

УТВЕРЖДАЮ:
Генеральный директор
АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО»
А. П. Парфененко
« 08 » 2021 г.



ИНСТРУКЦИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ

ИТ.13-022-2021

**ИНСТРУКЦИЯ ПО ЭВАКУАЦИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
С ЛЕТНОГО ПОЛЯ АЭРОДРОМА НИЖНЕКАМСК (БЕГИШЕВО)**

Редакция 2

**Контрольный
экземпляр**

Лист рассылки

№ п/п	Должность руководителя, наименование подразделения	Номер учтенного экземпляра и вид рассылки
1	Первый ЗГД – директор по производству	1 (СЭД)
2	Технический директор	2 (СЭД)
3	ИБП	3 (СЭД)
4	СТиАБ	4 (СЭД)
5	ЦУП	5 (СЭД)
6	ИАС	6 (СЭД)
7	ССТиАК	7 (СЭД)
8	СГСМ	8 (СЭД)
9	СОП	9 (СЭД)
10	Врачебный здравпункт	10 (СЭД)
11	СЭСТОП	11 (СЭД)
12	ССиАСУ	12 (СЭД)
13	СПАСОП	13 (СЭД)
14	Штаб по ГО и ЧС	14 (СЭД)
15	Подразделение КД, ведущий специалист по АД	15 (СЭД)
16	Набережно-челнинский центр ОВД филиал «Татаэронавигация» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	16 (СЭД)
17	Пост пограничного контроля «Нижнекамск – Аэропорт» ОПК «Поволжье» ПУ ФСБ РФ по Саратовской и Самарской областям	17 (СЭД)
18	ЛПП аэропорта Нижнекамск (Бегишево)	18 (СЭД)
19	Набережночелнинский таможенный пост	19 (СЭД)

Сведения о документе

Наименование документа	Инструкция по эвакуации воздушных судов с летного поля аэродрома Нижнекамск (БЕГИШЕВО)
Номер	ИТ.13-022-2021
Разработан (служба)	ИАС
Разработчик	Главный инженер ИАС Рябцун С.В.
Введен в действие (впервые/взамен)	Взамен ИТ.НВС.95.100-8.3-204-2014, утв. пр. №19 от 19.01.2015
Распорядительным документом	приказ № 301 от 09.07.2021
Дата ввода в действие	26.07.2021
Место хранения контрольного экземпляра	Отдел качества
Актуализированная электронная версия	КИС//НСДО// НОРМАТИВНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ// ВНУТРЕННЯЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ// И, ИТ
Ответственность за управление документом	Отдел качества, ответственное лицо
Периодичность проверки	не реже, чем 1 раз в 5 лет

Лист регистрации изменений

№ п/п	Номер извещения об изменении	Номера листов/разделов/приложений			Подпись	Дата	Срок введения изменений
		измененных	вновь введенных	аннулированных			

Нормоконтроль отдела качества:



Перечень действующих страниц

Раздел	Страница	Дата	Раздел	Страница	Дата
титульный лист	1/1	26.07.2021	Раздел 9	3/5	26.07.2021
лист согласования	1/2	26.07.2021	Раздел 9	4/5	26.07.2021
лист согласования	2/2	26.07.2021	Раздел 9	5/5	26.07.2021
лист рассылки	1/1	26.07.2021	Раздел 10	1/7	26.07.2021
лист регистрации изменений	1/1	26.07.2021	Раздел 10	2/7	26.07.2021
перечень действующих страниц	1/1	26.07.2021	Раздел 10	3/7	26.07.2021
содержание	1/1	26.07.2021	Раздел 10	4/7	26.07.2021
Раздел 1	1/2	26.07.2021	Раздел 10	5/7	26.07.2021
Раздел 1	2/2	26.07.2021	Раздел 10	6/7	26.07.2021
Раздел 2	1/1	26.07.2021	Раздел 10	7/7	26.07.2021
Раздел 3	1/2	26.07.2021	Раздел 11	1/1	26.07.2021
Раздел 3	2/2	26.07.2021	Раздел 12	1/1	26.07.2021
Раздел 4	1/2	26.07.2021	Раздел 13	1/1	26.07.2021
Раздел 4	2/2	26.07.2021	Раздел 14	1/5	26.07.2021
Раздел 5	1/6	26.07.2021	Раздел 14	2/5	26.07.2021
Раздел 5	2/6	26.07.2021	Раздел 14	3/5	26.07.2021
Раздел 5	3/6	26.07.2021	Раздел 14	4/5	26.07.2021
Раздел 5	4/6	26.07.2021	Раздел 14	5/5	26.07.2021
Раздел 5	5/6	26.07.2021	Раздел 15	1/1	26.07.2021
Раздел 5	6/6	26.07.2021	Раздел 16	1/1	26.07.2021
Раздел 6	1/5	26.07.2021	Приложение 01	1/2	26.07.2021
Раздел 6	2/5	26.07.2021	Приложение 01	2/2	26.07.2021
Раздел 6	3/5	26.07.2021	Приложение 02	1/3	26.07.2021
Раздел 6	4/5	26.07.2021	Приложение 02	2/3	26.07.2021
Раздел 6	5/5	26.07.2021	Приложение 02	3/3	26.07.2021
Раздел 7	1/2	26.07.2021	Приложение 03	1/3	26.07.2021
Раздел 7	2/2	26.07.2021	Приложение 03	2/3	26.07.2021
Раздел 8	1/5	26.07.2021	Приложение 03	3/3	26.07.2021
Раздел 8	2/5	26.07.2021	лист ознакомления с документом	1/1	26.07.2021
Раздел 8	3/5	26.07.2021	лист ознакомления с изменениями	1/1	26.07.2021
Раздел 8	4/5	26.07.2021			
Раздел 8	5/5	26.07.2021			
Раздел 9	1/5	26.07.2021			
Раздел 9	2/5	26.07.2021			

Содержание**Номер
раздела****Наименование раздела**

- | | |
|----|---|
| 1 | Область применения |
| 2 | Нормативные ссылки |
| 3 | Обозначения и сокращения |
| 4 | Определения |
| 5 | Общие положения |
| 6 | Организация работ по эвакуации ВС |
| 7 | Основные средства эвакуации |
| 8 | Средства подъема ВС |
| 9 | Основные правила буксировки (транспортировки) при проведении эвакуационных работ |
| 10 | Технология эвакуации ВС |
| 11 | Основные требования охраны труда при проведении эвакуационных работ |
| 12 | Документация, оформляемая после эвакуации ВС |
| 13 | Действия по окончании удаления ВС |
| 14 | Порядок взаимодействия персонала Эксплуатанта ВС со службами АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО» при возникновении авиационного события, требующего организации эвакуации ВС с летного поля аэродрома |
| 15 | Порядок предоставления Эксплуатантом ВС оборудования в аэропорт Нижнекамск (Бегишево) для эвакуации ВС |
| 16 | Записи |

Приложения

- | | |
|----|---|
| 01 | Форма Акта на эвакуацию (перемещение) ВС |
| 02 | Форма Акта об использовании сил и средств АСК при эвакуации ВС с летного поля аэродрома Нижнекамск (Бегишево) и задержке рейсов (направления на запасные аэродромы) в связи с закрытием аэродрома |
| 03 | Перечень оборудования, входящего в состав технической аптечки ИАС АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО» |

1 Область применения

1.1 Настоящая Инструкция устанавливает основные принципы и порядок выполнения работ по эвакуации воздушного судна (далее – ВС), потерявшего способность двигаться с летного поля аэродрома Нижнекамск (Бегишево) (далее – эвакуация ВС).

1.2 Инструкция является обязательной для исполнения всеми работниками служб (подразделений) АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО» (далее – Общество), авиакомпаний и организаций, участвующими в эвакуации ВС на аэродроме Нижнекамск (Бегишево).

1.3 Общество располагает обученным персоналом по программе курсов профессиональной подготовки «Эвакуация ВС, потерявших способность самостоятельно двигаться, с летного поля аэродромов ГА». Общество не располагает сертифицированным авиационным персоналом для технического обслуживания ВС. Наземное обслуживание ВС осуществляется специалистами по наземному обслуживанию ВС без права проведения работ по его техническому обслуживанию.

1.4 Перед началом полетов в/из аэропорта Нижнекамск (Бегишево) Эксплуатант ВС должен предоставить администрации аэропорта утвержденный комплект справочного материала по эвакуации ВС на все типы, планирующие выполнять полеты по расписанию. Справочный материал подготавливается на основании технической документации фирмы производителя по каждому типу ВС, достаточной для корректного выполнения эвакуационных работ.

1.5 В случае непредоставления справочного материала по технической документации фирмы производителя ВС, администрация аэропорта вправе руководствоваться только собственными внутренними стандартами, инструкциями, технологиями и планами при выполнении работ по эвакуации ВС.

1.6 Для доступа авиакомпаний к настоящей Инструкции актуальная версия документа размещается на официальном сайте АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО»: www.nbc.aero в разделе «Партнерам» //«Авиакомпаниям».

1.7 Ссылка на размещение Инструкции на сайте Общества (адрес) отдельным пунктом вносится в текст Договора (Соглашения) об аэропортовом и наземном обслуживании, а также в нем прописываются условия предоставления

недостающего оборудования для эвакуации конкретного типа ВС и условия прибытия сертифицированного специалиста (бригады специалистов) эксплуатанта ВС для совместного руководства и выполнения эвакуации ВС в соответствии с документацией фирмы производителя ВС.

1.8 В случае отсутствия Договора (Соглашения) между АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО» и авиакомпанией, информация о технологии работ по эвакуации ВС с летного поля аэродрома Нижнекамск (Бегишево) предоставляется авиакомпании в момент получения заявки на предоставление услуг по аэропортовому и наземному обслуживанию или заявки на выделение слота.

2 Нормативные ссылки

2.1 Воздушный кодекс Российской Федерации.

2.2 Приказ Минтранса РФ от 31 июля 2009 г. № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка к выполнению полётов в гражданской авиации Российской Федерации» (ФАП-128).

2.3 Наставление по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники в гражданской авиации России (НТЭРАТ ГА-93), утверждено Приказом Департамента воздушного транспорта Министерства транспорта РФ от 20.06.1994г. № ДВ-58.

2.4 Приказ Федеральной авиационной службы РФ от 11 августа 1998 г. №254 «О введении в действие правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации» (ПРАПИ-98).

2.5 Приказ Министерства гражданской авиации СССР от 28 марта 1991 г. № 65 «Об утверждении Руководства по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов гражданской авиации СССР (РПАСОП ГА-91)».

2.6 Инструкция по эвакуации самолетов с летного поля аэродромов гражданской авиации (утверждена МГА СССР 25.02.1986).

2.7 Руководство по аэропортовым службам ИКАО doc.9137-AN/898 часть 5 «Удаление ВС, потерявших способность двигаться».

2.8 СТП.16-001-2016 План мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме «Бегишево» и в зоне ответственности аэродрома «Бегишево» (Аварийный план)».

2.9 Техническое описание и инструкция по эксплуатации АПТП

Примечание: Если ссылочный документ заменен (изменен), то при пользовании настоящей инструкцией следует руководствоваться замененным (измененным) документом. Если ссылочный документ отменен без замены, то текст, в котором дана ссылка на него, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку.

