание					
_____	_____	_____	_____	_____	_____
7 8 9	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____

Контролирующий учет шин

Заключение комиссии о списании шин _____

Председатель комиссии _____

(должность, подпись, Ф., И., О.)

Члены комиссии: _____

(должность, подпись, Ф., И., О.)

Приложение 20
к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики
Казахстан
19 декабря 2002 года N 833-ю

Служба спецтранспорта _____

(организаций гражданской авиации)

Карточка

учета работы аккумулятора

Гаражный номер аккумулятора _____ ТИП _____

N п/п	Установка на автомобиль			Подпись водителя	Снят с автомобиля			Причина снятия	Примечание
	Дата	Марка	Государственный номер		Дата	Количество месяцев работы	Общий пробег, тыс. км.		

Подпись _____

Печатается с оборотом без титульной части.

Подпись печатается на обороте

Приложение 21
к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики
Казахстан
19 декабря 2002 года N 833-ю
(лицевая сторона)
"Утверждаю"

Руководитель _____

(наименование)

_____)
организаций гражданской авиации)

_____)
(подпись) (Ф. И. О.)

" ___ " _____ 20 ___ г.

Акт _____ N _____

на списание аккумулятора

Основание _____

—
Комиссия в составе:

Председатель _____

—
(должность, инициалы, фамилия)

Члены комиссии: _____

—
(должность, инициалы, фамилия)

—
(члены комиссии перечисляются в алфавитном порядке)

произвела проверку технического состояния аккумулятора типа

_____ с автомобиля марки _____ гос. N _____

гаражный N _____, количество месяцев работы _____

общий пробег _____ тыс. км.

Окончание приложения 21

(оборотная сторона)

Причины выхода из строя: _____

—

—

—

—

—
Заключение комиссии: _____

—

Председатель комиссии _____
(подпись) (Ф. И. О.)

Члены комиссии: _____
(подпись) (Ф. И. О.)

Приложение 22
к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики
Казахстан
19 декабря 2002 года N 833-ю
(лицевая сторона)

(наименование организаций гражданской авиации)

Аэропорт _____

"Утверждаю"

Руководитель _____

(наименование

организаций гражданской авиации)

(подпись) (Ф. И. О.)

"__" _____ 20__ г.

АКТ

_____ N _____

на списание малоценного имущества

Основание _____

Комиссия в составе:

Председатель _____

(должность, Ф. И. О.)

Члены комиссии: _____

(должность, Ф. И. О.)

(члены комиссии перечисляются в алфавитном порядке)

произвела детальный осмотр предъявляемых к списанию малоценных и быстроизнашивающихся предметов, пришедших в негодность за время эксплуатации.

При осмотре установила следующее:

N п/п	Наименование предметов	Единицы измерения	Кол-во	Цена	Сумма	Ввод в эксплуатацию
1	2	3	4	5	6	7

Окончание приложения 22
(оборотная сторона)

N п/п	Наименование предметов	Единицы измерения	Кол-во	Цена	Сумма	Ввод в эксплуатацию
1	2	3	4	5	6	7

Общая балансовая стоимость имущества _____

Сумма начисленного износа _____

Заключение комиссии: _____

Председатель комиссии _____

(подпись) (Ф. И. О.)

Члены комиссии: _____

(подпись) (Ф. И. О.)

Утиль от списанных предметом поименно проверен и принят на склад,
приходный ордер от " _____ " _____ 20____ г. N _____

Кладовщик

Служба спецтранспорта _____
(наименование организаций гражданской авиации)

Журнал

по учету пломбирования спидометров и их приводов

В журнале пронумеровано и прошнуровано _____ листов

Контролирующий пломбирование _____

Начато " ____ " _____ 20 ____ г.

Окончено " ____ " _____ 20 ____ г.

Приложение 24
к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики
Казахстан
19 декабря 2002 года N 833-ю

Марка автомобиля _____ Гаражный номер автомобиля _____

Гос. знак _____

Марка спидометра _____

Фамилии водителей, закрепленных за данным автомобилем, и их табельные номера:

т. _____ таб. N _____

т. _____ таб. N _____

Дата опломбирования | Показания спидо- | Основные причины | N акта об уста
----- | метра при оплом- | переопломбирована- | новлении не ис
спидометра | привода | бировании, км | ния спидометра, | правности спи
| | | привода | дометра или
| | | привода и
| | | срыва
| | | пломбировки

Продолжение таблицы

Фамилия и N | Подпись лица, |
клейма лица, | принявшего автомобиль |
производившего | после опломбирования |

опломбирование| |

Приложение 25
к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики
Казахстан
19 декабря 2002 года N 833-ю

Служба спецтранспорта _____

_____ (наименование организации гражданской авиации)

Акт

о технической неисправности спидометра

" ____ " _____ 20__ г.

" ____ " _____ 20__ г. в ____ ч _____ мин

автомобиль марки _____ государственный знак N _____ вернулся

в гараж с неисправным спидометром с _____

пломбами, с оттисками N _____, с показанием счетчика _____

Спидометровое оборудование вышло из строя по причине:

Спидометровое оборудование отремонтировано и опломбировано _____

_____ пломбами с оттисками _____, с показаниями

счетчика _____ км " ____ " _____ 20__ г.

Запрещается эксплуатация автомобиля с неисправным или
неопломбированным спидометровым оборудованием. Лица, нарушающие
указанные требования, несут ответственность в установленном
порядке в соответствии с действующим законодательством.

Должностное лицо, контролирующее опломбирование _____

(Ф. И. О.) (подпись)

Автослесарь _____

(Ф. И. О.) (подпись)

Водитель _____

(Ф. И. О.) (подпись)

Приложение 26
к Инструкции по организации работы
службы спецтранспорта организаций
гражданской авиации Республики

(наименование организаций гражданской авиации)

Аэропорт _____

"Утверждаю"

Руководитель _____

(наименование организации
гражданской авиации)

(подпись) (Ф. И. О.)

" _____ " _____ 20 ____ г.

Акт

_____ N _____

на списание _____

(наименование агрегата)

(спецоборудования)

Основание: _____

Комиссия в составе:

Председатель _____

(должность, Ф. И. О.)

Члены комиссии: _____

(должность, Ф. И. О.)

(члены комиссии перечисляются в алфавитном порядке)

произвела осмотр _____

(наименование, тип агрегата)

_____, серия _____, паспорт _____, формуляр

установленного на шасси автомобиля _____,

(модель автомобиля)

N _____, N шасси _____, N двигателя _____

Окончание приложения 26

(оборотная сторона)

При ознакомлении с документами в результате осмотра агрегата

_____ установлено:

(наименование, тип)

1. _____ выпуска 20__ г.,

(наименование, тип агрегата)

поступивший в организацию гражданской авиации

" ____ " _____ 20__ г., введен в эксплуатацию _____ 20__ г.

(месяц)

С начала эксплуатации имеет пробег _____ км, отработал _____ мото-ч, за время эксплуатации подвергался капитальному ремонту _____ раз на сумму _____ тенге, после последнего капитального ремонта имеет пробег _____ км и _____ мото-ч.

2. Первоначальная балансовая стоимость _____ тенге, начисление амортизации на полное восстановление _____ тенге, остаточная стоимость _____ тенге.

3. Причина списания: _____

Заключение комиссии: _____

Председатель комиссии _____

(подпись) (Ф. И. О.)

Члены комиссии: _____

(подпись) (Ф. И. О.)

Отметка главного бухгалтера после оформления списания _____

(подпись)