3 Обозначения и сокращения

В данной инструкции предприятия использованы следующие обозначения и сокращения:

АДП – аэродромный диспетчерский пункт
АПТП – аварийный пневмо-тканевый подъемник
АС – авиационное событие
АСК – аварийно-спасательная команда
АСР – аварийно-спасательные работы
АТ – авиационная техника
БП – безопасность полетов
ВК РФ – Воздушный кодекс Российской Федерации
ВС – воздушное судно
ВСУ – вспомогательная силовая установка ВС
ГА – гражданская авиация
ГГС – громкоговорящая связь
ГСМ – горюче-смазочные материалы
ИАС – инженерно-авиационная служба
ИАТА – международная ассоциация воздушного транспорта
ИБП – инспекция по безопасности полетов
ИВПП – искусственная взлетно-посадочная полоса
ИКАО – международная организация гражданской авиации
КВС – командир воздушного судна
ЛА – летательный аппарат
ЛПП – линейный пункт полиции
ЛЧС – ликвидации чрезвычайной ситуации
МС – место стоянки
НГА – настил гибкий аварийный
ОВС – отдел внешних связей
ПЗТК – постоянная зона таможенного контроля
ППК – пункт пограничного контроля
ППЛ – предварительный план полетов
РФ – Российская Федерация

РД – рулежная дорожка

СТиАБ – служба транспортной и авиационной безопасности

СНО – средства наземного обслуживания

СКП – санитарно-карантинный пункт

СОП – служба организации перевозок

СПАСОП – служба противопожарного и аварийно спасательного обеспечения полетов

СПП – суточный план полетов

СПУ – самолётное переговорное устройство

ССТ и АК – служба спецтранспорта и аэродромного комплекса

СЭСТОП – служба электро-светотехнического обеспечения полетов

ТЗ – топливозаправщик

ТО – техническое обслуживание ВС

УВЗ – установка воздушного запуска

ЦУП – центр управления производством

4 Определения

В данной инструкции предприятия использованы следующие термины:

Аварийно-спасательная команда (АСК): Команда, состоящая из расчетов, основной задачей которой является спасание пассажиров и членов экипажей, ценного оборудования и груза, а также авиационной техники при авиационных происшествиях, проведение аварийно-спасательных работ при возникновении чрезвычайных ситуаций на объектах авиапредприятия.

Аварийно-спасательные работы: Работы, проводимые силами и средствами предприятий ГА и взаимодействующих организаций на территории и в районе аэродрома (районе ответственности предприятия) с целью спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, а также для оказания помощи населению при стихийных, экологических и других бедствиях, в случаях, когда место авиационного происшествия или бедствия известно.

Авиационные события подразделяются на:

- а) авиационные происшествия;
- б) авиационные инциденты;
- в) чрезвычайные и наземные происшествия.

Авиакомпания (авиационная компания) или Эксплуатант ВС: Организация, производящая пассажирские и грузовые воздушные перевозки, авиационные работы.

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

Аэропорт: комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимое оборудование.

Буксировка воздушного судна: Перемещение ВС по поверхности под действием усилия внешнего источника (обычно тягача).

Летное поле: Часть территории аэродрома, предназначенная для взлёта, посадки, руления, размещения и обслуживания воздушных судов.

Перрон: Часть летного поля гражданского аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки багажа, груза и почты, а также для технического обслуживания.

Рейс: Полет воздушного судна (по расписанию или вне расписания), выполняемый в одном направлении от начального до конечного пункта маршрута.

Сертифицированный персонал: авиационный персонал, имеющий действующее свидетельство специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов и квалификационные отметки по выполнению технического обслуживания определенного типа воздушного судна.

Эвакуация ВС с летного поля: Создание в кратчайший срок условий для взлета, посадки или руления других самолетов, обеспечение бесперебойной работы аэропорта.

Экипаж воздушного судна: Состоит из летного экипажа (командира, других лиц летного состава) и кабинного экипажа (бортоператоров и бортпроводников).

5 Общие положения

5.1 Эвакуация воздушного судна, потерявшего способность двигаться, с летного поля аэродрома осуществляется после проведения аварийно-спасательных работ и имеет целью в кратчайший срок создать условия для взлета, посадки или руления ВС и тем самым обеспечить бесперебойную работу аэропорта.

5.2 Эвакуацию ВС необходимо проводить в случаях:

- выкатывания ВС за пределы искусственной взлетно – посадочной полосы (далее – ИВПП), рулежной дорожки (далее – РД) при посадке или прерванном взлете, а также потерявшего способность двигаться ВС на ИВПП по причинам, указанным ниже;

- разрушения шин или конструкции колес шасси во время взлета, посадки, руления;

- повреждения (невывоска) передней опоры шасси на ВС, одной или двух основных опор шасси;

- посадки ВС с убраным шасси или повреждения всех опор шасси;

- в иных аварийных случаях, когда ВС становится препятствием для производства полетов.

5.3 Для исключения необоснованных претензий к аэропорту представитель Эксплуатанта ВС потерявшего способность двигаться обязан обеспечить контроль за ходом эвакуационных работ на всём их протяжении.

5.4 На основании требований ст. 89 ВК РФ Эксплуатант ВС обязан обеспечить своевременную эвакуацию и возмещение аэропорту его затрат на проведение эвакуации ВС и восстановление лётного поля аэродрома.

5.5 На время проведения поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ в Обществе создается оперативный штаб, который при проведении эвакуационных работ:

- организует взаимодействие со сторонними организациями, координирует процесс эвакуации;

- по запросу руководителя ЛЧС организует вызов необходимой спецтехники, сил и средств от взаимодействующих организаций;

- организует сосредоточение на месте проведения работ необходимого

оборудования, приспособлений, материалов и спецтехники;

– осуществляет общий мониторинг выполнения процедуры эвакуации ВС, её документирование и ведение хронометража выполнения работ;

– осуществляет согласование и утверждение плана удаления воздушного судна, потерявшего способность двигаться (далее – план удаления ВС) совместно с представителем Эксплуатанта ВС (а в его отсутствие - командиром ВС).

5.6 Задействованные службы (подразделения) Общества:

– центр управления производством (ЦУП);

– инженерно-авиационная служба (ИАС);

– служба противопожарного и аварийно-спасательного обеспечения полетов (СПАСОП);

– служба организации перевозок (СОП);

– служба спецтранспорта и аэродромного комплекса (ССТиАК);

– служба электро-светотехнического обеспечения полетов (СЭСТОП);

– служба транспортной и авиационной безопасности (СТиАБ);

– служба связи и автоматизированных систем управления (ССиАСУ);

– служба ГСМ (СГСМ);

– врачебный здравпункт;

– инспекция по безопасности полетов (ИБП).

5.7 Взаимодействующие организации:

– Эксплуатант ВС;

– Городская станция скорой медицинской помощи;

– Линейный пункт полиции;

– Пост пограничного контроля;


– Таможенный пост;

– Набережно-челнинский центр ОВД филиал «Татаэронавигация».

5.8 Задачи служб (подразделений) Общества, выделяемые силы и средства:

5.8.1. ЦУП в составе оперативного штаба:

– обеспечение координации работ и взаимодействия между расчетами аварийно-спасательной команды (далее АСК) с взаимодействующими предприятиями и организациями при оповещении, подготовке и проведении эвакуационных работ.

АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО»	ИТ.13-022-2021	Раздел 5 Редакция 2
<p>5.8.2. ИАС:</p> <ul style="list-style-type: none"> – участие в проведении вспомогательных операций (снижение веса самолета, изменение центровки ВС, прокладка дорожек для его буксировки); – подъем ВС аварийными пневмотканевыми подъемниками (далее – АПТП) (при использовании автокранов с применением приспособления для подъема ВС за носовую часть УПС-30, такелажные работы производит подготовленный персонал), буксировка и транспортировка ВС с помощью тягачей, тросовых устройств, буксировочных водил и специальных транспортных средств (тележек, прицепов и т.д.); – совместное выполнение работ по оперативной оценке технического состояния ВС и его эвакуации с представителями Эксплуатанта ВС и под их руководством, требующие наличие сертифицированного персонала по типу ВС. – силы ИАС – персонал смены (члены аварийно-спасательной команды); – средства – комплект аварийно-спасательного оборудования в технической аптечке, компрессор низкого давления, АПТП, водила. <p>5.8.3. СПАСОП:</p> <ul style="list-style-type: none"> – выделение аварийно-спасательного формирования для обеспечения противопожарной безопасности эвакуационных работ; – силы и средства службы ПАСОП – аварийно-спасательный отряд – 4 человека на пожарном автомобиле. <p>5.8.4. СОП:</p> <ul style="list-style-type: none"> – выгрузка багажа, почты, груза, загрузка балласта; – силы и средства расчета – 6 человек с транспортными средствами, определенными в соответствии с «Планом подачи транспортных и технических средств для организации и проведения поисковых, аварийно-спасательных и эвакуационных работ в аэропорту «Бегишево» по «Плану мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме «Бегишево» и в зоне ответственности аэродрома «Бегишево (Аварийный план)». <p>5.8.5. ССТиАК:</p> <ul style="list-style-type: none"> – обеспечение спецтехникой подготовительных и эвакуационных работ; – доставка и координация применения вспомогательных материалов (плиты, доски, шпалы, песок, кирпич); 		
Нормоконтроль отдела качества:	 Лист 3 Листов 6	

- доставка необходимых приспособлений, оборудования к месту эвакуационных работ;
- выполнение буксировки (транспортировки) ВС на стоянку (совместно с ИАС);
- выполнение прокладки дорожек-треков на деформируемом грунте;
- по окончании эвакуации ВС приведение в рабочее состояние летного поля аэродрома;
- силы и средства определяются согласно «Плану подачи транспортных и технических средств для организации и проведения поисковых, аварийно-спасательных и эвакуационных работ в аэропорту «Бегишево» по «Плану мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме «Бегишево» и в зоне ответственности аэродрома «Бегишево (Аварийный план)».

5.8.6. СЭСТОП:

- выделение специалиста для определения расположения наземных и подземных электрокоммуникаций при эвакуационных работах;
- организация освещения места АС, обеспечения расчётов АСК электропитанием;
- силы и средства расчета – 2 человека с необходимым инструментом и оборудованием.

5.8.7. СТиАБ:

- обеспечение оцепления и контроля доступа к месту авиационного события (совместно с ЛПП).

5.8.8. ССиАСУ:

- обеспечение устойчивой и постоянной связи с расчетами аварийно-спасательной команды (далее АСК) с взаимодействующими предприятиями и организациями при оповещении, подготовке и проведении эвакуационных работ.

5.8.9. СГСМ:

- прием и анализ топлива (при необходимости), слитого с ВС, подлежащего эвакуации.

5.8.10. Здравпункт:

- оказание экстренной медицинской помощи пострадавшим непосредственно на месте авиационного события;

– передача пострадавших бригадам скорой помощи для транспортировки в лечебные учреждения города Набережные Челны;

– силы и средства – 4 человека с медицинским оборудованием на санитарной машине «РАФ-22301».

5.8.11. ИБП:

– проведение первоначальных действий при авиационном происшествии/инциденте (составление схемы АС, фото и видео фиксация состояния ВС и места происшествия, хронометраж (в свободной форме) выполнения основных и вспомогательных операций по эвакуации ВС, контроль соблюдение мер безопасности при проведении эвакуационных работ).

5.9 Задачи взаимодействующих организаций, выделяемые силы и средства:

5.9.1 Эксплуатант ВС:

– урегулирование вопросов, связанных с эвакуацией ВС, обслуживанием пассажиров, предоставлением и доставкой к месту АС сертифицированного персонала и дополнительных средств (гидроподъемники, гидродомкраты, гарнитуры к шпангоутам и другое специфическое оборудование для конкретного типа ВС) для эвакуации ВС, отсутствующих в Обществе.

– совместное руководство и выполнение работ по эвакуации ВС, требующих для выполнения наличие сертифицированного персонала по типу ВС.

5.9.2 Городская станция скорой медицинской помощи:

– выделение медицинского расчета на случай оказания первой медицинской помощи пострадавшим при выполнении эвакуационных работ (совместно с расчетом здравпункта АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО»);

5.9.3 Линейный пункт полиции:

– выставление оцепления места авиационного события с целью обеспечения сохранности ВС и исключения хищения вещей и багажа пассажиров (совместно с расчетом СТ и АБ).

При эвакуации ВС, выполняющего международный рейс:

5.9.4 Пост пограничного контроля:

– оцепление и обеспечение контроля пассажиров;

5.9.5 Таможенный пост:

– обеспечение контроля за перемещением багажа, почты и грузов от ВС до

склада временного хранения.

5.9.6 Набережно-челнинский центр ОВД филиал «Татаэронавигация»
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»:

- своевременное оповещение по аварийной системе оповещения служб и организаций об АС с ВС, находящимися на земле и в воздухе;
- предоставление достоверной информации в ЦУП, руководителю ЛЧС, ИБП, о терпящем или потерпевшем бедствие ВС (точное или ориентировочное место АС).

6 Организация работ по эвакуации ВС

6.1 Эвакуация ВС может быть начата только после разрешения представителя авиационных властей РФ либо председателя комиссии по расследованию авиационного события и в присутствии представителя Эксплуатанта ВС.

Если ВС блокирует движение, разрешается начало его эвакуации до окончания расследования комиссии при получении разрешения руководителя межрегионального территориального управления ФАВТ (Росавиация) (по согласованию с правоохранительными органами и представителем Эксплуатанта ВС) при наличии:

- акта осмотра места авиационного события;
- фото-видеосъемки;
- акта осмотра кабины пилотов;
- составления «кроков» события.

6.2 Общая ответственность за организацию подготовительных мероприятий и проведение своевременной эвакуации ВС с летного поля аэродрома Нижнекамск (Бегишево) возлагается на генерального директора АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО» или лицо, его замещающее, а в его отсутствие до момента прибытия на место АС на ведущего инженера по управлению производством и штурманскому обеспечению полетов ЦУП.

6.3 До начала эвакуации необходимо:

а) высадить из самолета пассажиров и выгрузить багаж (производится в соответствии с РПАСОП ГА – 91) – выполняет расчет СОП, расчет ИАС;

б) обесточить (при необходимости) электросистему самолета – выполняет сертифицированный персонал или экипаж Эксплуатанта ВС;

в) слить или откачать топливо из топливных баков самолета – выполняет сертифицированный персонал или экипаж Эксплуатанта ВС;

– при выкатывании ВС за пределы ИВПШ, РД на деформируемый грунт (при необходимости);

– при повреждении (невыпуске) передней или одной основной опоры ВС;

– при повреждении (невыпуске) всех опор ВС;

– в случаях, когда эвакуация ВС с топливом является технически сложной

или небезопасной для людей и других ВС;

г) загрузить (при необходимости) балласт в переднюю часть салона или багажный отсек в передней части в случае появления задней центровки самолета (например, для самолетов с задним расположением двигателя), в качестве балласта применить мешки из плотной ткани, наполненные сухим песком с массой около 25 кг – выполняет расчет СОП;

д) подготовить (при необходимости) искусственные дорожки для буксировки самолетов, выкатившихся за пределы ИВПШ, РД на деформируемый грунт (обычно для ВС массой свыше 60 тонн; ВС массой менее 60 тонн буксируют по грунту на собственных колесах или на буксировочных металлических лыжах) – выполняют совместно аварийно-спасательные расчеты задействованных служб:

– произвести разметку предполагаемого пути следования ВС с помощью колышков;

– уложить аварийный гибкий настил НГА под каждую опору шасси по направлению буксировки ВС (при использовании аварийного гибкого настила НГА не требуются траншеи под дорожки, он же может применяться как подъездной путь для транспортных средств).

6.4 Эвакуацию ВС необходимо проводить одним из следующих методов:

– при исправном шасси по ИВПШ, РД и твердому сухому грунту буксировать тягачами (колесными) с помощью буксировочного водила или устройства для буксировки аварийного ВС УБ-60 без применения дополнительных технических средств;

– при исправном шасси по деформируемому грунту буксировать тягачами (гусеничными) с помощью УБ-60 и специальных буксировочных лыж (для самолетов массой до 60 т) или тягачами (колесными и гусеничными) с помощью УБ-60 по специально подготовленным дорожкам из гибких настилов НГА (для самолетов массой свыше 60 т);

– при неисправном шасси (повреждение или невыпуск передней или основной опор) подъем с помощью АПТП, гидроподъемников, стреловых подъемных кранов и транспортировка тягачами на тележках и других транспортных средствах, оборудованных специальными ложементами или другими подручными средствами для защиты целостности поверхностей ВС;

– при значительных повреждениях конструкции шасси и планера перемещение самолета в ближайшую безопасную зону осуществляется с помощью УБ-60 и тягачей (данная операция проводится только с разрешения председателя комиссии по расследованию авиационного события и при согласовании с Эксплуатантом ВС для создания условий для взлета, посадки или руления ВС).

6.5 Эвакуационные работы производятся с соблюдением всех мер предосторожности, исключающих дальнейшее повреждение конструкции ВС, с тем, чтобы с минимальными затратами восстановить его для дальнейшей эксплуатации.

6.6 Организацию непосредственного выполнения эвакуационных работ по удалению ВС с летного поля аэродрома Нижнекамск (Бегишево) в соответствии с планом удаления ВС осуществляет руководитель эвакуационных работ – главный инженер ИАС, а в его отсутствие – начальник смены ИАС – старший аварийно-спасательного расчёта ИАС. Общее руководство комплексом эвакуационных работ осуществляет руководитель ЛЧС при координации процесса эвакуации оперативным штабом.

6.7 По окончании первоочередных аварийно-спасательных работ и с момента начала работ по подготовке к эвакуации ВС аварийно-спасательные расчёты задействованных служб аэропорта поступают в распоряжение руководителя эвакуационных работ.

6.8 Руководитель эвакуационных работ:

– согласует план удаления ВС с оперативным штабом и представителем Эксплуатанта ВС (а в его отсутствие - командиром ВС) с последующим его утверждением;

– совместно с полномочным представителем Эксплуатанта ВС или экипажем проводит осмотр ВС, оперативно выявляя видимые его повреждения, факторы, влияющие на безопасность выполнения работ, определяет необходимое дополнительное оборудование – специальные средства (гидроподъемники, гидродомкраты, гарнитуры к шпангоутам и другое оборудование для конкретного типа ВС) для эвакуации ВС, отсутствующие в Обществе и совместно с сертифицированным персоналом Эксплуатанта ВС составляет план удаления ВС;

- принимает меры по предупреждению вторичных повреждений ВС;
- выдает задания старшим аварийно-спасательных расчётов и осуществляет расстановку расчётов, привлекая к работам необходимое количество работников из состава расчетов АСК;
- совместно с экипажем ВС или полномочным представителем Эксплуатанта ВС вырабатывает наиболее целесообразный порядок проведения операций для удаления ВС, согласно плану удаления ВС (в процессе проведения эвакуации в план удаления ВС, по согласованию с Эксплуатантом ВС могут вноситься изменения);
- отвечает за соблюдение техники безопасности при выполнении операций по удалению ВС в зоне эвакуационных работ.

6.9 Весь комплекс работ по подготовке и проведению эвакуации ВС выполняет аварийно-спасательный расчет ИАС совместно с аварийно-спасательными расчётами служб (подразделений) Общества. Вплоть до окончания эвакуационных работ на месте происшествия должны находиться пожарная машина и машина медицинской помощи с соответствующим количеством персонала.

6.10 Основные работы по эвакуации ВС с лётного поля аэродрома Нижнекамск (Бегишево), которые проводит аварийно-спасательный расчет ИАС совместно с сертифицированным персоналом Эксплуатанта ВС:

- подъём ВС пневмотканевыми подъёмниками типа АПТП (при применении на договорной основе подъемных кранов (такелажные работы с использованием средств механизации выполняют лица, допущенные к грузоподъемным работам);
- подъём ВС гидropодъёмниками и гидродомкратами (выполняет сертифицированный персонал Эксплуатанта ВС);
- замену колёс шасси (выполняет сертифицированный персонал Эксплуатанта ВС).

Необходимое аварийно-спасательное оборудование для конкретного типа ВС предоставляется Эксплуатантом ВС (раздел 15 настоящей Инструкции).

6.11 Аварийно-спасательный расчет ИАС совместно с аварийно-спасательным расчетом ССТиАК выполняет буксировку и транспортировку ВС с

помощью тягачей, устройства УБ-60, буксировочных водил и специальных транспортных средств (тележек, прицепов и т.д.).

6.12 Слив, откачивание топлива из топливных баков повреждённого ВС выполняет сертифицированный персонал Эксплуатанта ВС.

Процесс слива топлива из баков поврежденного ВС значительно увеличивает время эвакуации ВС, но слив необходим для:

- уменьшения массы и изменения центровки ВС;
- сохранности конструкции ВС и топлива;
- уменьшения опасности загорания.

6.13 Методы слива зависят от технического состояния ВС и наличия наземных технических средств.

6.13.1 Обычный слив топлива применяется, если топливная система и электросистема ВС повреждены незначительно.

6.13.2 Слив топлива насосами топливной системы ВС с подачей к ним питания от наземных источников питания применяется при повреждении электросистемы ВС.

6.13.3 Слив топлива путем отсасывания осуществляется с помощью сливного насоса топливозаправщика через заправочное устройство ВС.

6.13.4 Слив топлива через топливоотстойники применяется, когда другие методы применить невозможно. Такой метод требует много времени и поднятия ВС на высоту, необходимую для сливания топлива самотеком в топливозаправщик.

6.14 Аварийно-спасательные расчеты должны знать требования настоящей Инструкции и строго выполнять все технологические операции и правила охраны труда при проведении эвакуационных работ.

7 Основные средства эвакуации

Спецтранспорт, выделяемый для АСР ССТиАК:

- бортовая машина АПК;
- аэродромный тягач «F-110»;
- АПА -5Д;
- УМП-350;
- ПМ-130;
- бульдозер ДЗ-170-01;
- погрузчик К-700;
- ТЗ-22;
- автомобиль для руководителя эвакуационных работ УАЗ-3909;
- прицепы и тележки с ложементами или другими подручными средствами

для защиты целостности поверхностей ВС.

Материал для укладки дорожек

- песок, щебень, гравий
- гибкий настил аварийный НГА 6 х 2,1 м – 6 шт.

Аварийно-эвакуационные средства СОП:

- балласт – 1000 кг.

Аварийно-эвакуационные средства ИАС:

- буксировочное водило (для ВС типа Л-410, Ан-24, Ту-134, Ту-154, Як-40, Як-42, Ил-76);
- буксировочное водило J-TOWbiz3 с адаптерами (SSJ100; E170/175/190/195; F-7X; A220-100/300; CL600/601/604/605);
- буксировочное водило J-TOWversa 3 (A320; B737);
- буксировочное водило J-TOW757 (B757);
- буксировочное водило 24-9103-700 с адаптерами к ВС CRJ-100/200, ATR-42/72;
- буксировочное водило TOWB767-C для ВС Boeing 767;
- буксировочный трос (для ВС типа Ан-24, Ту-134, Ту-154);
- техническая аптечка (**Приложение 03**);
- компрессор низкого давления КНД 5355А;

- компрессор «Sullair 185 DPQ CA14»;
- лыжи металлические;
- переносные огнетушители;
- осветительная установка;
- АПТП производства УЗЭМИК грузоподъемностью по 10 т (Россия);
- аварийный пневмотканевый подъемник ACLB-12-3С;
- аварийный пневмотканевый подъемник ACLB-25-3С;
- приспособление для подъема ВС за носовую часть УПС-30;
- устройство для буксировки аварийного ВС УБ-60.

Аварийно-спасательные средства Эксплуатанта ВС:

- гидроподъемники и гидродомкраты для данного типа ВС;
- приспособление для слива топлива для данного типа ВС;
- необходимые средства по конкретному типу ВС, согласно требований документации изготовителя ВС.

По договору со сторонней организацией:

- подъемные краны на автомобильном шасси грузоподъемностью до 100 тонн в количестве необходимом для эвакуации ВС.

8 Средства подъема ВС

Подъемники применяются для подъема ВС, выкатившегося за пределы ИВПП, РД на грунт или получившего повреждение шасси.

8.1 В АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО» при необходимости подъема ВС или его отдельных частей (крыла, фюзеляжа) используются аварийные пневмотканевые подъемники (АПТП) производства ОАО «Уфимский завод эластомерных материалов и конструкций» грузоподъемностью по 10 т. и ACLB-12-3С, производства США грузоподъемностью 12 т, ACLB-25-3С, производства США, грузоподъемностью 25 тонн. При подъеме ВС пневмотканевые подъемники размещаются под ним группами. Каждая группа подъемников представляет собой пакет из нескольких баллонов, положенных один на другой. Количество баллонов определяется высотой подъема и из расчета грузоподъемности одного баллона и его высоты (согласно Технического описания и инструкции по эксплуатации АПТП). Применение имеющихся АПТП ограничено на ВС иностранного производства, поэтому возможность их использования на конкретном типе ВС необходимо документально согласовать с представителем Эксплуатанта ВС.

Для подъема ВС с помощью пневмотканевых подъемников необходимо:

- освободить секции от чехлов и разложить на площадке, очищенной от острых предметов, масла и топлива;
- уложить под крыло или фюзеляж, которые должны быть подняты, дюралевые листы толщиной 1,5 – 4 мм или фанерные листы толщиной 3-6 мм;
- уложить на листы пакет из нескольких подъемников-секций;
- уложить на верхний подъемник дюралевые листы толщиной 1,5–4 мм или фанерные листы толщиной 3-6 мм, в местах соприкосновения подъемников с элементами конструкции ВС для предохранения подъемников от повреждения необходимо демонтировать (обрезать) выступающие детали планера ВС (рваные края обшивки, дренажные трубки, антенны и т.д.);
- подсоединить к штуцеру каждой секции нагнетающие шланги, вторые концы которых подсоединить к штуцерам коллекторов;
- скрепить секции между собой специальными тканевыми ремнями, чтобы избежать перекосов и смещения секций относительно друг друга;
- подсоединить к главному штуцеру коллектора шланг, подающий воздух

от компрессора низкого давления;

- проверить герметичность системы путем подачи воздуха пониженного давления — 10,6 кПа (0,11 кгс/см²);
- проверить работоспособность манометра, установленного на коллекторе;
- наполнить подъемники воздухом от компрессоров;
- наполнить подъемники в такой последовательности: нижний — второй снизу — третий снизу и т.д.;
- выпускать воздух из подъемника в обратном порядке;
- при использовании нескольких пакетов подъемников в процессе подъема самолета необходимо подавать воздух во все пакеты подъемников одновременно, с тем чтобы выдерживать горизонтальное положение самолета.

При подъеме самолета, расположенного на деформируемом грунте, под пакет подъемников укладывается твердый настил из металлических листов, досок, щитов в т.д.

Произвести подъем ВС с помощью пневмотканевых подъемников до высоты обеспечивающей выпуск шасси или установку гидropодъемников или установку на средства транспортирования.

При работе с АПТП запрещается:

- заполнять подъемники воздухом от баллона без редуктора и предохранительного клапана на коллекторе;
- заполнять поочередно отдельные группы подъемника, так как это приводит к перекосу ВС и сползанию с АПТП.

8.2 Стреловые передвижные подъемные краны.

Подъемные краны являются одним из основных технических средств, применяемых при эвакуации ВС с летного поля аэродрома. Для эвакуации ВС в АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО» применяются подъемные краны, предоставляемые по договору со сторонней организацией, эксплуатирующей грузоподъемные машины с соответствующей грузоподъемностью.

С помощью подъемных кранов могут выполняться следующие операции:

- подъем ВС за носовую часть фюзеляжа (при повреждении или невыпуске передней опоры ВС) с помощью устройства УПС-30;
- подъем ВС за крыло (при повреждении или невыпуске основной опоры

ВС);

– опускание ВС за носовую часть фюзеляжа или за крыло на транспортное средство;

– монтаж-демонтаж крупнотоннажных агрегатов на поврежденных ВС (двигатели, стойки шасси и т.д.).

Кроме того, подъемные краны могут применяться в комбинации с другими подъемными средствами (гидроподъемниками, пневмотканевыми подъемниками).

Для подъема (опускания) ВС за носовую часть фюзеляжа необходимо:

– подвести кран к носовой части фюзеляжа так, чтобы линия отвеса грузового крюка совпадала с центром силового шпангоута;

– зафиксировать кран на выносных опорах;

– охватить мягким силовым поясом (приспособлением для подъема ВС за носовую часть фюзеляжа УПС-30) носовую часть самолета по силовому шпангоуту;

– закрепить концы пояса на грузовом крюке крана;

– натянуть пояс, выдерживая вертикальное положение отвеса грузового крюка;

– поднять носовую часть до высоты 100—200 мм от грунта (бетона) и убедиться, что подъем происходит строго по вертикали, без отклонений в продольном и поперечном направлениях относительно оси фюзеляжа;

– выдержать носовую часть в поднятом положении в течение 0,5—1 мин и убедиться в отсутствии скручивания силового пояса;

– произвести дальнейший подъем до требуемой высоты.

Для подъема (опускания) ВС за крыло необходимо:

– подвести подъемный кран к опущенному крылу так, чтобы стрела отвеса грузового крюка проходила через середину силовой нервюры;

– зафиксировать кран на выносных опорах;

– навесить на крюк съемное грузозахватное приспособление (траверсу, стропы);

– установить под силовую нервюру специальный ложемент;

– прикрепить съемное грузозахватное приспособление к ложементу;

– натянуть тросы грузозахватного приспособления, выдерживая

вертикальное положение отвеса грузового крюка крана;

- произвести подъем опущенного крыла до отрыва самой нижней ее точки от грунта (бетона) на высоту 100-200 мм;
- выдержать крыло в этом положении в течение 0,5-1 мин и убедиться в отсутствии скручивания тросов грузозахватного приспособления;
- произвести дальнейший подъем крыла до требуемой высоты.

При работе с подъемным краном необходимо соблюдать следующие условия:

- подъемный кран и вспомогательные приспособления (ложементы, силовые пояса и т. д.) должны быть в исправном техническом состоянии;
- подъем и опускание ВС с помощью подъемных кранов необходимо проводить плавно, без рывков по командам лица, ответственного за безопасное производство грузоподъемных работ;
- при операциях по подъему самолета необходимо избегать вторичных повреждений конструкции ВС.

8.3 Гидроподъемники и гидродомкраты.

Гидроподъемники и гидродомкраты являются одними из основных технических средств, используемых при эвакуационных работах.

Работы при помощи гидроподъемников и гидродомкратов производит сертифицированный персонал Эксплуатанта ВС.

По своему функциональному назначению они входят в группу средств наземного обслуживания специального применения и используются, как правило, при производстве регламентных работ.

Гидроподъемники применяются:

- при работах, связанных с выпуском шасси на вывешенном ВС;
- при ремонте, монтаже, регулировке, нивелировке и других работах, при которых необходимо держать ВС в вывешенном состоянии длительное время;
- при укладке твердого настила под колеса шасси, увязшего в деформируемом грунте;
- для страховки при подъеме ВС другими средствами (АПТП, подъемные краны).

Гидродомкраты применяются для замены поврежденных колес шасси.

Перед подъемом ВС с помощью гидроподъемников необходимо тщательно подготовить места (площадки) для их размещения, для чего:

– в зимних условиях – очистить поверхность от снега и льда и посыпать песком;

– на деформируемом грунте – уложить твердый настил из досок, а сверху разместить стальные листы размерами не менее 500х500х10 мм (под каждую выносную опору).

При установке под ВС колеса гидроподъемников должны быть подняты до появления зазора между колесами и твердым настилом величиной не менее 10 мм. При невозможности подъема колес гидроподъемника их необходимо снять.

При подъеме и опускании ВС необходимо следить за одновременностью хода штоков всех подъемников.

Для предохранения ВС от повреждения, в случае выхода из строя гидроподъемника, используются страховочные элементы самого гидроподъемника (кольца, штыри).

Перед опусканием ВС, стоящего на гидроподъемниках, необходимо убедиться в надежности закрытия замков выпущенного положения стоек шасси (если они предусмотрены в конструкции) и удалить все лишнее оборудование.

9 Основные правила буксировки (транспортировки) при проведении эвакуационных работ

9.1 ВС можно буксировать двумя способами – носом или хвостом вперед. В качестве буксировщиков применяются универсальные средства аэродромного обслуживания – тягачи на колесном (для перемещения ВС по ИВПП, РД) или гусеничном ходу (для перемещения ВС по деформируемому грунту), присоединяющиеся к ВС специальными буксировочными приспособлениями: водилом или устройством УБ-60.

Буксировка ВС с помощью буксировочного водила производится только на ИВПП, РД, МС. По твердому грунту с помощью буксировочного водила допускается буксировка ВС массой до 20 т.

Устанавливать ВС на МС способом «хвостом вперед» с помощью буксировочного водила разрешается только на ровной бетонной (асфальтированной) площадке плавно, с предосторожностями.

Категорически запрещается устанавливать ВС на МС способом «хвостом вперед» при заднем ходе тягача.

Буксировка ВС устройством УБ-60 (как правило «хвостом вперед») производится в случаях повреждения тележек или стоек шасси при посадке или рулении, а также при выкатывании ВС за пределы ИВПП, РД на деформируемый грунт.

Стропы УБ-60 крепятся за основные опоры ВС и за тягач, с помощью которого проводится эвакуация поврежденного самолета.

Если колеса шасси находятся в яме, то перед буксировкой на пути следования ВС необходимо сделать траншеи, обеспечивающие плавное выкатывание колес ВС.

Для обеспечения плавного движения колес с грунта на ИВПП, РД у кромки бетона необходимо насыпать грунт и уложить настил из досок или металлических листов.

Поворот колес передней опоры при буксировке способом «хвостом вперед» производится с помощью буксировочного водила вручную или с помощью штатного буксировочного водила и тягача.

При буксировке ВС допускается только плавное страгивание с места, движение по ИВПП, РД и грунту, а также остановка.

Категорически запрещается строгивать ВС с места рывками или раскачиванием его тягачом.

Допускается буксировка ВС массой до 200 т по ИВПШ, РД, перрону способом «носом вперед» с помощью УБ-60, закрепленных за основные опоры.

Управление передними колесами производится из кабины ВС, а при неисправной системе управления – с помощью штатного буксировочного водила и тягача.

Во избежание перегрузок на буксировочное водило и стропы УБ-60, а также с целью исключения повреждения стоек шасси направление движения в момент строгивания с места должно совпадать с продольной осью ВС. Во время буксировки ВС с помощью буксировочного водила не допускаются резкие повороты передней стойки шасси. При буксировке ВС с помощью УБ-60 необходимо выдерживать направление тягача (тягачей) так, чтобы ветви устройства имели равномерное натяжение.

При буксировке ВС с исправными шасси и гидросистемой в кабине экипажа для управления тормозами должен находиться член экипажа или сертифицированный персонал Эксплуатанта ВС. Пользоваться тормозами разрешается в случае крайней необходимости (отцепка буксировочных приспособлений, возможность наезда ВС на тягач или какое-либо препятствие и т. д.).

9.2 Транспортировка ВС проводится при повреждении (невозможности выпуска) всех опор ВС, а также в случаях, когда буксировка ВС на собственном шасси невозможна.

В качестве транспортных средств для эвакуации ВС применяются:

– прицепы и тележки различной грузоподъемности;

– автомобили большой грузоподъемности. Транспортные средства должны быть оборудованы ложементами или другими подручными средствами для защиты целостности поверхностей ВС, предназначенными для размещения и фиксации крыла или носовой части фюзеляжа. Транспортировка ВС проводится плавно, без рывков и резких остановок способом «носом вперед» или «хвостом вперед». Значение скорости передвижения ВС на транспортных средствах должно быть в пределах 1,5–3,0 км/ч. Перед проведением транспортировки (буксировки) ВС руководитель работ проводит с водительским составом краткий инструктаж, в котором уточняет:

- направление движения тягачей на прямых участках и поворотах;
- условные команды – сигналы, подаваемые водителям тягачей.

Руководитель работ назначает одного-двух помощников наблюдателей, которые помогают ему осуществлять контроль:

- синхронного движения тягачей;
- состояния буксировочных приспособлений (УБ-60, водила и др.) в процессе транспортировки (буксировки) ВС и транспортных средств (прицепов, тележек);
- положения крыльев ВС, находящихся на ложементах или других подручных средствах транспортных средств;
- состояние колес шасси, значений углов поворота колес передней опоры и т.д.

Наблюдатели должны быть хорошо видны руководителю работ и сигнализировать ему при малейших нарушениях процесса транспортировки (буксировки) ВС. При буксировке (транспортировке) кабина водителя тягача должна быть направлена по ходу движения тягача с ВС.

При необходимости для эвакуации ВС подъемных и других транспортных средств, отсутствующих в АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО», эти транспортные средства предоставляются ближайшими автотранспортными, строительными или другими организациями на основе договоров на выделение по первому требованию соответствующих технических средств и обслуживающего персонала для участия в эвакуации поврежденных ВС с летного поля аэродрома.

9.3 Средства буксировки (транспортировки) ВС.

Тягачи колесные и гусеничные предназначены для перемещения ВС по ИВПШ, РД и по грунтовой поверхности аэродрома.

В аэропорту Нижнекамск (Бегишево) в качестве колесного тягача используются F-110, АПА-5Д, гусеничный тягач бульдозер ДЗ-170-01.

Колесные тягачи, как правило, используются для перемещения ВС по ИВПШ, РД и твердому сухому грунту. Гусеничные тягачи используются для перемещения ВС по деформируемому грунту.

Прицепы и эвакуационные тележки предназначены для размещения на них поврежденного ВС и последующего перемещения его с места происшествия в безопасную зону.

Прицепы, предназначенные для эвакуации ВС, оборудуются специальными средствами, на которых непосредственно размещаются крылья ВС.

Основное назначение буксировочных водил, устройств УБ-60 и других приспособлений – надежное соединение тяговых средств (тягачей, тракторов) с ВС или эвакуационными средствами (тележками, прицепами).

Буксировочное водило применяется для буксировки ВС по твердой поверхности ИВПП, РД и твердому сухому грунту. Буксировка ВС с помощью буксировочного водила производится, как правило, способом «носом вперед». Каждое буксировочное водило снабжено контрольными срезными болтами, ограничивающими значения осевых и угловых (при повороте) усилий, возникающих при движении системы «тягач-ВС». Устройство УБ-60, как правило, применяется для буксировки самолета способом «хвостом вперед». Буксировка может производиться как по ИВПП, РД, так и по деформируемому грунту. Устройство включает в себя синтетические стропы, уравнивающий блок, предохранительные устройства с разрывными элементами и страховочными стропами, тензометрические датчики с защитой, такелажные скобы.

Устройство оборудовано электронной системой слежения за тяговым усилием с передачей данных по радиоканалу или кабелю.

Использование тензометрических датчиков позволяет отслеживать нагрузку, развиваемую тягачом, производить запоминание циклов нагружения, а также получать сигнал о приближении тяговой нагрузки к предельно допустимой. Использование предохранительных устройств с оттарированными на определенную нагрузку разрывными элементами позволяет исключить дополнительные повреждения стоек шасси в процессе аварийной буксировки.

Буксировочные лыжи предназначены для перемещения ВС массой до 60 т по деформируемому грунту, когда буксировка ВС на собственных колесах затруднительна и может привести к поломке шасси. Буксировочные лыжи представляют собой металлический лист прямоугольной формы, имеющий загиб, снабжены устройством для соединения с тяговым средством.

9.4 Подготовка дорожек для буксировки ВС

9.4.1 Ответственным за подготовку дорожек для буксировки ВС является начальник аэродромного комплекса, а в его отсутствие – начальник смены ССТиАК.

9.4.2 Для выполнения работ привлекаются аварийно-спасательные расчеты

служб.

9.4.3 В случае необходимости выделение дополнительного персонала производится через руководителя эвакуационных работ.

9.4.4 Ответственный за подготовку дорожек представитель ССТиАК для буксировки ВС обязан:

- прибыть на место эвакуационных работ;
- совместно с руководителем эвакуационных работ определить путь следования ВС;
- произвести разметку предполагаемого пути на местности с помощью колышков;
- определить потребность в материалах, приспособлениях и спецтехнике, необходимых для эвакуационных работ;
- сообщить диспетчеру ЦУП о количестве необходимой спецтехники для вывоза материалов и приспособлений на место эвакуации;
- осуществлять контроль за поставкой материалов (приспособлений) на место эвакуационных работ;
- организовать работы по подготовке подъездных путей и площадки для маневрирования наземной спецтехники, используемой для эвакуации ВС;
- организовать работы по устройству дорожек под каждую опору ВС из материалов, определенных ранее совместно с руководителем эвакуационных работ;
- организовать работу по устройству площадок для аварийных пневмотканевых подъемников (АПТП) в месте, указанном руководителем эвакуационных работ;
- в зимний период организовать работы по очистке от снега места эвакуационных работ;
- контролировать ход работ по устройству дорожек, обеспечивая охрану труда переданного ему в распоряжение персонала.

10 Технология эвакуации ВС

Работы по установке гидроподъемников и гидродомкратов под ВС, замене колёс шасси, выпуску, осмотру и фиксации в выпущенном положении опор шасси, заключение о техническом состоянии изделий выполняет сертифицированный персонал Эксплуатанта ВС.

10.1 Выкатывание ВС на твердый сухой грунт.

10.1.1 Убедиться у экипажа или сертифицированного персонала Эксплуатанта ВС, что включен стояночный тормоз и проверена работа сигнализации выпущенного положения стоек шасси.

10.1.2 Убедиться у экипажа или сертифицированного персонала Эксплуатанта ВС в наличии давления в гидросистеме шасси.

10.1.3 Установить упорные колодки спереди и сзади колес основных опор ВС.

10.1.4 Осмотреть силовые элементы опор ВС, обратив внимание на:

- состояние подкосов и замков выпущенного положения;
- цилиндры уборки-выпуска стоек шасси и амортизаторы;
- отсутствие подтеканий гидрожидкости.

10.1.5 Установить фиксаторы замков выпущенного положения.

10.1.6 Осмотреть тележки передней и основных опор ВС, обратив внимание на:

- состояние барабанов и шин колес;
- оси тележек;
- давление в шинах.

10.1.7 Устранить повреждения конструкции ВС, препятствующие его буксировке (при возможности устранения этих неисправностей на месте происшествия).

10.1.8 Подготовить ВС к буксировке, для чего:

- присоединить к стойкам шасси буксировочные устройства (УБ-60, водило);
- соединить тягачи с буксировочными средствами;
- убрать из-под колес упорные колодки и убедиться у экипажа или сертифицированного персонала Эксплуатанта ВС, что выключены стояночный

тормоз и управление передней стойкой.

10.1.9 Убедиться в возможности беспрепятственной буксировки ВС.

10.1.10 Отбуксировать ВС к месту стоянки.

10.1.11 Буксировка ВС устройством УБ-60 производится до ближайшего твердого покрытия.

10.1.12 Слив топлива производится в случае крайней необходимости, если масса ВС превышает возможности буксировочных средств сертифицированным персоналом Эксплуатанта ВС.

В ВС с предельно задней центровкой перед буксировкой необходимо загрузить балласт в передний багажный отсек.

10.2 Выкатывание ВС на деформируемый (рыхлый, размокший) грунт.

10.2.1 Выполнить работы, указанные в пп. 10.1.4 – 10.1.7.

10.2.2 Произвести слив топлива из топливных баков ВС.

При необходимости загрузить балласт в передний салон или багажный отсек ВС.

Дальнейшую эвакуацию проводить одним из указанных методов:

Метод 1. Буксировка ВС по искусственным дорожкам:

– подготовить дорожки вдоль предполагаемого пути следования ВС из гибкого настила НГА;

– отбуксировать ВС по дорожкам до ближайшего твердого покрытия ИВПШ, РД способом «носом вперед» или «хвостом вперед».

Метод 2. Буксировка ВС на специальных металлических лыжах:

– установить лыжи под каждую опору ВС;

– отбуксировать ВС на лыжах способом «хвостом вперед» до ближайшего твердого покрытия ИВПШ, РД;

– отбуксировать ВС на собственном шасси способом «носом вперед» или «хвостом вперед» до места стоянки

10.3 Повреждение конструкции колес.

Повреждение колес передней или основной опоры (работы выполняет сертифицированный персонал).

Произвести замену колес в такой последовательности:

– включить стояночный тормоз при замене колеса передней опоры;

– установить упорные колодки под колеса исправной основной опоры ВС и

передней опоры при замене колеса одной основной опоры (при замене колеса передней опоры – упорные колодки под колеса основных опор);

– при расположении ВС на деформируемом грунте упорные колодки не устанавливать;

– установить гидродомкрат под упор передней или основной опоры ВС;

– поднять переднюю или основную опору с помощью гидродомкрата до отрыва колес от поверхности грунта (бетона);

– произвести замену колеса (колес);

– опустить переднюю или основную опору на бетон (грунт);

– убрать гидродомкрат из-под ВС.

На деформируемом грунте устанавливать гидродомкрат на специальном основании (доски, металлические плиты и т. д.). При наличии одного исправного колеса на двухколесной тележке буксировку ВС проводить только по твердой поверхности. Отбуксировать ВС способом «носом вперед» или «хвостом вперед» до места стоянки. Буксировка ВС с поврежденными колесами возможна при условии:

– если на четырехколесной тележке шасси исправны два накрест расположенных колеса;

– если на шестиколесной тележке шасси исправны по два колеса на передней и задней осях тележки.

Операции по замене колес на тележках основных и передней опор можно производить с помощью гидроподъемников.

10.4 Повреждение (невывпуск) передней опоры

Установить упорные колодки и убедиться у экипажа или сертифицированного персонала Эксплуатанта ВС, что включен стояночный тормоз. Поднять ВС за носовую часть фюзеляжа одним из следующих способов:

– подъем с помощью АПТП;

– подъем с помощью передвижного, стрелового подъемного крана.

Подъем самолета, расположенного на деформируемом грунте, производится, как правило, с помощью АПТП.

Дальнейшие работы проводить в следующей последовательности:

– произвести выпуск передней опоры;

- осмотреть переднюю опору и, если есть небольшие неисправности, устранить их;
- узлы и детали передней опоры не должны иметь механических повреждений, препятствующих буксировке ВС;
- зафиксировать переднюю опору в выпущенном положении;
- замки выпущенного положения опоры должны быть в закрытом положении;
- опустить носовую часть фюзеляжа до касания колес передней опоры бетона (грунта);
- убрать подъемные средства (АПТП, подъемный кран);
- подсоединить тягач к самолету с помощью буксировочного водила;
- отбуксировать ВС к месту стоянки.

При невозможности выпуска передней опоры ВС эвакуационные работы проводятся в такой последовательности:

- поднять ВС за носовую часть фюзеляжа с помощью подъемного крана до высоты, обеспечивающей подход транспортного средства под носовую часть фюзеляжа;
- подвести под носовую часть фюзеляжа транспортное средство;
- опустить носовую часть фюзеляжа на ложемент транспортного средства и закрепить ее силовым поясом;
- соединить транспортное средство с основными опорами ВС с помощью тросов;
- убрать от ВС подъемный кран и другое оборудование;
- убрать упорные колодки и убедиться у экипажа или сертифицированного персонала Эксплуатанта ВС, что выключен стояночный тормоз, отбуксировать ВС к месту стоянки способом «носом вперед» или «хвостом вперед».

Слив топлива производится перед подъемом ВС. Загрузка балласта проводится перед буксировкой ВС.

10.5 Повреждение (невывпуск) основной опоры

Установить упорные колодки под колеса исправной основной и передней опор. Слить топливо из баков крыла, опущенного на бетон (грунт). Поднять ВС за крыло одним из следующих способов:

- с помощью подъемного крана;
- с помощью АПТП.

Дальнейшие работы проводятся в такой последовательности:

- установить подкрыльевые гидроподъемники под крыло ВС;
- слить топливо из баков другого крыла ВС;
- поднять ВС до высоты, достаточной для выпуска основной опоры (подъем ВС можно осуществлять с помощью трех гидроподъемников, при подъеме двумя гидроподъемниками необходимо использовать страховочные подставки под носовую и хвостовую части ВС);
- убрать из-под крыла ВС средства первоначального подъема (АПТП);
- отвести от ВС подъемный кран;
- выпустить основную опору (при возможности ее выпуска) и осмотреть ее силовые элементы (силовые элементы опоры не должны иметь механических повреждений, препятствующих буксировке ВС);
- устранить обнаруженные неисправности силовых элементов (при возможности устранении неисправностей на месте происшествия);
- зафиксировать выпущенную основную опору (замки выпущенного положения стойки основной опоры должны быть в закрытом положении);
- опустить ВС на опоры;
- убрать гидроподъемники и страховочные подставки;
- убрать оборудование и приспособления, мешающие движению ВС;
- прицепить тягач к передней опоре с помощью буксировочного водила или к основным опорам с помощью УБ-60;
- отбуксировать ВС к месту стоянки.

Если неисправны силовые элементы основной опоры или неработоспособна гидросистема шасси, эвакуация проводится в такой последовательности:

- поднять ВС за крыло одним из способов до высоты, обеспечивающей установку под крыло ВС транспортного средства;
- установить под крыло транспортное средство с ложементом или другими подручными средствами для защиты целостности поверхностей ВС;
- опустить крыло на транспортное средство и зафиксировать его тканевыми тросами;

– убрать средства подъема (подъемный кран, АПТП, гидроподъемники) и другое оборудование, мешающее движению ВС;

– прицепить один тягач к транспортному средству, а другой с помощью троса к исправной основной опоре;

– отбуксировать ВС к месту стоянки способом «хвостом вперед». Буксировку ВС с поврежденной (не выпущенной) основной опорой по деформируемому грунту проводить по искусственным дорожкам. Слив топлива при эвакуации ВС на деформируемом грунте производить обязательно.

10.6 Посадка ВС с убранным шасси.

Установка гидроподъемников, слив топлива из баков ВС, осмотр и фиксация опор шасси в выпущенном положении

– произвести слив топлива из баков ВС;

– поднять ВС с помощью АПТП до высоты, достаточной для установки гидроподъемников;

– установить под ВС гидроподъемники и страховочные подставки;

– поднять ВС с помощью гидроподъемников до высоты, достаточной для выпуска шасси.

Если гидросистема ВС исправна, а силовые элементы шасси не имеют крупных механических повреждений, дальнейшие работы проводятся в следующей последовательности:

– стравить воздух из АПТП и убрать их из-под ВС;

– осмотреть силовые элементы опор;

– зафиксировать опоры в выпущенном положении;

– опустить ВС на опоры;

– убрать гидроподъемники и страховочные подставки из-под ВС;

– подсоединить тягач к передней опоре ВС с помощью буксировочного водила;

– отбуксировать ВС к месту стоянки способом «носом вперед» или «хвостом вперед».

Буксировку ВС во всех случаях желательно проводить на собственном шасси. При неисправных шасси и гидросистеме ВС, после подъема самолета, дальнейшие работы проводятся в следующей последовательности:

- подвести под крылья и носовую часть фюзеляжа транспортные средства с ложементами или другими подручными средствами для защиты целостности поверхностей ВС;
- соединить дышла прицепов, расположенных под крылом ВС, с распорной балкой;
- соединить прицеп, расположенный под носовой частью фюзеляжа, с распорной балкой;
- подсоединить тягачи к дышлу прицепа, расположенного под носовой частью ВС;
- отбуксировать ВС к месту стоянки способом «носом вперед» или «хвостом вперед».

Если гидроподъемник, расположенный под фюзеляжем, мешает подходу прицепа под носовую часть фюзеляжа, подъем ВС за носовую часть производится с помощью подъемного крана и приспособления УПС-30. Буксировка ВС с убраным шасси по деформируемому грунту проводится по искусственным дорожкам.

11 Основные требования охраны труда при проведении эвакуационных работ

11.1 При проведении эвакуационных работ **запрещается:**

11.1.1 Проводить работы без обеспечения средствами пожаротушения, а в темное время суток – средствами освещения.

11.1.2 Сливать топливо на грунт.

11.1.3 Поднимать ВС с помощью гидро- и пневмотканевых подъемников при скорости ветра более 10 м/с.

11.1.4 Укладывать друг на друга баллоны АПТП в количестве, превышающем требования Технического описания и инструкции по эксплуатации АПТП.

11.1.5 Проводить работы без страхующих средств (подставки и т.п.) на поднятом ВС.

11.1.6 Находиться на ВС, под ВС или внутри него в процессе подъема.

11.1.7 Оставлять ВС в поднятом положении на пневмотканевых подъемниках свыше 1 часа.

11.1.8 Буксировать ВС при значительных механических повреждениях шасси.

11.1.9 Находиться вблизи тросов, строп и под ВС при буксировке.

11.1.10 Производить подъем ВС с помощью гидроподъемника, установленного на колесах (выносные опоры убраны).

11.1.11 Курение, разведение костров для обогрева (в зимнее время года) и освещения (в темное время суток), пользование паяльной лампой.

11.2 Сварочные работы проводить с соблюдением всех мер безопасности для исключения возникновения пожара вблизи ВС.

12 Документация, оформляемая после эвакуации ВС

После окончания эвакуации ВС с летного поля аэродрома Нижнекамск (Бегишево) в безопасную зону руководителем эвакуационных работ завершается оформление «Акта на эвакуацию (перемещение) ВС» (**Приложение 01**) и руководителем ЛЧС оформляется «Акт об использовании сил и средств АСК при эвакуации ВС с летного поля аэродрома Нижнекамск (Бегишево) и задержке рейсов (направлении на запасные аэродромы) в связи с закрытием аэродрома» (**Приложение 02**).

13 Действия по окончании удаления ВС

13.1 После удаления ВС с места происшествия в безопасную зону старшие аварийно-спасательных расчетов организуют сбор аварийно-технических средств и доставку их к месту хранения. Использованное оборудование необходимо очистить от загрязнений, просушить, устранить неисправности, после этого убрать его на предназначенные места хранения. Имущество, вышедшее из строя в процессе работы, подлежит восстановлению или замене.

13.2 Ответственность за комплектность, техническое состояние и хранение аварийно-технических средств несут начальники служб (подразделений) Общества, аварийно спасательные расчеты которых входят в состав АСК.

13.3. Выполняются работы ССТиАК по приведению летного поля аэродрома в соответствие с установленными требованиями для возможности продолжения полетов.

14 Порядок взаимодействия персонала Эксплуатанта ВС со службами АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО» при возникновении авиационного события, требующего организации эвакуации ВС с летного поля аэродрома

14.1 Организацию и непосредственно эвакуацию ВС осуществляет АСК АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО» совместно и под контролем сертифицированного персонала Эксплуатанта ВС.

14.2 Все работы проводятся в соответствии с требованиями настоящей Инструкции и документов фирмы производителя ВС.

14.3 До введения в действие Процедуры «Эвакуация, удаление, перемещение аварийного ВС с летного поля аэродрома» по Аварийному плану АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО» руководитель эвакуационных работ совместно с представителем Эксплуатанта ВС, определяет способы проведения эвакуационных работ, необходимость дополнительного оборудования и персонала от Эксплуатанта ВС, сообщает об этом руководителю ЛЧС, который согласовывает документально в свободной форме с представителем Эксплуатанта ВС порядок и сроки предоставления Эксплуатантом ВС оборудования для эвакуации, перемещения ВС, отсутствующего у АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО», а также прибытие сертифицированного персонала Эксплуатанта ВС, имеющего квалификацию и необходимые допуски на проведение технического обслуживания и работ по эвакуации конкретного типа ВС с летного поля аэродрома.

14.4 В случаях, когда ВС, с которым произошло авиационное событие, создает помехи для производства полетов в аэропорту Нижнекамск (Бегишево), а первоначальный (полевой) этап расследования авиационного события закончен и получено разрешение председателя комиссии по расследованию причин авиационного события, вводится в действие Процедура «Эвакуация, удаление, перемещение аварийного ВС с летного поля аэродрома» по Аварийному плану АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО».

14.5 Представитель Эксплуатанта ВС, а при отсутствии такого представителя или невозможной оперативной связи с ним – Командир ВС:

- немедленно прибывает к месту события;
- при необходимости, предоставляет документы авиакомпании по эвакуации ВС;

- принимает решение на проведение процедуры, что оформляется «Актом на эвакуацию (перемещение) ВС» (**Приложение 01**);
- совместно с руководителем ЛЧС и руководителем эвакуационных работ и представителем ИБП проводит осмотр ВС и места АС, внося выявляемые повреждения в Акт на эвакуацию (перемещение) ВС;
- участвует в составлении и утверждении плана удаления ВС;
- выполняет действия, относящиеся к управлению ВС;
- выполняет операции, относящиеся к техническому обслуживанию ВС и требующие соответствующей квалификации и допусков;
- участвует в документировании процедуры эвакуации ВС;
- решает организационные вопросы по прибытию сертифицированного персонала Эксплуатанта ВС, доставке, размещению и хранению недостающего специального оборудования, приспособлений и средств для эвакуации конкретного типа ВС, допуску персонала Эксплуатанта ВС на территорию проведения эвакуационных работ;

14.6 Сертифицированный персонал Эксплуатанта ВС принимает непосредственное участие в проведении подготовительных работ, предшествующих проведению процедуры (изменение центровки, уменьшение массы ВС за счет слива топлива), необходимых для обеспечения сохранности конструкции ВС и уменьшения опасности возгорания, а также в основных работах по удалению ВС, требующих соответствующей квалификации и допусков.

14.7 Руководитель ЛЧС, представитель Эксплуатанта ВС совместно с руководителем эвакуационных работ разрабатывают план удаления аварийного ВС (таблица 1) в соответствии с рекомендациями по эвакуации ВС по типу, определяют маршрут движения, вид и количество необходимых для этого средств механизации, место последующей стоянки ВС. Эвакуационные работы ВС производятся совместно с сертифицированным персоналом Эксплуатанта ВС и под контролем представителя Эксплуатанта ВС.

Таблица 1

План удаления ВС, потерявшего способность двигаться

Этап	Наименование мероприятий	Ответственный	Примечание
Осмотр места происшествия	Первичный осмотр проводится после получения от полномочного органа по расследованию официального разрешения на доступ к ВС. Регистрация параметров при осмотре места происшествия: – целостности конструкции воздушного судна и посадочного шасси;	ИАС	Работы проводятся совместно с эксплуатантом ВС, его сертифицированным персоналом
	– состояния грунта; – текущих и прогнозируемых метеорологических условий; – предполагаемых экологических проблем.	аэродромный комплекс ССТиАК	
	– регистрация исходных данных о происшествии/инциденте;	ИБП	
	– принятие мер безопасности на месте происшествия; – предотвращение хищения имущества, организация охраны ВС;	СТиАБ ЛПП	
	– проверка готовности членов эвакуационной бригады по удалению ВС; – организация доставки эвакуационного оборудования аэропорта к ВС;	- ИАС - ИАС, оперативный штаб	
	– установление связи с эксплуатантом ВС (владельцем ВС) и полномочным органом по расследованию;	ЦУП ИБП	
	– получение информации о наличии опасных грузов и определение на ее основе типов опасных грузов, перевозимых на борту ВС;	СОП ЦУП	
	– получение действующих на данный момент ограничений (изменений) аэронавигационной обстановки на аэродроме Нижнекамск (Бегишево) для оценки маршрутов доступа к месту происшествия; – организация перевозки необходимого для удаления воздушного судна персонала на место происшествия и в обратном направлении; – подтверждение информации об отгрузке необходимого эвакуационного оборудования и сроках прибытия сертифицированного персонала от эксплуатанта ВС (владельца ВС);	ЦУП	
	– организация и доставка специального эвакуационного оборудования и эвакуационной бригады.	Эксплуатант ВС	

Подготовка к операции по удалению воздушного судна	<ul style="list-style-type: none"> – Стабилизация воздушного судна с помощью тросов и подпорок; – демонтаж поврежденных элементов ВС, которые будут препятствовать выполнению операции; – удаление всех крупных элементов ВС для уменьшения массы; – подготовка необходимого оборудования для выравнивания и подъема воздушного судна; – контроль устойчивости и стабилизации воздушного судна; – проверка и уплотнение грунта. 	Эксплуатант ВС ИАС	
Выравнивание и подъем воздушного судна	<p>Выбор метода выравнивания и подъема ВС в зависимости от следующей ситуации:</p> <ul style="list-style-type: none"> – повреждено, потеряно или убрано носовое посадочное шасси; – повреждены, потеряны или убраны носовое посадочное шасси и одно основное посадочное шасси; – повреждено, потеряно или убрано одно основное посадочное шасси; – повреждены, потеряны или убраны два или несколько основных посадочных шасси; – повреждены, потеряны или убраны все посадочные шасси; – воздушное судно находится в положении с опущенным хвостом; – воздушное судно находится в нештатном положении вследствие того, что одно или несколько посадочных шасси глубоко увязли или зарылись в мягкий грунт. – проведение операции выравнивания и подъема воздушного судна 	Эксплуатант ВС ИАС	Работы по выравниванию и подъему ВС, выполняются строго в соответствии с документами фирмы производителя ВС по удалению типа ВС
Перемещение ВС	<p>Перед перемещением судна:</p> <ul style="list-style-type: none"> – обеспечить меры безопасности при перемещении ВС; – проверить прочность грунта на пути передвижения; – произвести перемещение ВС. 	Эксплуатант ВС ИАС	
Оформление отчета об эвакуации ВС	<ul style="list-style-type: none"> – Оформление Акта на эвакуацию (перемещение) ВС; – оформление Акта об использовании сил и средств АСК при эвакуации ВС с летного поля аэродрома Бегишево и задержке рейсов (направления на запасные аэродромы) в связи с закрытием аэропорта. 	Руководитель эвакуационных работ Руководитель ЛЧС	

14.8 Предоставленное Эксплуатантом ВС и находящееся в аэропорту Нижнекамск (Бегишево) на ответственном хранении оборудование, необходимое для проведения эвакуационных работ, может использоваться только для эвакуации ВС Эксплуатанта. Использование для ВС других Эксплуатантов возможно только после письменного разрешения ответственного лица Эксплуатанта ВС, направленного в адрес АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО».

14.9 Контактная информация о должностных лицах, отвечающих за организацию работ по удалению воздушного судна, потерявшего способность двигаться представлена в таблице 2/

Таблица 2

Контакты должностных лиц, ответственных за организацию эвакуации ВС

№ п/п	Должность	ФИО	Номер телефона
1	Генеральный директор АО «АЭРОПОРТ БЕГИШЕВО»	Парфененко Андрей Петрович	(8552) 79-67-00 +7 960-070-41-43 E-mail: parfenenko@nbc.aero
2	Первый заместитель ГД – директор по производству	Захаров Дмитрий Александрович	(8552) 79-67-49 +7 919-635-55-32 E-mail: zakharov_dmitriy@nbc.aero
3	Начальник ЦУП	Егоров Александр Геннадьевич	(8552) 79-68-61 +7 960-070-98-64 +7 917-925-69-88 E-mail: egorov@nbc.aero
	Ведущий инженер по управлению производством и штурманскому обеспечению ЦУП	Согласно сменному графику работы	(8552) 796-755, +7-960-070-28-11.
4	Начальник СПАСОП	Гильман Вячислав Николаевич	(8552) 79-67-67 +7 917-267-17-74 E-mail: gilmanvn@nbc.aero
5	Руководитель эвакуационных работ – главный инженер ИАС (начальник смены ИАС)	Рябцун Сергей Владимирович	(8552) 79-67-92
		Васильев Евгений Михайлович Татлыев Айдар Мансурович Шишканов Сергей Александрович Батыршин Марсель Ильдарович	(8552) 79-67-78 +7-960-070-76-92
6	Руководитель ЛЧС – начальник смены СТиАБ	Андреев Андрей Михайлович Жевлаков Роман Анатольевич Ратников Дмитрий Владимирович Мазуренко Вячеслав Васильевич	(8552) 79-68-02 +7-960-070-62-44

15 Порядок предоставления Эксплуатантом ВС оборудования в аэропорт Нижнекамск (Бегишево) для эвакуации ВС

15.1 В случаях, когда ВС, с которым произошло авиационное событие, создает помехи для производства полетов в аэропорту Нижнекамск (Бегишево), до введения в действие Процедуры «Эвакуация, удаление, перемещение аварийного ВС с летного поля аэродрома» по Аварийному плану АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО» ЦУП АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО» передает Эксплуатанту ВС информацию о состоянии ВС, необходимом оборудовании для эвакуации, отсутствующем в аэропорту Нижнекамск (Бегишево), и действует согласно требованиям настоящей Инструкции.

15.2 В случае отсутствия необходимого оборудования в аэропорту Нижнекамск (Бегишево) его предоставляет Эксплуатант ВС.

15.3 При возникновении необходимости при выполнении эвакуационных работ в использовании эвакуационного оборудования Эксплуатанта ВС их предоставление осуществляется в следующем порядке:

15.3.1 Передача информации.

Сведения по потребности оборудования незамедлительно передаются ведущему инженеру по УП и ШОП ЦУП, который информирует об этом Эксплуатанта ВС. Сведения передаются на основании согласованного руководителем ЛЧС в свободной форме документа по п.14.3., предоставленного руководителем эвакуационных работ любым возможным способом, в том числе с использованием цифровых видов связи.

Время передачи информации и лицо, ее принявшее, фиксируется документально.

15.3.2 Эксплуатант ВС обязан в минимальные сроки организовать доставку необходимого оборудования наземным или воздушным транспортом. Это обусловлено созданием в кратчайшие сроки условий для взлета, посадки и руления ВС на летном поле аэропорта Нижнекамск (Бегишево).

16 Записи

№ п.п.	Наименование записи	Хранение оригинала		Хранение копии	
		место	срок	место	срок
1	Акт на эвакуацию (перемещение) ВС	СПАСОП	5 лет	КИС	5 лет
2	Акт об использовании сил и средств АСК при эвакуации ВС с летного поля аэродрома Нижнекамск (Бегишево) и задержке рейсов (направления на запасные аэродромы) в связи с закрытием аэродрома	СПАСОП	5 лет	КИС	5 лет

Приложение 01

Форма Акта на эвакуацию (перемещение) ВС

УТВЕРЖДАЮ
Ведущий инженер по
УПиШОП ЦУП
АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО»

«___» _____ 20__ г.

А К Т

на эвакуацию (перемещение) ВС

Комиссия в составе:

Представитель Эксплуатанта _____
(должность, Ф.И.О., авиакомпания)

Начальник смены ИАС _____
(должность, Ф.И.О.)

Представитель ССТиАК _____
(должность, Ф.И.О.)

Представитель ИБП _____
(должность, Ф.И.О.)

Руководитель ЛЧС _____
(должность, Ф.И.О.)

составила настоящий акт на предмет эвакуации (перемещения) ВС _____

(тип, бортовой номер, принадлежность)

потерявшего способность самостоятельного передвижения в результате _____

(краткая причина инцидента, происшествия)

происшедшего «___» _____ 20__ г. в _____ час. _____ мин. на _____

(ИВПП, РД, маршрут движения ВС по перрону)

В результате осмотра ВС выявлены следующие дефекты: _____

Эвакуация (перемещение) данного ВС необходима для освобождения _____

(ИВПП, РД,

маршрут движения ВС по перрону)

в целях возобновления производства полётов в аэропорту Нижнекамск (Бегишево) и проводится за счёт средств эксплуатанта согласно ст.89, п.2 «ВК РФ» №60-ФЗ от 19.03.1997.

ВС эвакуируется на МС № _____ .

(Эксплуатант, а/компания)

ВС сдал: _____ ВС принял: _____
(представитель Эксплуатанта, Ф.И.О., время) (Руководитель эвакуационных работ, Ф.И.О., время)

Нормоконтроль отдела качества:



Лист 1

Листов 2

Продолжение приложения 01

Форма Акта на эвакуацию (перемещение) ВС

Претензии по окончании работ: _____

(подпись, должность, а/компания, Ф.И.О.)_____
(подпись Руководителя ЛЧС)ВС сдал: _____ ВС принял: _____
(Руководитель эвакуационных работ, Ф.И.О., время) (представитель Эксплуатанта, Ф.И.О., время)

Акт составлен в _____ экземплярах.

Подписи членов комиссии:

Представитель Эксплуатанта

(подпись)_____
(Ф.И.О.)

Начальник смены ИАС

(подпись)_____
(Ф.И.О.)

Представитель ССТиАК

(подпись)_____
(Ф.И.О.)

Представитель ИБП

(подпись)_____
(Ф.И.О.)

Руководитель ЛЧС

(подпись)_____
(Ф.И.О.)

Приложение 02

Форма Акта об использовании сил и средств АСК при эвакуации ВС с летного поля аэродрома Нижнекамск (Бегишево) и задержке рейсов (направления на запасные аэродромы) в связи с закрытием аэродромаСогласовано:
Начальник ИАС
АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО»Согласовано:
Генеральный директор
авиакомпанияУтверждаю
Генеральный директор
АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО»

_____ Ф.И.О.

_____ Ф.И.О.

_____ Ф.И.О.

«___» _____ 20__ г

«___» _____ 20__ г

«___» _____ 20__ г

АКТ

об использовании сил и средств АСК при эвакуации ВС с летного поля аэродрома Нижнекамск (Бегишево) и задержке рейсов (направления на запасные аэродромы) в связи с закрытием аэродрома

Комиссия в составе:

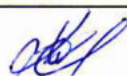
Руководитель ЛЧС _____
(должность, Ф.И.О.)Начальник смены ИАС _____
(должность, Ф.И.О.)Представитель ССТиАК _____
(должность, Ф.И.О.)Ведущий инженер по УП и ШОП ЦУП _____
(должность, Ф.И.О.)Представитель Эксплуатанта _____
(должность, Ф.И.О., авиакомпания)

составила настоящий акт на предмет учёта использования сил и средств при эвакуации ВС с летного поля аэродрома и учёта рейсов, задержанных в аэропорту (направленных на запасные аэродромы) в связи с закрытием аэродрома с ___ час. ___ мин. «___» _____ 20__ г.
до ___ час. ___ мин. «___» _____ 20__ г. по причине: _____

(краткая причина инцидента, происшествия, тип ВС, авиакомпания)

1. Задержано рейсов: _____
2. Направлено на запасные аэродромы рейсов: _____
3. Силы и средства АСК аэропорта Нижнекамск (Бегишево), принимавшие участие в

Нормоконтроль отдела качества:



Лист 1

Листов 3

аварийно-спасательных (эвакуационных) работах (наименование техники, количество личного состава, время использования, израсходованные ресурсы):

№ п/п	Наименование транспортного средства	Время выполнения работ (час.)
Услуги ССТиАК при проведении работ по эвакуации ВС		
1.		
2.		
3.		
4.	Работа персонала (чел.-час.)	
5.		
ИТОГО:		
Услуги СПАСОП при проведении работ по эвакуации ВС		
	Наименование транспортного средства	Время выполнения работ (час.)
1.		
2.		
3.		
4.	Работа персонала (чел.-час.)	
5.		
ИТОГО:		

4. Силы и средства ИАС, принимавших участие в аварийно-спасательных (эвакуационных) работах (наименование техники, количество личного состава, время использования, израсходованные ресурсы):

№ п/п	Наименование оборудования, приспособления, устройства, установки, технического средства	Время выполнения работ (час.)
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
7.		
8.		
9.		
10.		
11.		
12.	Техническая аптечка (фургон)	
13.	Работа персонала (чел.-час.)	
14.		
ИТОГО:		

5. Силы и средства прочих взаимодействующих организаций, принимавших участие в аварийно-спасательных (эвакуационных) работах (наименование техники, количество

личного состава, время использования, израсходованные ресурсы):

6. Примечание:

Настоящий акт составлен в 2-х экземплярах и используется при проведении расчётов между АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО» и Эксплуатантом ВС.

Руководитель ЛЧС

_____ (подпись)

Начальник смены ИАС

_____ (подпись)

Представитель ССТиАК

_____ (подпись)

Ведущий инженер по УП и ШОП ЦУП

_____ (подпись)

Представитель Эксплуатанта ВС

_____ (подпись)

Приложение 03

Перечень оборудования, входящего в состав технической аптечки ИАС

В состав технической аптечки включено оборудование, приспособления и инструмент, применяемые как непосредственно для эвакуации ВС, так и для выполнения различных ремонтно-восстановительных работ, связанных с подготовкой к эвакуации.

Оборудование аптечки размещается в специальном прицепе-фургоне.

№ п/п.	Наименование оборудования	Кол-во	Назначение	Ответственный за оборудование
1.	Аварийные пневмотканевые подъемники (АПТП):	Всего-12	Для подъема ВС и их частей во время эвакуации.	Специалист по АСиНО ИАС, Ведущий инженер ИАС
	Производство УЗЭМИК	6		
	АСЛВ-12-3С (США)	4		
	АСЛВ-25-3С (США)	2		
2.	Осветительная установка	1	Для освещения места проведения эвакуационных работ в темное время суток.	
3.	Палатка 5-6 местная	1	Для защиты технического персонала	
4.	Сапоги резиновые, ГОСТ 12265-78, пар	8	Для работы в условиях разлитого топлива и масла	
5.	Стержень стальной заземляющий, ГОСТ 16556 - 2016	2	Для защиты технического персонала от поражения током и конструкции ВС от возможного пожара	
6.	Листы металлические, шт.: - из алюминиевого сплава (размером 1500x4000x3 мм) - из стали (размером 1000x1000x10 мм)	3	В качестве прокладок под АПТП или под плоскости ВС а также основания перед установкой гидроподъемников или гидродомкратов	
		6		
7.	Листы из фанеры (размером 1500x1500x5 мм)	8		
8.	Лестницы: - складная 2,65 м - веревочная (P=120кгс) длиной 5 м	1	Для доступа к высокорасположенным частям и агрегатам ВС	
		1		
9.	Ножницы по металлу ГОСТ 979-83	1	Для обрезки выступающих частей поврежденного ВС	

10.	Ведро емкостью 10-12 дм ³ (л)	3		Специалист по АСиНО
11.	Пила по дереву двуручная	2	Для обрезки деревянных брусьев, досок, бревен	ИАС, Ведущий инженер ИАС
12.	Топор	3	Для обработки изделий из дерева	
13.	Топор с пробойником	5	Для пробивания страховочных отверстий в обшивке ВС	
14.	Лом строительный	4	Для рыхления твердых (мерзлых) грунтов	
15.	Багор, ГОСТ Р 50982-2003	3		
16.	Кирка	2	Для производства земляных работ	
17.	Лопаты, ГОСТ 3620-76 - штыковые; - совковые	8 5	Для производства земляных работ	
18.	Ящик с инструментом (слесарным) - ножовка по металлу ГОСТ 17270-71 - напильник, ГОСТ 1465-80 (различного сечения по 2 шт. - пассатижи, ГОСТ 17438-72 - отвертки, ГОСТ 17199-88; - нож отделочный - набор гаечных ключей, ГОСТ 2838-80, комплект В один комплект входят: -27х30 – 1шт; -24х27 – 1шт; -19х22 – 1шт; -17х19 – 1шт; -14х17 – 1шт; -10х12 – 1шт; -8х10 – 1шт. - молоток слесарный, ГОСТ 2310-77; - кувалда (масса 2,5кг) ГОСТ 2310-77 - зубило слесарное, ГОСТ 7211-86	1 1 6 2 5 1 1 2 1 2		
19.	Огнетушитель Переносной типа ОУ-5, ГОСТ Р 51057-2001	5	Для тушения очагов пожара в месте проведения эвакуационных работ.	
20.	Троса буксировочные и швартовочные	2	Для буксировки и швартовки самолетов типа Ан-24, Ту-134	
21.	Приспособление для подъема ВС за носовую часть УПС-30	1	Для подъема самолета за носовую часть фюзеляжа	

22.	Устройство для буксировки аварийного ВС УБ-60	1	Для буксировки	Специалист по АСиНО ИАС, Ведущий инженер ИАС
23.	Гибкий настил аварийный НГА 6 x 2,1 м	6	Для прокладки искусственных дорожек	
24.	Гимнастические маты	4	Для предупреждения повреждения фюзеляжа при транспортировке ВС на тележках	

Лист ознакомления с документом

Ф.И.О. работника	Должность	Дата ознакомления	Подпись

Нормоконтроль отдела качества:

Лист ознакомления с изменениями

№ п/п	Номер изменения, дата выпуска	Фамилия ознакомившегося	дата	Подпись об ознакомлении

Нормоконтроль отдела качества:

