

Утверждено
Директором Агентства «Узавиация»
Т.А. Назаров



АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

ПРАВИЛА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

Документ №: AR-RFF-001

Редакция / Ревизия: 02/00

Дата вступления в силу: 15 май 2025 года

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	0/1

0. АДМИНИСТРИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ ДОКУМЕНТА

0.1. Содержание

0. АДМИНИСТРИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ ДОКУМЕНТА	1
0.1. Содержание.....	1
0.2. Список действительных страниц	4
0.3. Список рассылки	7
0.4. Запись поправок и изменений	7
0.5. Термины и определения.....	8
0.6. Аббревиатура и сокращения	10
0.7. Термины «должен», «следует», «может»	12
0.8. Администрирование и контроль.....	12
1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	1
1.1. Введение	1
2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ АЭРОДРОМА	1
2.1. Общие требования	1
2.2. Уровень требуемой пожарной защиты ВПП аэродрома	7
2.3. Общие особенности для всех аварийных ситуаций.....	14
2.4. Борьба с пожаром на воздушных судах или в зданиях и объектах аэропорта	16
2.5. Водоснабжение аэропорта	19
2.6. Обучение и подготовка личного состава СПСР СПАСОП	19
3. ПРАВИЛА ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, ПРИ НАЗЕМНОМ И ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ	1
3.1. Содержание самолетно-ремонтных комплексов (ангаров), мест стоянок воздушных судов, технологического оборудования и средств механизации	1
3.2. Техническое обслуживание планера, двигателей, систем и спецоборудования	2
3.3. Заправка воздушного судна авиатопливом и ГСМ	6
3.4. Подогрев (кондиционирование) воздушных судов.....	10
3.5. Запуск и опробование двигателей	11
Приложение 1 – Свидетельство СПАСОП аэропортов (аэродромов) на право ведения спасательных работ, в чрезвычайных ситуациях	1
Приложения 2 – Нормативы	1
Приложения 3 - Определение Уровня требуемой пожарной защиты ВПП аэродрома в зависимости от длины и ширины фюзеляжа воздушных судов	1
Приложения 4 - Минимальное количество противопожарных транспортных средств и огнегасящих веществ	1

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	0/2
	Администрирование и контроль документа		

Минимальное количество противопожарных транспортных средств и огнегасящих веществ, с пеной отвечающего характеристикам Уровня «А» ...	1
Приложения 5 - Технические требования на аэродромные пожарные автомобили (АПА)	1
Приложения 6 - Технические требования к пожарным рукавам для АПА.....	1
Приложения 7 - Технические требования на средства индивидуальной защиты, для СПАСОП аэродромов гражданской и экспериментальной авиации Республики Узбекистан	1
Приложения 8 - Технические требования для аппарата защиты органов дыхания.....	1
Приложения 9 - Технические требования к пенообразователю	1
Приложения 10 - Технические требования для разработки Проекта здания аварийно-спасательной станции с пожарным депо, Службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов аэропорта (аэродрома)	1
Приложения 11 - Технические требования к учебно-тренировочному полигону СПАСОП	1
Приложения 12 - Образец Предписания.....	1
Приложения 13 - Инструкция по мерам пожарной безопасности, при заправке воздушных судов и действиям должностных лиц, в случае непроизвольного разлива авиатоплива и ГСМ.....	1
Приложения 14 – Акт о пожаре.....	1

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан		Код №	AR-RFF-001
			Глава/Стр.	0/3
	Администрирование и контроль документа			

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан		Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа		Глава/Стр.	0/4

0.2. Список действительных страниц

Глава 0		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	15.МАЯ.2025	00
2	15.МАЯ.2025	00
3	15.МАЯ.2025	00
4	15.МАЯ.2025	00
5	15.МАЯ.2025	00
6	15.МАЯ.2025	00
7	15.МАЯ.2025	00
8	15.МАЯ.2025	00
9	15.МАЯ.2025	00
10	15.МАЯ.2025	00
11	15.МАЯ.2025	00
12	15.МАЯ.2025	00
Глава 1		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	15.МАЯ.2025	00
Глава 2		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	15.МАЯ.2025	00
2	15.МАЯ.2025	00
3	15.МАЯ.2025	00
4	15.МАЯ.2025	00
5	15.МАЯ.2025	00
6	15.МАЯ.2025	00
7	15.МАЯ.2025	00
8	15.МАЯ.2025	00
9	15.МАЯ.2025	00
10	15.МАЯ.2025	00
11	15.МАЯ.2025	00
12	15.МАЯ.2025	00
13	15.МАЯ.2025	00
14	15.МАЯ.2025	00
15	15.МАЯ.2025	00
16	15.МАЯ.2025	00
17	15.МАЯ.2025	00

18	15.МАЯ.2025	00
19	15.МАЯ.2025	00
20	15.МАЯ.2025	00
21	15.МАЯ.2025	00
Глава 3		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	15.МАЯ.2025	00
2	15.МАЯ.2025	00
3	15.МАЯ.2025	00
4	15.МАЯ.2025	00
5	15.МАЯ.2025	00
6	15.МАЯ.2025	00
7	15.МАЯ.2025	00
8	15.МАЯ.2025	00
9	15.МАЯ.2025	00
10	15.МАЯ.2025	00
11	15.МАЯ.2025	00
Приложение - 1		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	15.МАЯ.2025	00
Приложение - 2		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	15.МАЯ.2025	00
2	15.МАЯ.2025	00
3	15.МАЯ.2025	00
Приложение - 3		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	07.МАЯ.2025	00
Приложение - 4		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	07.МАЯ.2025	00

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан		Код №	AR-RFF-001
			Глава/Стр.	0/5
	Администрирование и контроль документа			

2	15.МАЯ.2025	00
Приложение - 5		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	15.МАЯ.2025	00
2	15.МАЯ.2025	00
3	15.МАЯ.2025	00
4	15.МАЯ.2025	00
5	15.МАЯ.2025	00
6	15.МАЯ.2025	00
7	15.МАЯ.2025	00
8	15.МАЯ.2025	00
Приложение - 6		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	15.МАЯ.2025	00
2	15.МАЯ.2025	00
Приложение - 7		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	15.МАЯ.2025	00
2	15.МАЯ.2025	00
3	15.МАЯ.2025	00
4	15.МАЯ.2025	00
5	15.МАЯ.2025	00
6	15.МАЯ.2025	00
7	15.МАЯ.2025	00
8	15.МАЯ.2025	00
9	15.МАЯ.2025	00
10	15.МАЯ.2025	00
11	15.МАЯ.2025	00
12	15.МАЯ.2025	00
13	15.МАЯ.2025	00
14	15.МАЯ.2025	00
Приложение - 8		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	15.МАЯ.2025	00

2	15.МАЯ.2025	00
3	15.МАЯ.2025	00
4	15.МАЯ.2025	00
5	15.МАЯ.2025	00
6	15.МАЯ.2025	00
Приложение - 9		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	15.МАЯ.2025	00
2	15.МАЯ.2025	00
3	15.МАЯ.2025	00
Приложение - 10		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	15.МАЯ.2025	00
2	15.МАЯ.2025	00
3	15.МАЯ.2025	00
4	15.МАЯ.2025	00
Приложение - 11		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	15.МАЯ.2025	00
2	15.МАЯ.2025	00
3	15.МАЯ.2025	00
4	15.МАЯ.2025	00
5	15.МАЯ.2025	00
6	15.МАЯ.2025	00
7	15.МАЯ.2025	00
8	15.МАЯ.2025	00
9	15.МАЯ.2025	00
Приложение - 12		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	15.МАЯ.2025	00
Приложение - 13		

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	0/6
	Администрирование и контроль документа		

Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	15.МАЯ.2025	00
2	15.МАЯ.2025	00
3	15.МАЯ.2025	00
4	15.МАЯ.2025	00
5	15.МАЯ.2025	00

6	15.МАЯ.2025	00
Приложение - 14		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	15.МАЯ.2025	00
2	15.МАЯ.2025	00

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	0/7

0.3. Список рассылки

Копия №	Тип Копии	Отдел	Месторасположение
Оригинал	(S)	Контроль Качества	Трелло
1	(S)		

(S) Soft Copy - (Электронная версия)

(H) Hard Copy – (Печатная версия)

Примечание: Электронные и печатные копии считаются «неконтролируемыми», если они напечатаны или не включены в этот список рассылки.

0.4. Запись поправок и изменений

Издание/ Ревизия №:	Дата Издания/ Ревизии:	Введено в силу:	Причина:
Издание №01	04.ОКТ.2024	04.ОКТ.2024	В соответствии с требованиями Приложения 14 ИКАО «Аэродромы»
Издание №02	15.МАЯ.2025	15.МАЯ.2025	В связи с извлечением пунктов 9.1.7., 9.1.8., 9.1.9., 9.1.10., 9.1.11., 9.1.14., 9.1.15., 9.2.2., 9.2.30., 9.2.31., 9.2.32., 9.5.5. из нормативного документа AR-AGA-001 «Проектирование и эксплуатация аэродромов», были перенесены нижеследующими пунктами в данный документ: 2.1.31., 2.1.32., 2.1.33., 2.1.36., 2.1.37., 2.1.38., 2.1.39., 2.1.40., 2.2.14., 2.2.15., 2.2.17., 2.2.23.

Издание: - Публикация документа, объединяющая все поправки предшествующие текущей версии. Новая редакция документа не отображает текст поправок синим цветом. Текущая версия документа отображается на каждой странице в нижнем колонтитуле.

Ревизия: - Изменение, внесенное в часть документа, где оно отображается синим текстом или сопровождается вертикальной линией на правой стороне документа. Основная информация об изменениях (номер и дата) приведена в Перечне страниц Руководства с актуальной информацией и указана в заголовке соответствующей страницы и в самом контексте.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	0/8

0.5. Термины и определения

Аэродром - определенный участок земной или водной поверхности с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения по этой поверхности воздушных судов.

Аэродром - определенный участок земной или водной поверхности с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения по этой поверхности воздушных судов.

База - любая величина или ряд величин, которые могут служить в качестве начала или основы отсчета других величин.

Боковая полоса безопасности (БПБ) ВПП - участок, прилегающий к краю искусственного покрытия и подготовленный таким образом, чтобы обеспечить переход от искусственного покрытия к прилегающей поверхности.

Взлетно - посадочная полоса - определенный прямоугольный участок сухопутного аэродрома, подготовленный для посадки и взлета воздушных судов.

Вертодром - аэродром или определенный участок поверхности на сооружении, предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения вертолетов по этой поверхности.

Диспетчерский пункт ОВД (УВД) - рабочее место диспетчера ОВД (УВД), оснащенное необходимым оборудованием для управления воздушным движением.

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

Магистральная рулежная дорожка (МРД) - рулежная дорожка, располагающаяся как правило, вдоль ВПП и обеспечивающая руление воздушных судов от одного конца ВПП к другому.

Маршрут движения - установленный в пределах рабочей площади наземный маршрут, предназначенный для исключительного использования транспортными средствами.

Место стоянки (МС) - выделенный участок на перроне, предназначенный для стоянки воздушного судна.

Метеорологическая информация - метеорологическая сводка, прогноз и любое другое сообщение, касающееся фактических или ожидаемых метеорологических условий.

Направление ветра (метеорологическое) - направление воздушного потока, определяемое углом между северным географическим меридианом и направлением на точку горизонта («откуда дует») и выраженное в градусах с округлением до десятков.

Объявленная категория ВПП аэродрома по УТПЗ - категория ВПП аэродрома по УТПЗ, объявленная в «Инструкции по производству полетов в районе аэродрома» и «Сборнике аэронавигационной информации Республики Узбекистан» (Aeronautical Information Publication).

Опасный участок - участок на рабочей площади аэродрома, где уже имели место столкновения или несанкционированные выезды на ВПП или существует потенциальный риск таких случаев и где требуется повышенное внимание пилотов/водителей.

Пересечение РД - скрещивание двух или нескольких РД.

Перрон - часть летного поля аэродрома, подготовленная и предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки багажа, почты и грузов, а также для выполнения других видов обслуживания.

Поддерживаемая категория ВПП аэродрома по УТПЗ - поддерживаемая категория ВПП аэродрома по УТПЗ, при помощи оставшихся в наличии противопожарных средств

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	0/9
	Администрирование и контроль документа		

аэродрома, или при помощи сил и средств взаимодействующих организаций, входящих в состав ЕАПСС Республики Узбекистан (далее - ЕАПСС).

Район аэродрома - воздушное пространство над аэродромом и прилегающей к нему местностью в установленных границах в горизонтальной и вертикальной плоскостях.

Рулежная дорожка (РД) - определенный путь на сухопутном аэродроме, установленный для руления воздушных судов и предназначенный для соединения одной части аэродрома с другой, в том числе:

Рабочая площадь - часть аэродрома, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов, состоящая из площади маневрирования и перрона(ов).

Служба организации деятельности на перроне - обслуживание, обеспечиваемое для регулирования деятельности и движения воздушных судов и транспортных средств на перроне.

Эвакуация - перемещение людей и материальных ценностей из «аварийной зоны» в «безопасную зону» - на расстояние не менее 100 метров, от «аварийного ВС».

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	0/10

0.6. Аббревиатура и сокращения

Агентство «Узавиация»	Агентство гражданской авиации при Министерстве транспорта Республики Узбекистан
АПА	аэродромный пожарный автомобиль
АСО	аварийно-спасательное оборудование
АСР	аварийно-спасательные работы
АСС	аварийно-спасательная станция
АТС	автоматическая телефонная станция
БОП	боевая одежда пожарного
ВКЦПС	Вспомогательный Координационный центр поиска и спасания
ВПП	взлетно-посадочная полоса
ВС	воздушное судно
ГГС	громкоговорящая связь
ЕАПСС	Единая авиационная поисково-спасательная служба Республики Узбекистан
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
ИПП	инструкция по производству полетов в районе аэродромов
КВ	короткие волны
КДП	командно-диспетчерский пункт
КОСР	команда по обеспечению спасательных работ
КЦПС	Координационный центр поиска и спасания
МАК	Межгосударственный авиационный комитет
НГОПСР	наземная группа по обеспечению спасательных работ
НПД	нормативно-правовая документация
ОВД	обслуживание воздушного движения
ОТВ	огнетушащие вещества
ПКП	передвижной командный пункт
ПСО	поисково-спасательная операция
ПСР	поисково-спасательные работы
РД	рулежная дорожка
САИ	служба аэронавигационной информации
СПСР	стартовый пожарно-спасательный расчёт
УВД	управление воздушным движением
УКВ	ультракороткие волны
УТПЗ	уровень требуемой пожарной защиты
AIP	Aeronautical Information Publication - Сборник аэронавигационной информации
AFTN	сеть авиационной фиксированной электросвязи
ARM	Aircraft Recovery Manual - Руководство по удалению воздушного судна
NOTAM	извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и Правил или информацию об опасности, своевременное

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	0/11

	предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов
AFFF	пенкообразующая пена на водной основе
ATIS	служба автоматической передачи информации в районе аэродрома
BA	дыхательный аппарат
BAECO	ответственный сотрудник пожарной службы, контролирующий действия своих сотрудников, работающих в дыхательных аппаратах
CCTV	замкнутая телевизионная система
DEVS	система расширенного технического зрения водителя
FFFP	пенкообразующая фторпротеиновая пена
FLIR	инфракрасная система переднего обзора
HRET	высокоподъемные выдвижные пенные лафетные стволы
MFT	тяжелый пожарный автомобиль с установкой пенного пожаротушения
NFPA	Национальная ассоциация пожарной безопасности
OEM	производитель(и) оригинального оборудования
RFF	спасание и борьба с пожаром
RFFS	аварийно-спасательная и противопожарная служба
RTF	радиотелефонная связь
SCBA	автономный дыхательный аппарат
SHEL	прикладное обеспечение - оборудование - окружающая обстановка - человек
SPAAT	ручной ствол-пробойник обшивки воздушного судна для подачи внутрь его огнегасящей жидкости

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан		Код №	AR-RFF-001
			Глава/Стр.	0/12
	Администрирование и контроль документа			

0.7. Термины «должен», «следует», «может»

Следующие термины имеют смысл, изложенный ниже:

“Должен” - Глагол действия в императивном смысле означает, что применение правила или процедуры или положения является обязательным.

“Следует” - Означает, что рекомендуется применение процедуры или положения.

“Может” - Означает, что применение процедуры или положения является необязательным.

0.8. Администрирование и контроль

Настоящая инструкция разработана на основании Приложения 14 Том 1 и DOC9137 ИКАО. Данный документ опубликован как книга на листах формата A4. Файлы PDF будут заблокированы и подписаны, чтобы предотвратить изменения.

Данный документ регулярно пересматривается и изменяется. Весь соответствующий персонал должен быть ознакомлен со всеми сделанными ревизиями.

Данный документ будет изменен и пересмотрен в соответствии с требованиями процедуры «Узавиация», «Документация и контроль».

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	1/1
	Администрирование и контроль документа		

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Введение

Настоящие Правила в соответствии со статьями 30 и 80 Воздушного кодекса Республики Узбекистан, а также Стандартами и рекомендациями Международной организации гражданской авиации (ИКАО) Приложения 14 том - 1 «Аэродромы», том - 2 «Вертодромы» и DOC 9137-AN898 части 1 «Спасание и борьба с пожаром», а также Законов Республики Узбекистан № ЗРУ-226 от 30 сентября 2009 года «О пожарной безопасности» и № ЗРУ-195 от 26 декабря 2008 года «О спасательной службе и статусе спасателя», устанавливают требования к обеспечению пожарной безопасности полетов, а также к спасательным службам в гражданской и экспериментальной авиации Республики Узбекистан.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	2/1
	Администрирование и контроль документа		

2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ АЭРОДРОМА

2.1. Общие требования

2.1.1. На аэродроме гражданской авиации Республики Узбекистан, для обеспечения поискового, аварийно-спасательного и обеспечения пожарной безопасности полётов должна создаваться Служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полётов (далее - СПАСОП).

1. Количественный состав СПАСОП должна соответствовать объявленной категории ВПП аэродрома по УТПЗ.

2. Общее количество персонала СПАСОП, как боевого расчёта СПАСОП, так и вспомогательного персонала СПАСОП, необходимое для выполнения поставленной задачи, должно определяться из следующих критериев:

а) противопожарные и аварийно-спасательные транспортные средства СПАСОП должны быть укомплектованы личным составом таким образом, чтобы во время нахождения на месте авиационного происшествия/инцидента или пожара в зданиях и объектах аэропорта обеспечивалась эффективная и одновременная подача основных и дополнительных огнегасящих веществ с максимальной расчетной производительностью;

б) любой диспетчерский пункт или средство связи, относящиеся к СПАСОП и обслуживающие ее, могут выполнять предписанные функции, в соответствии с «Планом мероприятий на случай аварийной обстановки на территории и в районе ответственности аэропорта (аэродрома)».

2.1.2. СПАСОП аэропорта гражданской авиации Республики Узбекистан является оперативной службой, обеспечивающая постоянное поддержание объявленную категорию ВПП аэродрома по уровню требуемой пожарной защиты (далее - УТПЗ) в соответствии с требованиями ИКАО и не должна выполнять функции по осуществлению пожарной профилактики зданий и сооружений аэродрома, так как в требованиях ИКАО данные функции не определены. Данные функции должны осуществляться специально подготовленными и имеющий достаточный стаж работы специалистами на договорной основе или в других формах сотрудничества.

2.1.3. Следует надлежащим образом учитывать напряженный характер деятельности СПАСОП, связанной с выполнением поисковых, аварийно-спасательных и противопожарных работ, поэтому сотрудники, отбираемые для СПАСОП, не должны иметь каких-либо физических недостатков, которые могли бы ограничивать эффективность их действий или ухудшать ее из-за большого напряжения. Особое внимание следует обращать на набор персонала, которому придется работать, с аппаратами для защиты органов дыхания, где наряду с физическими, важное значение имеют и психологические факторы.

2.1.4. Основными компонентами физической пригодности для сотрудников СПАСОП, как правило, являются аэробное соответствие, анаэробная выносливость, гибкость и годность по состоянию здоровья. Оптимальная физическая пригодность и годность по состоянию здоровья для сотрудников СПАСОП означает, что они способны выполнять поисковые, аварийно-спасательные и противопожарные работы безопасно, успешно и без чрезвычайного утомления.

2.1.5. **Аэробное соответствие** означает способность заниматься физической деятельностью в течение длительных периодов времени с низкой, средней или высокой интенсивностью. Как правило, это то, что ограничивает способность бежать, ехать на велосипеде или плыть более нескольких минут и зависит от способности сердца, лёгких и крови человека подавать кислород мышцам (VO_2), чтобы обеспечить устойчивую энергетику, которая необходима для длительного выполнения упражнений. Обычные аэробные упражнения включают спортивную ходьбу, бег трусцой, езду на велосипеде, прыжки через скакалку, ходьбу по лестнице, плавание или любые другие длительные упражнения.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	2/2

2.1.6. **Анаэробная выносливость** отличается от аэробного соответствия. Эта деятельность требует большой затраты энергии и проявляется только в течение нескольких секунд или минут, характеризующихся высоким уровнем интенсивности. Термин анаэробная выносливость означает способность работать в условиях отсутствия «кислорода». Участие в действиях, предпринимаемых в анаэробных условиях, приводит к формированию анаэробной выносливости, которую можно определить как высокий уровень мышечной силы, скорости и энергии. Примерами анаэробной деятельности служат подъем тяжестей, бег по нескольким маршам лестницы, скоростной рывок на короткую дистанцию, плавание в усиленном режиме и другие быстро выполняемые упражнения с большой нагрузкой.

2.1.7. **Гибкость** означает способность человека передвигать в конкретное положение свои конечности и суставы в конце их нормального диапазона движения. Гибкость важна, поскольку она позволяет человеку работать в стесненном положении без чрезмерного напряжения мышц, сухожилий, что может снизить риск травмы. Гибкость лучше всего развивать, используя медленные контролируемые упражнения на растяжку.

2.1.8. **Оценка физической годности** должна проводиться с учетом упомянутых выше компонентов. СПАСОП следует разрабатывать различные виды тестирования этих компонентов с целью определения, соответствуют ли сотрудники СПАСОП требуемому уровню физической годности для выполнения своих профессиональных задач. Оценка физической годности должна проводиться, по крайней мере, не менее один раз в год.

2.1.9. Проведение оценки пригодности по состоянию здоровья, профессионального мастерства и морально-психологического состояния сотрудников СПАСОП должна осуществляться в соответствии с «Положением о комплектовании спасателями, проведения аттестации Службы и работников СПАСОП аэропортов (аэродромов) эксплуатанта аэродрома», а также «Нормативов по пожарно-строевой подготовке личного состава СПАСОП аэропортов (аэродромов) эксплуатанта аэродрома».

2.1.10. Оценку состояния здоровья следует проводить как на этапе предварительного отбора для работы в качестве «спасателя», так и периодически оценивать пригодность по состоянию здоровья работающих сотрудников СПАСОП. Частота проведения оценок пригодности по состоянию здоровья и других вышеуказанных профессиональных качеств сотрудников СПАСОП, должна определяться каждым аэропортом (аэродромом) самостоятельно. Оценки пригодности по состоянию здоровья должны использоваться для выявления любых фоновых заболеваний, которые могут создавать опасность для отдельных «спасателей» во время выполнения поисковых, аварийно-спасательных и противопожарных работ, в условиях большой физической нагрузки.

2.1.11. Весь личный состав СПАСОП и сама Служба ПАСОП аэропорта (аэродрома), осуществляющие спасательные работы, в обязательном порядке должны проходить первичную и периодическую аттестацию на получение и подтверждение статуса «спасатель» в соответствии с требованиями «Закона Республики Узбекистан о Спасательной службе и статуса спасатель», а также «Положением о комплектовании спасателями, проведения аттестации Службы и работников СПАСОП аэропортов (аэродромов) эксплуатанта аэродрома».

1. Служба ПАСОП аэропорта (аэродрома), после прохождения аттестации, в обязательном порядке должна пройти процедуры учётной регистрации в МЧС Республики Узбекистан и получить «Свидетельство на право ведения спасательных работ, в чрезвычайных ситуациях» установленного законодательством образца, указанного в приложении №1 настоящих Правил.
2. Нормативы по определению физического состояния «спасателей» с возрастными критериями аэродромов гражданской и экспериментальной авиации Республики Узбекистан указаны в приложении №2 настоящих Правил. Данные нормативы должны быть «вывешены» в пожарном депо АСС, на видном месте для личного состава СПАСОП в виде баннера, для наглядности, при проведении тренировок по физической подготовке.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	2/3
	Администрирование и контроль документа		

3. Координация и контроль проведения всех видов аттестации на получение и подтверждение статуса «спасатель», а также самой СПАСОП на право ведения спасательных работ, в чрезвычайных ситуациях, осуществляется членами Межведомственной аттестационной комиссии от гражданской авиации Республики Узбекистан.
4. Работники СПАСОП, имеющие статус «спасатель», подлежат обязательному страхованию жизни и здоровья, со стороны работодателя.
5. На всех этапах проведения всех видов аттестации (комплектования) «спасателями», а также проведения оценки состояния здоровья и профессиональной пригодности сотрудников СПАСОП, должна осуществляться видеофиксация. Видеоматериалы проведения вышеуказанных мероприятий по каждому спасателю хранятся у начальника СПАСОП аэропорта, как минимум до следующей периодической аттестации «спасателя» (минимум 3 года). При необходимости все видеоматериалы предоставляются Председателю аттестационной комиссии эксплуатанта аэродрома и Агентству «Узавиация».
6. Привлекать к спасательным работам (назначать на должность, для исполнения обязанности, связанного с выполнением спасательных работ) работника СПАСОП, не имеющего действующий статус «спасатель» (не зависимо от классной квалификации), а также не осуществлённого в установленном порядке обязательного страхования его жизни и здоровья, **категорически запрещается.**

2.1.12. **Примечание:** Вновь трудоустроенный работник СПАСОП, в кратчайший срок должен пройти обучение в установленном порядке, по спецификации своей деятельности и аттестован для получения (подтверждения) статуса «спасатель».

2.1.13. До выполнения вышеперечисленных процедур, работник не должен привлекаться к спасательным работам.

2.1.14. Основной задачей СПАСОП является спасение жизни людей при авиационных происшествиях или инцидентах, происходящих на территории или в районе ответственности аэропорта. Задача СПАСОП заключается в создании и поддержании условий выживания, находящихся на борту воздушного судна людей, обеспечении маршрутов их эвакуации и спасении тех людей, которые не способны покинуть воздушное судно без непосредственной помощи, а также выполнения всех вышеуказанных работ при возникновении пожара в зданиях и объектах аэропорта.

2.1.15. Эта служба должна в любое время быть готова обеспечить тушение возможного пожара, который может возникнуть:

- a) во время посадки воздушного судна, взлета, руления, стоянки и т. д.;
- b) сразу после авиационного происшествия или инцидента;
- c) в любой момент в ходе осуществления аварийно-спасательных работ;
- d) в любой момент в зданиях и объектах аэропорта.

2.1.16. Запрещается любой выезд аэродромного пожарного автомобиля из площадки АСС, без полностью укомплектованного боевого расчета, кроме выезда на ремонт самого аэродромного пожарного автомобиля.

2.1.17. Выезд аэродромного пожарного автомобиля из площадки АСС разрешается только при случаях:

- a) подачи сигнала «Тревога» или «Готовность №3»;
- b) авиационного происшествия или инцидента, а также при проведении подготовительных работ к ним;
- c) пожара в зданиях и объектах аэропорта;

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	2/4
	Администрирование и контроль документа		

d) заправки воздушного судна топливом, во время посадки или высадки пассажиров, а также с пассажирами на борту;

e) при запуске вновь установленного двигателя на воздушном судне (осуществлении «гонки двигателя»);

f) заправки аэродромного пожарного автомобиля топливом или других специальных жидкостей, а также водой;

g) прохождения процедур оформления «путевого листа»;

h) проведения учений и практических тренировок;

i) проведения профилактических мероприятий (обследований), связанных с осмотром стоянок ВС, пожарных водоемов (открытых/закрытых) и гидрантов, а также самолетно-ремонтных комплексов (ангаров).

Во всех вышеперечисленных случаях, при выезде из площадки АСС, аэродромный пожарный автомобиль должен быть полностью укомплектован боевым расчётом, а боевой расчёт при этом, должен быть одет в соответствующую защитную одежду и полностью укомплектован рабочим защитным оборудованием. При невыполнении одного из вышеперечисленных требований, выезд аэродромного пожарного автомобиля из площадки АСС **категорически запрещается!!!**

2.1.18. Привлечение аэродромных пожарных автомобилей для «откачки воды» на объектах аэропорта (аэродрома), мытья каких-либо объектов или деревьев, а также дежурства во время «сенокоса» на аэродроме **категорически запрещается!!!**

2.1.19. При организации «сенокоса» на аэродроме, должен выделяться специалист из аэродромной службы, который должен контролировать, за процессом проведения «сенокоса». Он должен быть оборудован первичными средствами пожаротушения и приступать к тушению возникшего возгорания «сухостоя», а при возникновении фактического пожара, должен вызвать по радиостанции боевой расчёт СПАСОП.

2.1.20. При выделении аэродромных пожарных автомобилей на работы, указанных в пункте 2.1.18, по распоряжению Руководства аэропорта (аэродрома), в обязательном порядке сперва нужно предоставить в орган ОВД (УВД) необходимую информацию, со стороны начальника СПАСОП, а при его отсутствии, со стороны Начальника смены СПАСОП - Руководителя АСР и ПСР, об ограничении полётов (снижении объявленной категории ВПП аэродрома по УТПЗ) или запрещении полётов (не обеспечении объявленной категории ВПП аэродрома по УТПЗ), после этого разрешается приступить к работам указанных в пункте 2.1.18 настоящих Правил.

2.1.21. Персоналу СПАСОП, после «заступления» в смену и выполнения всех процедур приема-передачи дежурной смены, необходимо, в составе одного боевого расчета в полном составе, с учетом интенсивности полетов и выполнения оперативного реагирования на авиапроисшествия или возникших пожаров в аэропорту осуществлять проведения профилактических мероприятий (обследований), связанных с осмотром стоянок ВС, пожарных водоемов (открытых/закрытых), а также самолетно-ремонтных комплексов (ангаров).

2.1.22. По результатам проведения профилактических мероприятий (обследований) принимаются следующие меры:

a) начальником СПСР (оператором ЛУ) выдаются предписания, на устранение выявленных нарушений (несоответствий). Образец предписания в Приложении №12.

b) руководителями структурных подразделений аэропорта (аэродрома) - устраняются выявленные нарушения в ходе профилактических мероприятий (обследований), привлекаются к ответственности лица, допустившие эти нарушения.

c) через начальника СПАСОП аэропорта (аэродрома), докладывается руководителю аэропорта (аэродрома) о выявленных нарушениях (несоответствиях) в ходе

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан		Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа		Глава/Стр.	2/5

профилактических мероприятий (обследований) и оформлении предписания. Отличительной чертой пожаров на воздушных судах является то, что они начинают представлять смертельную угрозу в течение очень короткого промежутка времени. Это подвергает серьезной опасности жизни тех людей, которые непосредственно находятся в зоне пожара, и может поставить под угрозу успех аварийно-спасательной операции или проведение эвакуации.

2.1.23. При привлечении СПАСОП аэропорта на тушение пожара, в обязательном порядке, комиссионно составляется «АКТ о пожаре», согласно образцу, указанного в Приложении 14 и предоставляется комиссии по расследованию причин пожара (возгорания). Копию «Акта о пожаре» необходимо предоставить необходимой инстанции, а также Агентству «Узавиация», по истечении не более трех дней после пожара (возгорания), для учёта и анализа. Остальные материалы (акт расследования, справка о причиненном ущербе, приказ руководителя предприятия о принятых мерах) высылаются дополнительно по окончании служебного расследования.

2.1.24. По этой причине обеспечение соответствующими специальными средствами для быстрой ликвидации последствий авиационного происшествия или инцидента, происходящего на территории или в районе ответственности аэропорта, приобретает первостепенную важность, так как именно в этот период времени имеются наибольшие возможности для спасения жизни людей.

2.1.25. Следует учитывать, что повреждение топливных баков во время аварии и утечка вследствие этого высоколетучих видов топлива и других воспламеняющихся жидкостей, применяемых на воздушных судах, могут в огромной степени способствовать вероятности воспламенения в результате соприкосновения с горячими металлическими частями воздушного судна или в результате возникновения искр от трения обломков самолета, или повреждений электрической сети. Пожары могут также возникать в результате разряда аккумулярованных электростатических зарядов в момент соприкосновения воздушного судна с землей или во время его заправки топливом.

2.1.26. Масштабы пожаров на воздушных судах, которые могут повлиять на аварийно-спасательные работы, которые зависят во многом от количества и размещения топлива на воздушном судне и наличия любого горюче-смазочного материала, разлившегося в результате авиационного происшествия или инцидента.

2.1.27. Аварийные выходы и возможность их открытия как снаружи, так и изнутри воздушного судна имеют первостепенное значение при проведении аварийно-спасательных работ и эвакуации людей. Наличие у аварийно-спасательных расчетов специальных приспособлений, обеспечивающих доступ внутрь фюзеляжа, является важным элементом. Однако их применение следует рассматривать как крайнюю меру, предпринимаемую всякий раз, когда обычные средства доступа (включая аварийные выходы) либо отсутствуют, либо являются непригодными.

2.1.28. Самыми важными факторами, от которых зависит эффективность мер по спасению людей, оставшихся в живых во время авиационного происшествия, являются подготовка персонала, эффективность оборудования и быстрота задействования персонала и средств, предназначенных для целей спасения и борьбы с пожаром.

2.1.29. СПАСОП аэропорта, как правило, должна находиться под административным контролем управления аэропорта, которое в свою очередь должно обеспечивать, чтобы эта служба была организована, оснащена, укомплектована соответствующими специальными транспортными средствами, аварийно-спасательным оборудованием, обучена и выполняла свою основную задачу по спасению жизни людей в случае авиационного происшествия или инцидента, а также возникновении пожаров в зданиях и на объектах аэропорта. Предполагается, что пожарное депо, в котором находится СПАСОП, должно размещаться на территории аэропорта таким образом, чтобы не задерживалось его реагирование и обеспечивалось принятие своевременных действий в случае необходимости.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	2/6
	Администрирование и контроль документа		

2.1.30. На случай аварийной обстановки на каждом аэродроме должен разрабатываться «План мероприятий на случай аварийной обстановки на территории и в районе ответственности аэропорта (аэродрома) эксплуатанта», с учетом полетов воздушных судов и других видов деятельности на аэродроме.

2.1.31. «Планом ...» предусматривается оперативное задействование соответствующих специальных спасательных служб, входящих в состав ЕАПСС Республики Узбекистан и координация действий с ними в целях проведения аварийно-спасательных работ в тех случаях, когда аэродром расположен вблизи водоемов и/или заболоченной местности, над которыми выполняется значительная часть взлетно-посадочных операций.

2.1.32. Для аэродромов, расположенных вблизи водоемов и/или заболоченной местности или в труднодоступных районах, в плане мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме следует предусматривать определение, проверку и оценку на регулярной основе заранее установленного времени развертывания специальных спасательных служб.

2.1.33. В тех случаях, когда аэродром расположен вблизи водоемов/заболоченной местности или в труднодоступных районах, над которыми выполняется значительная часть взлетно-посадочных операций, обеспечивается наличие специальных спасательных служб и противопожарного оборудования, соответствующих степени опасности и риска.

2.1.34. Соответствующим аэропортовым службам КОСР следует иметь подробную карту аэропорта и района его ответственности (с датой пересмотра) с нанесенной на ней координатной сеткой. На карте должны быть четко указаны топографические условия местности, подъездные пути и местоположение источников водоснабжения.

2.1.35. Эта карта должна быть вывешена на видном месте в помещениях аэродромно-диспетчерского пункта ОВД (УВД), КЦПС (ВКЦПС) и пожарного депо, а также должна находиться на всех транспортных средствах службы СПАСОП и на других вспомогательных транспортных средствах, используемых в случае авиационных происшествий или инцидентов. По мере необходимости копии этих карт должны предоставляться всем взаимодействующим организациям, входящих в состав ЕАПСС. СПАСОП аэропорта, организовывающий выпуск таких подробных карт с координатной сеткой, должен устанавливать процесс контроля этих документов, чтобы обеспечивать получение всеми заинтересованными взаимодействующими организациями, входящих в состав ЕАПСС информации, о любых изменениях или новых изданиях таких карт.

2.1.36. На аэродроме гражданской авиации Республики Узбекистан, на случай аварийной ситуации следует иметь стационарный аварийный оперативный центр (ВКЦПС) и подвижной командный пункт – оперативный автомобиль высокой проходимости для Руководителя АСР и ПСР.

2.1.37. Аварийный оперативный центр (ВКЦПС) должен быть структурным подразделением аэродрома и отвечать за общую координацию и руководство работами в аварийной обстановке.

2.1.38. Подвижной командный пункт – оперативный автомобиль высокой проходимости для Руководителя АСР и ПСР должен обладать способностью быстрой переброски, при необходимости, к месту происшествия и он должен осуществлять на месте координацию работ всех служб аэропорта (аэродрома) по ликвидации последствий происшествия, а также должен быть укомплектован: громкоговорящим устройством, стационарной УКВ радиостанцией и биноклем.

2.1.39. Руководителем аварийного оперативного центра (ВКЦПС) должен назначаться одно лицо и другое лицо, руководителем подвижного командного пункта – Руководитель АСР и ПСР аэропорта (аэродрома) в каждой рабочей смене.

2.1.40. В соответствии с «Планом ...» и с учетом конкретных особенностей аэродрома должны предусматриваться соответствующие системы связи между подвижным командным пунктом и аварийным оперативным центром (ВКЦПС), а также со всеми участвующими в ликвидации происшествия службами аэропорта (аэродрома) и организациями, входящих в состав ЕАПСС.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	2/7
	Администрирование и контроль документа		

2.2. Уровень требуемой пожарной защиты ВПП аэродрома

2.2.1. Для обеспечения пожарной безопасности полётов ВС, осуществляющих регулярные полёты на данный аэродром, должна быть определена категория каждой ВПП аэродрома по УТПЗ.

2.2.2. Категория ВПП аэродрома по УТПЗ устанавливается с учетом максимальной длины и ширины фюзеляжа пассажирского (грузового) ВС, использующих ВПП данного аэродрома на регулярной основе, которая определяется по таблице приложения № 3 настоящих Правил.

2.2.3. Категория ВПП аэродрома по УТПЗ сообщается в соответствующие органы ОВД и САИ, а также указывается в «Инструкции по производству полетов в районе аэродрома» и «Сборнике аэронавигационной информации Республики Узбекистан» (Aeronautical Information Publication (далее - AIP Республики Узбекистан)).

2.2.4. На аэродроме для обеспечения объявленной категории ВПП аэродрома по УТПЗ должно быть необходимое количество противопожарных средств. Минимальное количество противопожарных средств, в соответствии с объявленной категорией ВПП аэродрома по УТПЗ, определяется по таблице 1 и 2 приложения № 4 настоящих Правил.

2.2.5. В случае изменения количества противопожарных средств на аэродроме, приводящего к снижению или повышению категории ВПП аэродрома по УТПЗ, эксплуатант аэродрома должен:

а) определить и объявить категорию ВПП аэродрома по УТПЗ, соответствующую фактическому количеству противопожарных средств, согласно требованиям таблиц 1 и 2 приложения № 4 настоящих Правил;

б) принять меры по обеспечению объявленной (требуемой) категории ВПП аэродрома по УТПЗ (восстановить количество противопожарных средств до прежнего уровня или немедленно ограничить (запретить) полеты ВС, в соответствии с объявленной категорией ВПП аэродрома по УТПЗ). Допускается восстанавливать количество противопожарных средств, силами и средствами взаимодействующих организаций, входящих в состав ЕАПСС;

с) сообщить об изменении категории ВПП аэродрома по УТПЗ в соответствующий орган ОВД и САИ.

2.2.6. При привлечении СПАСОП к тушению пожаров на объектах аэропорта (аэродрома), строго учитывать фактическое (оставшееся) количество боевого расчёта СПАСОП. При этом, обязательно учитывать возможность привлечения к тушению пожара на ВС в данное время при возможных авиапроисшествиях и ограничивать (запрещать) полёты ВС на данный аэродром, до полного укомплектования боевых расчётов в соответствии с объявленной категорией ВПП аэродрома по УТПЗ.

2.2.7. При несоответствии геометрических данных (типов) ВС, к фактической категории ВПП аэродрома по УТПЗ, с требованиями указанных в таблице 1 приложения № 4 настоящих Правил, посадка ВС, на данное ВПП запрещается.

2.2.8. На аэродроме должны быть аэродромные пожарные автомобили (далее - АПА), обеспечивающие тушение пожаров на ВС, укомплектованные боевым расчётом, пожарно-техническим вооружением и необходимым количеством огнетушащего состава. Технические требования на АПА указаны в приложении № 5 настоящих Правил.

2.2.9. Количество АПА, находящихся в боевой готовности, огнетушащих составов, находящихся на этих АПА, и суммарная производительность подачи огнетушащих составов, обеспечивающая ВПП аэродрома по УТПЗ, должны быть не менее приведенных в таблицах приложения № 4 настоящих Правил.

2.2.10. Каждый АПА должен быть укомплектован:

а) пожарно-спасательным боевым расчётом таким образом, чтобы обеспечивалась эффективная и одновременная подача основных и дополнительных огнегасящих веществ с максимальной расчетной производительностью;

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	2/8
	Администрирование и контроль документа		

b) пожарно-техническим (оборудованием) вооружением (пожарные рукава, ручные пожарные стволы, генераторы пены и т.д.) Требования к пожарным рукавам указаны в приложениях № 6 настоящих Правил;

c) средствами для обеспечения эвакуации людей из аварийного ВС (лестницами, устройствами для резки обшивки фюзеляжа, ножами для резки привязных ремней и т.д.);

d) средствами для индивидуальной защиты личного состава боевого расчета (боевой одеждой пожарного, касками, теплозащитными костюмами, аппаратами защиты органов дыхания и т.д.) Требования, к средствам индивидуальной защиты личного состава боевого расчета, а также к Аппаратам защиты органов дыхания указаны в приложениях № 7 и № 8 настоящих Правил;

e) шанцевым инструментом (лом, пожарный топор, лопата, кувалда и т.д.).

2.2.11. Общее количество АПА на аэродроме, огнетушащих составов и суммарная производительность их подачи, должны обеспечивать объявленную категорию каждой ВПП аэродрома по УТПЗ.

2.2.12. В отдельных случаях, при осуществлении нерегулярных (разовых) полётов ВС на аэродром для обеспечения объявленной категории ВПП аэродрома по УТПЗ допускается привлечение сил и средств взаимодействующих организаций, входящих в состав ЕАПСС.

2.2.13. В периоды предполагаемой пониженной активности полётов категория ВПП аэродрома по УТПЗ должна обеспечиваться на уровне, не ниже объявленной категории ВПП аэродрома по УТПЗ, через соответствующие органы ОВД и САИ в течение этого периода времени, независимо от количества операций (взлётов/посадок).

2.2.14. Любые транспортные средства, кроме первого(ых) развернутого(ых) транспортного(ых) средства (средств), необходимые для перевозки количества огнегасящих веществ, указанных в таблицах 1 и 2 приложения № 4 настоящих Правил, обеспечивают непрерывную подачу вещества и прибывают в течение не более 4 мин после первоначального вызова.

2.2.15. Рекомендация: Любые транспортные средства, кроме первого(ых) развернутого(ых) транспортного(ых) средства (средств), необходимые для перевозки количества огнегасящих веществ, указанных в таблицах 1 и 2 приложения № 4 настоящих Правил, должны обеспечивать непрерывную подачу вещества и прибывать в течение не более 3 мин после первоначального вызова.

2.2.16. Время развертывания противопожарного транспортного средства в любой точке каждой ВПП, при оптимальных условиях видимости и состояния поверхности, не должна превышать 3-х минут, от момента объявления пожарно-спасательным расчетам сигнала «Тревога».

2.2.17. **Рекомендация:** необходимо применять систему профилактического обслуживания аварийно-спасательных и противопожарных транспортных средств, в течение всего срока службы средств для обеспечения эффективности оборудования и в соответствии с установленным временем развертывания.

2.2.18. Временем развертывания считается время от первого вызова противопожарной службы до момента применения огнетушащего состава первым развернутым противопожарным транспортным средством(ами) с расходом огнетушащего состава, равным, по крайней мере, 50 % от расхода, указанного в таблицах приложения № 4 настоящих Правил.

2.2.19. Под оптимальными условиями видимости и состояния поверхности понимаются дневное время, хорошая видимость, отсутствие осадков и загрязнения поверхности по маршруту, обычно используемому для развертывания средств, например, воды, льда или снега.

2.2.20. **На аэродромах, где базируются вертолёты,** и на вертодромах, время развертывания в любой точке каждой ВПП противопожарной службы **не должна превышать 2-х минут** при оптимальных условиях видимости и состоянии поверхности. Для тушения

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	2/9
	Администрирование и контроль документа		

пожара на вертолётах должна **использоваться пена, отвечающая характеристикам уровня «В»** в таблице 2 приложения № 4 настоящих Правил.

2.2.21. Должно учитываться время разворачивания в зонах посадки и взлета, предназначенных исключительно для использования вертолетами.

2.2.22. Требования пункта 2.2.16 настоящих Правил, могут предусматривать оценку противопожарных транспортных средств СПАСОП в аэропортах, где разворачиваемое(ые) первое(ые) транспортное(ые) средство(средства) не обеспечивает(ют) подачу пены при норме расхода, равной по крайней мере 50 % от рекомендуемой нормы расхода для аэропорта конкретной категории. Данное условие должно рассматриваться в качестве цели, к достижению которой следует стремиться по мере совершенствования парка противопожарных транспортных средств СПАСОП аэропорта.

2.2.23. Аварийному транспортному средству, следующему к месту аварии, предоставляется преимущество в движении перед всеми другими транспортными средствами.

2.2.24. Для своевременного оповещения по сигналу «Тревога», не находящегося на дежурстве расчётов КОСР аэропорта, который должен прибыть к месту авиационного происшествия, следует установить хорошо слышимый сигнал (сирену или пневматический звуковой сигнал типа С-40), который был бы отчетливо различим на фоне обычного шума и при любых условиях ветра. Сотрудники, для которых предназначен этот сигнал тревоги, должны знать номер телефона ВКЦПС аэропорта, по которому можно получить более точную информацию о характере аварийной ситуации и расстановке личного состава, а также иметь доступ к соответствующим транспортным средствам в целях доставки к месту разворачивания.

2.2.25. Кнопка (переключатель) для включения сирены или пневматического звукового сигнала типа С-40, должна быть установлена у диспетчера органа ОВД (УВД), который оповещает расчёты КОСР аэропорта. Время непрерывного включения данной сирены должна быть не менее 1-ой минуты.

2.2.26. В целях наиболее полного выполнения, поставленных задач в условиях скопления/заторов транспортных средств на перроне или в условиях видимости ниже оптимальных могут потребоваться соответствующие инструктивные указания, оборудование, подъездные дороги и/или процедуры для доступа противопожарных транспортных средств СПАСОП аэропорта.

2.2.27. Кроме того, могут использоваться другие подходящие средства, такие, например, как обходные дороги, передачи органом ОВД (УВД) по радиотелефонной связи, указаний по наземному наведению, основанных на показаниях обзорного радиолокатора, определение органом ОВД (УВД) места авиационного происшествия и информация во избежание столкновения, получаемую либо с помощью оборудования, установленного на противопожарных транспортных средствах, либо обеспечиваемую обзорным радиолокатором, имеющимся в распоряжении органа ОВД (УВД). В целях управления противопожарными транспортными средствами СПАСОП, на участке от пожарного депо или от зоны(зон) ожидания до места авиационного происшествия они могут быть сформированы в колонну, и орган ОВД (УВД) может направлять противопожарное(ые) транспортное(ые) средство(а), находящееся(иеся) во главе этой колонны.

2.2.28. На аэродроме должны быть не менее 2-х основных пунктов для быстрой повторной заправки АПА водой во время ликвидации пожаров на ВС и объектах аэродрома – водоемы (открытые или закрытые), а также дополнительные (запасные) – гидранты.

Примечание: Гидранты являются дополнительными (запасными) пунктами повторной заправки водой АПА, так как время заправки водой АПА через гидранты, намного увеличивается чем от основных пунктов заправок.

2.2.29. На аэродроме должен быть, по крайней мере, двукратный запас пенообразователя по отношению к общему количеству, указанному в таблицах приложения № 4 настоящих Правил. Требования к пенообразователям указаны в приложении № 9 настоящих Правил.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	2/10
	Администрирование и контроль документа		

2.2.30. Как правило, в аэропорту следует предусматривать наличие как основных, так и дополнительных огнегасящих веществ. Основные огнегасящие вещества оказывают продолжительное действие, т. е. в течение нескольких минут или более продолжительного времени. Дополнительные огнегасящие вещества обладают способностью быстро подавлять огонь, но их взаимодействие носит кратковременный характер и обычно прекращается, когда нет их подачи.

2.2.31. Основными огнегасящими веществами следует считать:

- a) пену, отвечающую минимальным характеристикам уровня А;
- b) пену, отвечающую минимальным характеристикам уровня В;
- c) пену, отвечающую минимальным характеристикам уровня С;
- d) сочетание этих веществ.

Желательно, чтобы основное огнегасящее вещество, используемое в аэропортах категории ВПП аэродрома по УТПЗ 1 - 3 отвечало минимальным характеристикам уровней В или С пены.

2.2.32. Дополнительными огнегасящими веществами следует считать:

- a) сухие химические порошкообразные вещества (классов В и С);
- b) другие огнегасящие вещества, обеспечивающие по крайней мере такую

же эффективность пожаротушения.

2.2.33. При выборе сухих химических порошкообразных веществ, для использования вместе с пеной необходимо проявлять осторожность для обеспечения их совместимости.

2.2.34. Количество веществ, указанные в таблицах 1 и 2 приложения № 4 настоящих Правил, определялось путем объединения всего количества огнегасящих веществ, которые необходимы для подавления огня на одну минуту в практической критической зоне, и количества огнегасящих веществ, которые необходимы для длительного подавления огня после этого и/или для возможного полного устранения пожара.

2.2.35. Количество концентрата пены, отдельно доставляемого на противопожарном транспортном средстве для образования пены, должно соответствовать рекомендуемому количеству воды, для образования пены и выбранному концентрату пены, и количество концентрата пены должно быть достаточным для обеспечения, по крайней мере, двух полных заправок такого количества воды, если достаточное дополнительное количество воды имеется в наличии, чтобы гарантировать быстрое пополнение перевозимого объема воды.

2.2.36. Количество воды, необходимое для производства пены, рассчитывается на основании нормы расхода в 8,2 л/мин/м², отвечающей характеристикам уровня А, 5,5 л/мин/м² для пены, отвечающей характеристикам уровня В, и 3,75 л/мин/м² для пены, отвечающей характеристикам уровня С. Такие нормы расхода, при которых обеспечивается подавление огня в течение одной минуты, считаются минимальными.

2.2.37. Существуют аэродромы, на которых используется пена, отвечающая характеристикам более чем одного уровня, например, сочетание пены уровней А и В, что может приводить к ошибкам в расчетах ее количества или пополнения запасов. Поэтому не рекомендуется использовать сочетание пены, отвечающие характеристикам различного уровня.

2.2.38. Количество различных огнегасящих веществ, которыми обеспечиваются АПА, должно соответствовать категории аэропорта и таблиц 1 и 2 приложения № 4 настоящих Правил. В аэропорту резервный запас концентрата пены, эквивалентный количеству составляющих ее огнегасящих веществ в размере 200 %, указанных в таблицах 1 и 2 приложения № 4 настоящих Правил, должен поддерживаться для целей пополнения запаса на транспортных средствах. Это позволит, если необходимо, пополнять запас на транспортных средствах сразу после проведения аварийно-спасательной операции

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	2/11
	Администрирование и контроль документа		

и полностью сохранить второй комплект огнегасящих веществ на случай возникновения непредвиденных обстоятельств, прежде чем представится возможность пополнить запас веществ в аэропорту. В целях определения количества резервного запаса количество концентрата пены на противопожарных транспортных средствах, превышающее количество, указанное в таблицах 1 и 2 приложения № 4 настоящих Правил, может считаться дополнением к резервному запасу.

2.2.39. Резервный запас дополнительных веществ, эквивалентный 100 % количеству, указанному в таблице 2 приложения № 4 настоящих Правил, должен сохраняться на аэродроме для пополнения запаса на транспортных средствах. Следует предусматривать также наличие соответствующего вытесняющего газа, необходимого для использования резервного запаса дополнительных веществ. Кроме того, на аэродромах категорий ВПП аэродрома по УТПЗ 1 и 2, на которых 100 % воды заменено дополнительными веществами, должен обеспечиваться резервный запас дополнительных веществ в размере 200 %.

2.2.40. В тех случаях, когда предполагается большая задержка в пополнении этих запасов, количество резервного запаса, указанного в пунктах 2.2.38 и 2.2.39 настоящих Правил, должно быть увеличено, что определяется, кроме всего прочего, следующими соображениями:

- a) расположением здания АСС СПАСОП (она может быть на значительном расстоянии);
- b) наличием необходимых запасов;
- c) временем доставки;
- d) соображениями таможенного характера.

2.2.41. При эксплуатации транспортного средства его цистерна должна быть полностью заполнена пеной, поскольку ее частичное заполнение повлияет на устойчивость этого средства при выполнении разворотов на скорости. Кроме того, если над поверхностью пены будет находиться слой воздушного пространства, то могут возникнуть серьезные проблемы осадкообразования в протеиновой пене вследствие ее окисления и перемешивания. В тех случаях, когда используются концентраты протеиновой пены, необходимо периодически сливать все содержимое и промывать всю систему, чтобы в цистерне не оставалось осадка протеиновой пены.

2.2.42. На аэродроме должна быть аварийно-спасательная станция (далее - АСС) с пожарным депо для размещения и обеспечения дежурства персонала СПАСОП, пожарно-спасательного расчета, АПА и других аварийно-спасательных средств. Требования к АСС и пожарному депо указаны в приложении № 10 настоящих Правил.

2.2.43. АСС должна быть оборудована:

- a) прямой связью с диспетчерскими пунктами ОВД (старт, руление, посадка) и наблюдательным пунктом за взлётом/посадкой ВС;
- b) прямой, не наборной, телефонной связью или радиостанцией с диспетчером дежурной ближайшей службы пожарной безопасности;
- c) звуковой и голосовой системой объявления сигнала «Тревога».

2.2.44. АСС следует располагать таким образом, чтобы предусмотреть обеспечение прямого и удобного подъезда аварийно-спасательных и противопожарных средств в любую зону ВПП аэродрома с учетом минимального количества поворотов. Допускается (на время взлета и посадки ВС) размещение АПА с боевыми расчетами вблизи ВПП аэродрома, в месте, для обеспечения нормативного времени развертывания АПА.

2.2.45. На АСС, по крайней мере, на одной, должны быть предусмотрены наблюдательные пункты для обеспечения наблюдений за взлетом и посадкой ВС на каждой ВПП. Наблюдательные пункты (пункт) должны быть оснащены оптическими приборами для наблюдения (биноклем), связью с диспетчером пожарной связи и кнопкой включения сигнала

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	2/12
	Администрирование и контроль документа		

«Тревога» для расчётов СПСР. Наблюдательный пункт может быть организован над зданием АСС, а также допускается совмещение наблюдательных пунктов (пункта) с диспетчерским пунктом ОВД (УВД), имеющим полного обзора летного поля.

2.2.46. На аэродроме должны быть аварийные подъездные дороги, обеспечивающие минимальное время разворачивания боевого расчёта АПА, а также, выдерживающие нагрузку самых тяжелых транспортных средств, которые используются ими, пригодны к эксплуатации в любых погодных условиях, обеспечивающие доступ к вероятным местам авиационных событий и к источникам водоснабжения, свободного заезда в зоны взлета и захода на посадку, расположенных на расстоянии 1000 метров от каждого конца ВПП аэродрома.

2.2.47. Особое внимание следует обратить на обеспечение аварийных подъездных дорог постоянного доступа в зоны захода на посадку на расстоянии 1000 м от порога ВПП, или по крайней мере от порога ВПП, до границы аэропорта. Если территория аэропорта обнесена забором, то доступ в эти зоны должен быть облегчен за счет установки ворот аварийного въезда или легко открываемых шлагбаумов.

2.2.48. Аварийные подъездные дороги и расположенные на них мосты должны выдерживать нагрузку самых тяжелых транспортных средств, которые будут по ним двигаться, и проектироваться таким образом, чтобы быть пригодными к эксплуатации в любых погодных условиях. Поверхность дорог, проходящих в пределах 90 м от ВПП, должна быть обработана таким образом, чтобы исключить возможность эрозии почвы и попадания мусора на ВПП. Следует предусматривать достаточный запас высоты для проезда наиболее крупногабаритных транспортных средств под препятствиями. По мере возможности, необходимо организовывать движение по дорогам таким образом, чтобы обеспечить проезд транспортных средств в обоих направлениях.

2.2.49. В тех местах, где поверхность дороги сливается с окружающей местностью или где невозможно различить направление заметённых снегом дорог, необходимо устанавливать придорожные маркеры с интервалом около 10 м.

2.2.50. Если аварийная подъездная дорога, на которой, как правило, имеются ворота или легко открываемые шлагбаумы, выводит на дорогу, по которой осуществляется движение общественного транспорта, следует соответствующим образом произвести маркировку внешней стороны ворот или шлагбаумов с указанием их назначения и предупреждением о запрещении стоянки транспорта в непосредственной близости от них.

2.2.51. Следует должным образом спроектировать перекрестки, имеющие соответствующий радиус для маневра противопожарных и аварийно-спасательных транспортных средств, с целью их беспрепятственного прохода через аварийные ворота или шлагбаумы.

2.2.52. Комплекс средств на аварийной подъездной дороге, а также ворота и шлагбаум следует по мере необходимости периодически осматривать и проверять с целью опробования надлежащего функционирования любых механических элементов для обеспечения надежности их работы в аварийной обстановке.

2.2.53. Если какие-либо ворота сделаны из неломкого материала и защищены другими механическими средствами, то доступ через такие ворота должен легко обеспечиваться, в том числе, чтобы ключи к ним постоянно находились на противопожарных и аварийно-спасательных транспортных средствах аэропорта.

2.2.54. На аэродроме стоянки ВС должны оснащаться передвижными огнетушителями из расчета не менее одного огнетушителя на две стоянки.

2.2.55. Огнетушитель должен иметь запас огнетушащего состава не менее 40 кг и возможность перемещения и приведения в действие одним человеком. Допускается замена одного передвижного огнетушителя несколькими, с меньшим запасом огнетушащего состава, при этом суммарный запас огнетушащего состава должен быть не менее 40 кг.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	2/13
	Администрирование и контроль документа		

2.2.56. При передаче в аренду мест стоянок ВС для технического обслуживания или хранения ВС, ответственность за обеспечение мест стоянок первичными средствами пожаротушения и их содержание (за арендодателем или арендатором) должна быть определена в договоре на аренду мест стоянок.

2.2.57. Эксплуатант аэропорта (аэродрома) для предотвращения возникших аварийных ситуаций в аэропорту (аэродроме) с учетом полетов воздушных судов и другой деятельности аэропорта (аэродрома), эффективного использования поисково-спасательных сил и средств, а также взаимодействия с министерствами, ведомствами и организациями, входящих в состав ЕАПСС и других организаций, в обязательном порядке должен разработать и утвердить «План мероприятий на случай аварийной обстановки на территории и в районе ответственности аэропорта (аэродрома) эксплуатанта».

2.2.58. По каждому случаю должен быть разработан отдельный План.

2.2.59. Планы должны содержать:

а) виды аварийных ситуаций, для которых составляются планы мероприятий. К видам аварийных ситуаций относятся:

- i. аварийные ситуации с воздушными судами;
- ii. акты саботажа, включая угрозы применения взрывных устройств (данный «План» разрабатывается представителями службы по авиационной безопасности);
- iii. незаконный захват воздушного судна (данный «План» разрабатывается представителями службы по авиационной безопасности);
- iv. поисково-спасательные операции (План ПСО);
- v. происшествия, связанные с опасными грузами;
- vi. пожары в зданиях;
- vii. стихийные бедствия и чрезвычайные ситуации в области общественного здравоохранения (чрезвычайными ситуациями в области общественного здравоохранения являются повышенный риск распространения пассажирами или грузами серьезного инфекционного заболевания в международном масштабе посредством воздушного транспорта и вспышки эпидемии инфекционной болезни, потенциально охватывающие значительную часть аэродромного персонала);

b) органы, участие которых предусмотрено в планах;

c) ответственность и роль каждого органа, а также должностных лиц;

d) определенное место для Координационного центра (вспомогательного Координационного центра) поиска и спасания, а также определённые транспортные средства повышенной проходимости для НГОПСР и Руководителя АСР (ПСР);

e) информацию о должностных лицах и номерах телефонов сотрудников, с которыми должна устанавливаться связь в случае возникновения конкретной аварийной ситуации;

f) мероприятия по удалению ВС, потерявшего способность двигаться;

g) карту аэропорта (аэродрома) и района ответственности, с нанесенной сеткой прямоугольной системы координат.

2.2.60. На аэродроме должно быть определено, что в тех случаях, когда дозаправка топливом воздушного судна выполняется во время посадки, высадки пассажиров или нахождения их на борту, наземное оборудование размещается таким образом, чтобы можно было:

а.) Использовать достаточное количество выходов, для быстрой аварийной эвакуации пассажиров бортпроводниками или экипажем ВС, которые во время заправки ВС, с пассажирами на борту ВС должны стоять у каждого выхода и по команде СНО (ИТС) с земли,

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	2/14
	Администрирование и контроль документа		

организовать быструю аварийную эвакуацию пассажиров на безопасное расстояние (не ближе 100 метров) от аварийного ВС;

b) Беспрепятственно осуществить эвакуацию от каждого из выходов, подлежащих использованию в аварийной ситуации на безопасное расстояние (не ближе 100 метров)

от аварийного ВС;

c) Немедленного и эффективного задействования боевого расчёта СПАСОП.

2.2.61. На аэродроме, для проведения практической подготовки личного состава СПАСОП должен быть учебно-тренировочной полигон, оборудованный:

- i. самолётом-тренажёром;
- ii. дымокамерой;
- iii. учебно-тренировочной башней;
- iv. полосой препятствием;
- v. учебно-тренировочным домиком;
- vi. площадками для тушения пожара на двигателе, шасси, стекающего топлива и т.д.

Требования к учебно-тренировочному полигону СПАСОП указаны в приложении №11 настоящих Правил.

2.3. Общие особенности для всех аварийных ситуаций

2.3.1. После получения уведомления от органа ОВД (УВД) об объявлении аварийной ситуации, требуемое оборудование перебрасывается на место авиационного происшествия или в заранее предписанные аварийные позиции. После получения сигнала «Тревога» Руководитель АСР и ПСР аэропорта (аэродрома), на которого возложено руководство, несет полную ответственность за все последующие действия по спасанию и борьбы с пожаром.

2.3.2. Позиции готовности противопожарных транспортных средств в отношении конкретной ВПП для реагирования в случае аварийной ситуации могут заранее определяться и указываться в соответствующих документах для обеспечения наиболее возможной их готовности.

2.3.3. При ожидаемой аварийной посадке воздушного судна стартовые, пожарно-спасательные расчеты (СПСР) занимают заранее намеченные исходные позиции на летном поле. При приземлении ВС все аэродромные пожарные автомобили следуют к предполагаемому месту его остановки.

2.3.4. В случае, если при приземлении возникает пожар ВС, личный состав СПСР принимает все необходимые меры к его ликвидации.

2.3.5. В аварийных ситуациях, в случае отказа шасси или разрушения пневматиков, всегда есть вероятность, что воздушное судно скатится с ВПП и столкнется с аварийно-спасательными средствами. В таких случаях желательно, чтобы аварийно-спасательные средства находилось вблизи точки касания воздушного судна с землей и затем, после его приземления, следовали за ним по ВПП.

2.3.6. Предоставление поисковых и аварийно-спасательных средств, для проведения АСР и ПСР на территории и в районе ответственности аэропорта (аэродрома) следует организовывать в соответствии с действующим «Планом мероприятий на случай аварийной обстановки на территории и в районе ответственности аэропорта (аэродрома) эксплуатанта». Постоянно должна поддерживаться связь между поисковыми и аварийно-спасательными, а также противопожарными транспортными средствами, пожарным депо и органом ОВД (УВД). По мере возможности, органы ОВД (УВД), обеспечивающие взаимодействие, должны контролировать заранее определенные аварийные частоты.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	2/15
	Администрирование и контроль документа		

2.3.7. Дополнительные ресурсы должны выделяться, если известно, что место авиационного происшествия находится за пределами районов (зон), обеспеченными обычной противопожарной защитой (подземные источники воды или гидранты), или в тех случаях, когда может потребоваться доставка воды. Необходимо провести подготовительные мероприятия, чтобы быть уверенными в том, что дополнительные огнегасящие вещества доставляются на место авиационного происшествия.

2.3.8. Весь персонал, непосредственно задействованный на месте авиационного происшествия или при тушении пожара на зданиях и объектах аэропорта, должен иметь соответствующую защитную одежду. В ходе подготовки личный состав СПАСОП должен быть ознакомлен с преимуществами и недостатками своего защитного оборудования, чтобы у них не создавалось ложного чувства безопасности, и они понимали, что могут эвакуировать пассажиров воздушного судна или из зданий и объектов аэропорта, в опасных условиях.

2.3.9. Выезд по сигналу «Тревога» или «Готовность №3», на место авиационного происшествия или на тушение пожара в зданиях и объектах аэропорта, а также проведение аварийно-спасательных и противопожарных работ личным составом СПАСОП аэропорта, без соответствующей защитной одежды и защитного оборудования, **категорически запрещается!!!**

2.3.10. Пожарные рукава, которые предполагается использовать в случае возникновения пожара, должны наполняться после того, как оборудование будет надлежащим образом развернуто и подготовлено к работе. Если не имеется очевидных признаков пожара, все оборудование, в случае необходимости, должно быть подготовлено для немедленного реагирования.

2.3.11. В случае разлива воспламеняющейся жидкости без возгорания важно устранить максимальное, по возможности, количество источников воспламенения, но при этом разлившееся топливо следует нейтрализовать или покрыть пеной. Источники, от которых работает зажигание двигателей, должны быть отключены или охлаждены. В двигателях турбореактивных воздушных судов, может сохраняться достаточное количество теплоты, чтобы воспламенить пары топлива, в течение 30 мин после их выключения или 10 мин для воздушных судов с поршневыми двигателями.

2.3.12. Важно иметь постоянный запас воды, но часто это невозможно обеспечить во всех местах. Должны действовать положения, предусматривающие обеспечение требуемого потока воды для тушения пожара. Очень важно, предварительно оговаривать предоставление дополнительных ресурсов, в аварийной обстановке.

2.3.13. При проведении спасательных работ следует пользоваться, по мере возможности, имеющимися дверями и люками, однако персонал СПАСОП должен уметь пробивать обшивку воздушного судна и иметь для этого необходимые инструменты. На обшивках фюзеляжа ВС имеются специальные обозначенные места, где отсутствует любая коммуникация. Эти места обозначены в виде нарисованных уголков, в основном, желтого или серого цвета.

Примечание. В некоторых случаях, неправильное применение инструментов силового проникновения, приводит к неожиданному разливу топлива, что повышает опасность возникновения пожара.

2.3.14. Спасание находящихся на борту воздушного судна людей является приоритетной задачей, и она должна выполняться как можно быстрее. Эвакуация травмированных людей из опасных условий и зон, находящихся под угрозой пожара, должна осуществляться очень осторожно, чтобы не ухудшать их состояние.

2.3.15. Сломанные трубопроводы, по которым подается топливо, гидравлическая жидкость (воспламеняющегося типа) спирт или масло, должны быть закрыты или согнуты, когда это возможно, чтобы уменьшить объем вытекающей жидкости и снизить интенсивность пожара.

2.3.16. Если нет возможности контролировать источник нагрева и пожара, то открытые, но не горящие топливные баки, должны быть защищены соответствующими огнегасящими веществами (залить слоем пены), чтобы предотвратить воспламенение или взрыв.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	2/16
	Администрирование и контроль документа		

2.3.17. В целях спасения и обеспечения вентиляции могут использоваться оконные проемы воздушного судна. Некоторые из них спроектированы таким образом, что их можно использовать как аварийные выходы. На всех воздушных судах эти выходы имеют специальные обозначения и оборудованы приспособлениями для открывания запоров как с внутренней, так и с внешней стороны кабины.

2.3.18. Двери кабин воздушного судна могут быть использованы в качестве аварийных выходов, за исключением тех, которые невозможно использовать. За редким исключением эти двери открываются наружу. Когда выходы используются для целей вентиляции, они должны быть открыты с подветренной стороны.

2.3.19. Необходимо обеспечить строгое соблюдение правила «не курить», запрещающего курение на месте авиационного происшествия и в непосредственной близости от него.

2.4. Борьба с пожаром на воздушных судах или в зданиях и объектах аэропорта

2.4.1. Основная задача СПАСОП аэропорта заключается в том, чтобы подавить пожар, возникающий в результате авиационного происшествия или в зданиях и объектах аэропорта, в целях создания условий для эвакуации лиц, находящихся на борту воздушного судна или в зданиях и объектах аэропорта. Рекомендуемое оборудование и методы его использования в целом направлены на достижение этой цели. Рекомендации, содержащиеся в данном разделе, предназначены для того, чтобы им руководствовалось ответственное лицо при осуществлении мер по ликвидации авиационного происшествия/инцидента или ЧП/ЧС в аэропорту.

2.4.2. **Пожары, относящиеся к категории А.** Пожары, при которых происходит горение внутренних обивочных или аналогичных твердых горючих материалов, относятся к материалам категории А, и их тушение должно сопровождаться охлаждением. Ответственное лицо может при пожарах подобного типа с успехом применить воду, которую желательно распылять в виде тумана. Опыт, правильное планирование и знание того, как эффективнее всего использовать имеющееся оборудование и вещества, могут лучше всего помочь при принятии решения.

2.4.3. **Горение горячих тормозных устройств и колес.** Нагревание колес и пневматиков воздушных судов представляет собой потенциальную угрозу возникновения взрыва, которая значительно возрастает при пожаре. Чтобы не подвергать персонал СПАСОП неоправданной опасности, важно делать различие между горячими и горящими тормозными устройствами. Горячие тормозные устройства, как правило, охлаждаются сами по себе, без огнегасящих веществ. В большей части руководств по эксплуатации винтовых воздушных судов рекомендуется, чтобы члены экипажа поддерживали достаточно высокие обороты винта для создания мощного охлаждающего потока воздуха для колес. На большинстве колес реактивных воздушных судов имеются пробковые предохранители, которые могут ослаблять давление в пневматиках до того, как давление в них достигнет опасных пределов. При тушении горящих колес персонал СПАСОП должен приближаться к колесам под углом спереди и сзади, проявляя при этом большую осторожность, но никогда сбоку, находясь на линии оси. Поскольку теплота передается на колесо от тормозного устройства, очень важно, чтобы огнегасящее вещество подавалось именно в эту зону.

2.4.4. При быстром охлаждении горячего колеса, особенно какой-то его части, оно может взорваться. Подача компактных струй воды может быть применена в качестве крайней меры. Тонко распыленная струя воды или непрямая подача компактной струи могут быть использованы для охлаждения горячих тормозных устройств. Сухие химические вещества являются эффективными огнегасящими веществами, но их не рекомендуется использовать в качестве эффективного вещества для тушения пожара такого типа.

2.4.5. **Пожары в реактивных двигателях.** Некоторые гражданские и военные воздушные суда оснащены вспомогательными реактивными двигателями для быстрого обеспечения дополнительной тяги в аварийных ситуациях и для взлетов с реактивным ускорителем (JATO).

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	2/17
	Администрирование и контроль документа		

Как правило, эти двигатели устанавливаются в гондолах, в хвостовом обтекателе фюзеляжа, в его нижней части или по бокам, или в нижней части фюзеляжа.

2.4.6. Если реактивные двигатели охвачены пламенем, то приближаясь к ним, необходимо проявлять осторожность. Если двигатели должны воспламениться, не следует предпринимать попыток для тушения огня. Вода или пена могут эффективно применяться для подавления огня, окружающего реактивные двигатели, однако горение самих двигателей не может быть остановлено из-за наличия в реактивном топливе окисляющего компонента. Эти двигатели горят с большей интенсивностью, но в течение короткого периода времени и, как правило, не являются источником значительного повреждения, поскольку их камеры настолько хорошо изолированы, что требуется несколько минут очень интенсивного нагревания для их воспламенения. Как правило, нагревание подобной интенсивности привело бы к неустранимым повреждениям или человеческим жертвам еще до того, как произошло бы воспламенением реактивных двигателей.

2.4.7. Если пожар не возник, то воспламенители и кабели цепей зажигания реактивного двигателя, установленных на самолете, потерпевшем аварию, должны демонтироваться специально обученным персоналом в кратчайший срок с целью уменьшения вероятности случайного воспламенения от паразитного напряжения, которое может возникнуть в проводах цепи зажигания.

2.4.8. **Внутренние пожары на двигателях (поршневых).** Если горение двигателя происходит внутри гондолы и если пожар не может быть подавлен с помощью противопожарных систем воздушного судна, сначала следует применить чистые огнегасящие вещества, поскольку при использовании внутри гондолы они намного эффективнее воды и пены. Кроме того, можно использовать сухие химические вещества, хотя они могут вызвать дополнительные повреждения самолета. Чтобы избежать нагревания смежных частей воздушного судна, на внешнюю поверхность следует наносить пену или воду. С винтами обращаться надо с осторожностью и касаться их не следует, даже если они не вращаются.

2.4.9. **Внутренние пожары на газотурбинных двигателях (турбореактивных).** Пожары внутри камер сгорания газотурбинных двигателей легче всего устраняются, если летный экипаж может сохранить обороты двигателя. Это также способствует обеспечению безопасности. Пожарные не будут предпринимать никаких мер в связи с выхлопными газами, однако им, возможно, потребуется защищать от их воздействия горючие материалы. Пожары на газотурбинных двигателях, распространившиеся за пределы камер сгорания, но происходящие внутри гондол, лучше всего подавлять с помощью системы пожаротушения, установленной на воздушном судне. Если пожар будет продолжаться после того, как возможности системы, установленной на воздушном судне, будут исчерпаны, и турбина будет остановлена, то для подавления пожара могут быть использованы чистые огнегасящие вещества. Кроме этого, можно также использовать сухие химические вещества, хотя они могут вызвать дополнительные повреждения самолета.

2.4.10. Пена или распыляемая вода должны наноситься на внешние поверхности, чтобы охлаждать близко расположенные конструкции воздушного судна. Пена может подаваться в воздухозаборники и выхлопные устройства газотурбинных двигателей лишь в том случае, если подавление пожара с помощью других веществ оказалось невозможным и существует угроза распространения пожара.

2.4.11. Персонал СПАСОП должен находиться на расстоянии по крайней мере 10 м от передней и боковой сторон работающего газотурбинного двигателя, чтобы избежать засасывания.

2.4.12. Оставаться на расстоянии до 500 м сзади самолета в зависимости от его размеров, чтобы не попасть в опасную зону воздействия реактивной струи.

2.4.13. Тушение пожаров, сопровождаемых горением титана. На некоторых двигателях имеются части, изготовленные из титана, которые, если воспламеняются, не могут быть потушены с помощью обычных огнегасящих веществ, имеющихся в распоряжении большинства расчетов СПАСОП. Если подобные пожары происходят внутри гондол,

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан		Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа		Глава/Стр.	2/18

необходимо дать им догореть, так как это не подвергает серьезной опасности самого воздушного судна, если только:

2.4.14. снаружи не имеется горючих смесей воздуха и паров, которые могут вспыхнуть от соприкосновения с пламенем или горячими поверхностями двигателя;

2.4.15. имеется в наличии пенный или водный раствор, с помощью которого можно предотвратить разрушение гондолы или окружающих незакрытых конструкций воздушного судна.

2.4.16. Пожары, связанные с хвостовыми двигателями самолетов. Двигатели, установленные в хвостовой части фюзеляжа самолета или в сочетании с вертикальным стабилизатором, представляют особые проблемы при тушении возникающих в них пожаров. В некоторых случаях, когда двигатели установлены по бокам фюзеляжа, они могут оборудоваться панелями для доступа к ним при пожаре, которые располагаются таким образом, что исключается возможность полного ввода наконечников на выдвигающихся пожарных стволах огнетушащих установок.

2.4.17. Другая проблема возникает в связи с высотой расположения этих двигателей относительно уровня земли. Высота может достигать 10,5 м, а это требует применения лестниц, подъемных рабочих платформ на огнетушащих установках и выдвигающихся пожарных стволов для подачи соответствующих огнегасящих веществ. Кроме этого, следует учитывать еще и тот аспект, что персонал и транспортные средства, задействованные в тушении горящего двигателя, не должны находиться непосредственно под двигателем, где существует опасность попадания на них вытекающего топлива, расплавленного металла, или могут возникать очаги пожара на земле. Рабочие позиции, занимаемые снаружи воздушного судна, перед двигателями или сзади них, позволяют обеспечивать подачу огнегасящих веществ, при условии, что имеется соответствующий пожарный ствол, а темпы и схема их подачи могут обеспечить эффективное поступление выбранного огнегасящего вещества.

2.4.18. Выбор используемого огнегасящего вещества производится на месте, но, как и при всех операциях по тушению пожаров, основной целью должна быть быстрая локализация пожара и минимальная величина ущерба, причиняемого в результате тушения пожара. Некоторые вещества, особенно чистые огнетушащие вещества, сухие химические порошки и в меньшей степени CO₂, могут обеспечивать локализацию огня в отсеченных зонах в двигателе без какого-либо загрязнения различных узлов и вспомогательных систем. Они эффективны при пожарах, связанных с возгоранием топлива и электрического оборудования, а также в случае вытекания топлива, которое может вызвать возникновение очагов пожара на земле. Если пожар в двигателе усиливается, то первоочередное внимание следует уделять возможности его воздействия на соседние конструкции. При этом очень важно после ликвидации инцидента информировать эксплуатантов воздушных судов о типе примененных веществ, чтобы они могли принять необходимые профилактические меры по защите от коррозии или других воздействий, в зависимости от сложившейся ситуации.

2.4.19. Тушение пожаров, сопровождаемых горением магния. Наличие в конструкциях воздушных судов сплавов магния создает дополнительные трудности для тушения пожара, сопровождаемого воспламенением этого металла. Форма и масса элементов на магниевой основе, входящих в состав обычного фюзеляжа, таковы, что воспламенение их происходит лишь после довольно значительного воздействия на них огня, но исключением являются тонкие формы магния, имеющиеся в некоторых газотурбинных силовых установках и компонентах шасси.

2.4.20. Тушение пожаров, сопровождаемых горением магния, на начальном этапе их возникновения может осуществляться путем применения огнегасящих веществ, специально предназначенных для тушения воспламеняющихся металлов. Однако при горении большого количества магния наиболее эффективное окончательное подавление огня обеспечивается подачей большого количества воды с помощью сплошной струи. Тушение пожара с применением сплошной струи воды нежелательно, если основным огнегасящим веществом служит пена, поскольку потоки воды будут смывать пенное покрытие. После

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	2/19
	Администрирование и контроль документа		

завершения всех аварийно-спасательных работ и применения всех возможных способов подавления огня рекомендуется подавать сплошной поток воды на продолжающие гореть магниевые компоненты, даже если сразу может произойти локальная интенсификация пламени и образование большого количества искр.

2.5. Водоснабжение аэропорта

2.5.1. Следует заранее создавать дополнительные запасы воды для оперативного пополнения противопожарных транспортных средств. Цель создания таких дополнительных запасов воды с соответствующим давлением и потоком заключается в обеспечении быстрого пополнения противопожарных транспортных средств. Это обеспечивает соблюдение принципа постоянного применения огнегасящих веществ для поддержания условий, способствующих использованию противопожарных транспортных средств на месте авиационного происшествия или пожара в зданиях и объектах аэропорта, в течение гораздо более длительного периода, чем предусмотрено указанным в таблицах 1 и 2 приложения № 4 настоящих Правил минимальным количеством воды.

2.5.2. Дополнительная вода для пополнения транспортных средств может потребоваться иногда всего через пять минут после авиационного происшествия или начала тушения пожара в зданиях и объектах аэропорта, и поэтому следует проводить анализ для определения расстояния, на котором должны находиться транспортные средства, предназначенные для пополнения водой, их соответствующие водоёмы и гидранты.

2.5.3. При проведении такого анализа следует учитывать перечисленные ниже факторы, но не ограничиваясь только ими:

- a) размеры и типы воздушных судов, использующие аэродром;
- b) вместимость и нормы расхода аэродромных противопожарных транспортных средств;
- c) наличие противопожарного водоснабжения из водоемов (открытых, закрытых);
- d) использование естественных источников водоснабжения в целях борьбы с пожаром;
- e) наличие стратегически расположенных гидрантов;
- f) время реагирования противопожарного транспортного средства;
- g) сохраненные данные о воде, использованной во время авиационных происшествий и тушении пожаров в зданиях и объектах аэропорта;
- h) необходимость и наличие дополнительных насосов;
- i) наличие дополнительных запасов для загрузки на противопожарные транспортные средства;
- j) уровень поддержки, оказываемой местными уполномоченными аварийно-спасательными службами;
- k) заранее определенный порядок реагирования местных уполномоченных аварийно-спасательных служб;
- l) наличие стационарных насосов, которые могут обеспечивать быстрое и менее затратное пополнение водой противопожарных транспортных средств;
- m) дополнительные запасы воды, находящиеся по соседству с районами тренировок аэропортовой противопожарной службы;
- n) избыточное противопожарное водоснабжение из водоемов аэропорта.

2.6. Обучение и подготовка личного состава СПСР СПАСОП

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	2/20
	Администрирование и контроль документа		

2.6.1. В каждом аэропорту (аэродроме) составляются Оперативные планы по тушению пожаров на ВС и объектах, который утверждается руководителем аэропорта (аэродрома) и согласовывается с руководителем территориального УЧС.

2.6.2. Личный состав СПСР СПАСОП в соответствии с нормативами по пожарно-строевой подготовке должен быть обучен методам и тактике тушения пожаров на ВС и объектах аэропорта (аэродрома) имеющими средствами.

2.6.3. В целях отработки Оперативных планов по тушению пожаров на ВС и объектах, повышения тактической выучки и обеспечения контроля, за подготовленностью противопожарных подразделений аэропорта (аэродрома), территориального органа УЧС и других взаимодействующих ведомств, периодически, в согласованные сроки (1 раз в квартал со всеми сменами) проводятся совместные занятия, в соответствии с утвержденным Планом аэропорта на текущий год.

2.6.4. Для координации совместных действий, при тушении пожаров в аэропорту и проведения занятий личного состава противопожарных подразделений территориального органа УЧС и СПСР СПАСОП аэропортов (аэродромов), необходимо использовать «Программу подготовки личного состава СПАСОП Службы поискового, аварийно-спасательного обеспечения полетов в аэропортах (аэродромах) эксплуатанта».

2.6.5. С целью закрепления теоретических знаний, приобретения и совершенствования практических навыков, привития психологической устойчивости личного состава расчетов КОСР при проведении АСР и ПСР в аэропортах (аэродромах) должны проводиться тренировки и учения с участием взаимодействующих организаций, входящих в состав ЕАПСС:

а) комплексные учения проводятся в аэропортах (аэродромах) не реже 1 раза в год. тренировки с стартовыми, пожарно-спасательными расчетами каждой смены проводятся 1 раз месяц.

б) при сезонных подготовках (ВЛП, ОЗП) проводится проигрывание Оперативных планов по тушению пожаров на ВС и объектах.

2.6.6. Личный состав СПСР СПАСОП, в задачу которого входит аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение полетов ВС, не всегда привлекаются для практических действий в сложных условиях во время пожаров на ВС и объектов, однако чаще ему приходится дежурить.

2.6.7. Основная задача состоит в том, чтобы в процессе подготовки и практических тренировок научить личный состав противопожарных подразделений тактически грамотным действиям с учетом обстановки на месте АП. Это можно достичь регулярным и качественным проведением занятий, тщательно продуманными целевыми тренировками, усложнением обстановки в процессе тренировок, максимально приближенным к реальным условиям пожаров на ВС и объектах.

2.6.8. Путем наиболее тщательного планирования и неукоснительного соблюдения программы учебной подготовки можно обеспечить готовность персонала СПСР СПАСОП и оборудования справиться с серьезным пожаром на ВС и объектах, если такая необходимость возникнет.

Учебную подготовку персонала СПСР СПАСОП можно разделить на две категории, а именно:

а) основную подготовку с использованием и содержанием техники и оборудования;

б) оперативную подготовку, включающую вопросы развертывания персонала СПСР СПАСОП и оборудования в целях подавления огня и обеспечение условий для начала спасательных операций. Вся программа подготовки должна быть направлена на обеспечение эффективного использования персонала СПСР СПАСОП и оборудования в любое время.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	2/21
	Администрирование и контроль документа		

Проведение учебной подготовки персонала СПСР СПАСОП проводится в соответствии с нормативными документами:

- Авиационные правила Республики Узбекистан AR-RFF-001 «Правила обеспечения пожарной безопасности полетов гражданской и экспериментальной авиации Республики Узбекистан».
- Приложение № 14 «Аэродромы».
- «Программы подготовки личного состава СПАСОП службы поискового, аварийно-спасательного обеспечения полетов в аэропортах (аэродромах) эксплуатанта».
- Оперативных планов по тушению пожаров на ВС и объектах данного аэродрома.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	3/1

3. ПРАВИЛА ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, ПРИ НАЗЕМНОМ И ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

3.1. Содержание самолетно-ремонтных комплексов (ангаров), мест стоянок воздушных судов, технологического оборудования и средств механизации

Места стоянок ВС должны быть расположены на расстоянии 80м. от складов горюче-смазочных материалов (далее – ГСМ), станций централизованных заправок самолетов (далее – ЦЗС), стоянок топливозаправщиков, 50м. от производственных зданий и сооружений, за исключением ангаров, где ВС могут устанавливаться не ближе 25м. от ангара, а также должны быть оборудованы средствами связи.

Территория вокруг мест стоянок ВС должна постоянно содержаться в чистоте, очищенной от сухой травы, мусора и горючих материалов.

Обеспечение пожарной безопасности на временных аэродромах и посадочных площадках производится в соответствии с требованиями «Инструкции по организации охраны воздушных судов на оперативных точках (аэродромах) при выполнении специальных авиационных работ на территории Республики Узбекистан».

Для слива отстоя топлива и отработанного масла должны устанавливаться специальные емкости, а для сбора использованных обтирочных материалов (ветоши) - металлические ящики с плотно закрывающимися крышками.

Обтирочные материалы, отстой, и отработанные масла по окончании смены должны убираться лицами, проводившими работы.

Места для курения, установки емкости под слив отстоя топлива и отработанного масла, а также места для сбора использованных обтирочных материалов должны оборудоваться на расстоянии не менее 25м. от ВС и обозначаться на местности указателями (табличками, знаками безопасности).

3.1.1. Порядок размещения ВС на стоянках, а также минимальные, безопасные расстояния между ними устанавливаются «Руководством по аэродромной службе эксплуатанта аэродрома».

3.1.2. Воздушные суда, на которых не проводится техническое обслуживание, должны быть обесточены и заземлены, а входные двери и грузовые люки закрыты на замки и запорты.

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

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

Техническая эксплуатация заземляющих устройств ВС должна осуществляться в соответствии с требованиями «Руководством по аэродромной службе эксплуатанта аэродрома». Контактные гнезда заземляющих устройств мест стоянок ВС должны обозначаться в виде круга красного цвета диаметром 0,3м. с обводкой его кольцом белого цвета шириной 0,1м. и постоянно содержаться, очищенными от земли, снега и льда.

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

Применение: Болтовые соединения не допускается

3.1.5. На местах стоянок ВС запрещается:

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	3/2
	Администрирование и контроль документа		

а) проливать на покрытие (землю) топливо, масло, гидросмесь и другие легковоспламеняющиеся и горючие жидкости. В случае разлива последние должны немедленно посыпаться песком и убираться лицами, производящими работы;

б) курить вне мест, специально отведенных для этих целей;

с) оставлять без надзора работающие средства механизации и технологическое оборудование, а также ВС с подключенными аэродромными источниками электропитания;

д) запускать двигатели или производить другие работы без первичных средств пожаротушения.

3.1.6. Обеспечение первичными средствами пожаротушения (огнетушителями), сохранность, исправность, обслуживание, а также общее обеспечение противопожарной безопасности на стоянках периодического технического обслуживания в аэропортах (аэродромах) возлагается на руководителя Службы наземного обслуживания (СНО).

3.1.7. Обеспечение первичными средствами пожаротушения (огнетушителями), их исправность на период технического и наземного обслуживания ВС на стоянках оперативного обслуживания в аэропортах (аэродромах) возлагается на руководителя аэропорта (аэродрома).

3.1.8. Первичные средства пожаротушения (огнетушители) приобретаются отделом закупочных процедур аэропорта и передаются под материальную ответственность руководителю Службы наземного обслуживания (СНО).

3.1.9. Ответственность за сохранность ВС и первичных средств пожаротушения (огнетушителей) на стоянках оперативного и наземного обслуживания (когда стоянка находится «под охраной») возлагается на САБ соответствующего аэропорта (аэродрома). Контроль обеспечения первичными средствами пожаротушения (огнетушителями) стоянок ВС возлагается на службу ПАСОП аэропорта (аэродрома).

За утраченные в результате хищения первичных средств пожаротушения (огнетушителей) на стоянках ВС, за плохое их содержание или использование не по назначению руководитель Службы наземного обслуживания (СНО) и виновники несут дисциплинарную и материальную ответственность.

3.1.10. Проведение технического обслуживания, пополнение и перезарядка первичных средств пожаротушения (огнетушителей) организуется директором аэропорта через отдел закупочных процедур аэропорта, с составлением договора со сторонней организацией имеющую лицензию на вышеуказанные виды работ.

3.2. Техническое обслуживание планера, двигателей, систем и спецоборудования

3.2.1. Все работы, выполняемые на ВС, с использованием горючих и пожароопасных веществ (заправка, промывка и испытание топливной, масляной, кислородной и гидравлической систем, промывка двигателей и работы с применением органических растворителей, клеев, герметиков и т. п.), должны производиться под руководством лица, ответственного за обеспечение противопожарной безопасности этих работ.

Примечание: при техническом обслуживании ВС и СРК (ангарах), они должны, как правило, защищаться установкой пожаротушения. Устройство установки пожаротушения должна осуществляться в соответствии с «Рекомендациями по проектированию установок пожаротушения самолетов с современных ангаров».

3.2.2. Перед началом работ на ВС с использованием горючих веществ необходимо:

а) обесточить ВС;

б) подключить ВС к заземляющему контуру, убедиться в надежности контакта штыря заземления с контуром, присоединить к ВС, буксировочное водило;

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	3/3
	Администрирование и контроль документа		

с) открыть все имеющиеся на ВС двери, форточки и люки для проветривания и в целях экстренной эвакуации людей в случае возникновения пожара;

д) установить в зоне работ передвижные приточно-вытяжные вентиляционные установки во взрывозащищенном исполнении;

е) установить на рабочем месте средства пожаротушения, предварительно убедившись в их годности.

3.2.3. Горючие вещества, необходимые для работ на ВС, должны доставляться на рабочие места в готовом виде, в ограниченных, обусловленных технологией количествах, в специальных установках, емкостях или таре.

Тара для горючих веществ должна изготавливаться из материалов, не образующих искр, конструктивное исполнение тары должно препятствовать разливу жидкостей.

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

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

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

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

3.2.6. Разрешается использование переносных светильников, электроинструмента, имеющих Сертификат заводов-производителей, подтверждающих их взрывобезопасность и не образующих искрообразование, а также входящих в перечень инструмента конкретного типа ВС.

Переносные светильники и электроинструменты, не имеющие соответствующих Сертификатов, применимые при техническом обслуживании ВС, должны питаться от электросети постоянного тока напряжением 24В и переменного тока не выше 12В. Должны иметь защитную сетку, крюк для подвески, шланговый провод достаточной длины с исправной изоляцией. **Применять трансформаторы на ВС для этих целей запрещается.**

Подключение переносных светильников и электроинструмента к электросети должно проводиться вне ВС. Провод питающий светильник или электроинструмент не должен касаться влажных или горючих поверхностей и не должен иметь заизолированных скруток.

Для работы во взрывоопасной зоне, на топливной, гидравлической, кислородной системах, необходимо использовать переносные светильники только взрывобезопасного исполнения, подтвержденного соответствующим сертификатом.

При обнаружении неисправности светильника, электроинструмента или провода, работу необходимо немедленно прекратить, а электросеть неисправных потребителей обесточить. Исправность переносных светильников и электроинструмента должна проверяться не реже одного раза в месяц, а также перед выдачей на работы.

3.2.7. Огневые работы на ВС не разрешаются. При необходимости проведения сварочных работ детали или узлы должны сниматься с ВС, и их сверку следует проводить в специальных помещениях. В исключительных случаях допускается производить сверку трещин узлов и деталей снаружи ВС при соблюдении следующих дополнительных требований:

Сварочные работы должны производиться под личным наблюдением начальника цеха (смены);

Место проведения работ должно быть обеспечено первичными средствами пожаротушения;

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	3/4
	Администрирование и контроль документа		

Стоянка самолета, на котором проводится огневые работы на ВС должна быть удалена от ангара, других зданий и сооружений аэропорт на расстоянии не менее 50м.

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

Стекающие из систем жидкости должны систематически удаляться по мере накопления и обязательно при перерыве на обед, по окончании смены или завершении работ. Пролитые на землю жидкости должны убираться немедленно (засыпать залитые места чистым сухим песком, после чего песок убрать).

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

3.2.10. Промывка двигателей должна производиться техническими моющими средствами в соответствии с «Руководством по технической эксплуатации ВС».

3.2.11. Для работы внутри топливных баков допускаются специально подготовленные лица, прошедшие дополнительный противопожарный инструктаж.

Лицам, работающим внутри топливных баков, запрещается иметь при себе зажигалки, спички, горючие вежества, а также пользоваться инструментом и обувью способными, вызвать искрообразование, работу проводить только в специальной одежде.

3.2.12. Перед работой необходимо слить топливо из бака, удалить остатки топлива эжекторным пылесосом (последний должен быть с резиновым шлангом без металлического наконечника) и продуть сжатым воздухом. Для освещения внутри топливных баков должны применяться переносные светильники только взрывозащищенного исполнения, отвечающие требованиям п. 3.2.6 настоящих Правил.

3.2.13. Заправка, обслуживание, ремонт и испытание кислородных систем ВС должны производиться на площади, очищенной от следов топлива и масел. Кислород при соединении с жиросодержащими веществами взрывоопасен.

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

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

При обнаружении утечки кислорода из системы заправка кислородом должна быть прекращена, а кабина, салон и отсеки электрооборудования проветрены.

После устранения дефектов кислородная система должна продуваться сухим азотом.

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

3.2.14. При работе с кислородной системой запрещается

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

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	3/5
	Администрирование и контроль документа		

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

Во время заправки, промывки и испытания гидросистемы на ВС проводить какие-либо другие работы не рекомендуется. При обнаружении утечки подачу гидрожидкости следует немедленно прекратить.

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

(а) электрические потребители, питающиеся от сети напряжением выше 12В., должны быть заземлены;

(b) при снятии аппаратуры электросеть ВС должна быть обесточена, штепсельные разъемы закрыты технологическими заглушками, свободные концы проводов изолированы;

(с) системы электрорадионавигационного оборудования при испытании на ВС должны быть оборудованы автоматами защиты электросети, отключающими напряжение при неисправности;

(d) производить осмотр электрических устройств, при обесточенной бортовой электросети. Во избежание коротких замыканий соблюдать особую осторожность, если осмотр требуется выполнять под напряжением;

(е) определять наличие напряжения в цепи только прибором, не допускать проверки «на искру».

3.2.17. При техническом обслуживании электрорадионавигационного оборудования запрещается:

(а) применять предохранители и автоматы защиты, рассчитанные на больший ток, чем предусмотрено схемой;

(b) выполнять монтажные и демонтажные работы на оборудовании, находящемся под напряжением;

(с) закрывать оборудование предметами, ухудшающими теплоотдачу;

(d) оставлять открытыми электрощитки распределительных устройств, распределительные коробки, клемные панели аппаратуры, находящиеся под напряжением;

(е) включать и выключать источники электроэнергии и проверять электрооборудование при заправке или сливе топлива, при утечке топлива;

(f) паять провода в отсеках, где расположены топливные баки, и в местах, где только что производились работы с применением горючих веществ;

(g) устанавливать осветительные и сигнальные лампы, полупроводниковые диоды и т. п. типов и мощностей, не предусмотренных для данной системы;

(h) вскрывать и разбирать в условиях эксплуатации автоматы защиты сети, выключатели, переключатели и концевые выключатели для устранения неисправностей;

(i) использовать изоляционные материалы, не предусмотренные технологией;

(j) подсоединять провода к местам, не предусмотренным монтажной схемой;

(k) подключать под один контактный болт более трех проводов, а также провода, значительно отличающиеся по сечению;

(l) использовать аэродромные источники электроэнергии, напряжение (частота) которых не укладывается в пределы допусков;

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	3/6
	Администрирование и контроль документа		

(m) подключать к ВС аэродромные источники электропитания с неисправными разъемами или поврежденными кабелями.

3.3. Заправка воздушного судна авиатопливом и ГСМ

3.3.1. Заправка ВС авиатопливом и ГСМ, должна проводиться в строгом соответствии с «Авиационными правилами Республики Узбекистан «Технология обеспечения гражданской авиации авиационными горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями» - АП РУз-162, «Инструкцией по мерам пожарной безопасности при заправке воздушных судов и действиям личного состава в случае непроизвольного разлива авиатоплива» (Приложение №13) и «Технологией заправки топливом воздушного судна, заправочным агрегатом («сервисером») с подъемной платформой», а также в соответствии с Руководством по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) и Руководством по технической эксплуатации (далее – РТЭ).

3.3.2. При производстве работ по заправке воздушных судов должны соблюдаться следующие меры пожарной безопасности:

(a) перед заправкой воздушного судна проверяется наличие нормативных средств пожаротушения и инвентаря;

(b) стоянка воздушного судна должна быть очищена от мусора, сухой травы, промасленной ветоши, ГСМ;

(c) проверяются подходы к пожарному инвентарю, оборудованию и средствам связи;

(d) тара для сбора отстоя топлива и масел располагается не ближе 25м. от места стоянки воздушного судна;

(e) не допускаются к заправке воздушного судна топливозаправщики с неисправными глушителями, двигателями, топливопроводами, со снятыми капотами двигателя и насосного отсека, без искрогасителя, без цепей и тросов, штырей заземления, неисправными заправочными пистолетами и наконечниками нижней заправки, а также без огнетушителей;

(f) на воздушном судне во время заправки не производить включений и проверок систем воздушного судна;

(g) перед заправкой ВС необходимо заземлить его и топливозаправщик (далее – ТЗ), а также выровнять потенциалы между ними с помощью металлического троса;

(h) открытая заправка ВС топливом при дожде и сильном ветре с пылью, во время грозы (при разрядах атмосферного электричества) и закрытая заправка при грозовых разрядах запрещается;

(i) курение разрешается только в установленных и оборудованных средствами пожаротушения местах.

Категорически запрещается:

(a) подключать и отключать от ВС источники электроэнергии, использовать электроинструменты, которые могут стать источниками искры или электрической дуги, включать бортовые потребители электроэнергии, не связанные с заправкой ВС и ее контролем, располагать провода, соединяющие судно с источником электроэнергии, на пути подъезда (отъезда) средств наземного обслуживания;

(b) начинать заправку (слив топлива) при разлитом топливе на стоянке, когда топливом облиты ВС или средство заправки, при обнаружении паров топлива внутри воздушного судна;

(c) подогревать двигатели, изделия и системы, воздух в кабине экипажа и пассажирских салонах;

(d) пользоваться открытым огнем, неисправными электрическими лампами (фонарями) для контроля работ при заправке (сливе);

(e) располагать двигатель заправочного средства (топливозаправочного агрегата) под управляемым воздушным судном;

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	3/7
	Администрирование и контроль документа		

(f) располагать или останавливаться под ВС любым видам транспорта;

(g) начинать заправку, если нет свободного пути отъезда (отвода) заправочного средства от ВС и при наличии перегрева тормозных устройств колес;

(h) ударять по металлическим деталям спецтранспорта инструментом или предметами, способными вызвать искру;

(i) производить какие-либо ремонтные работы при заправке ВС;

(k) оставлять в кабине управления или кабине водителя ветошь или чехлы со следами нефтепродуктов;

(l) использовать для протирки оборудования технические салфетки или ветошь из шелка, вискозы, синтетических материалов;

(m) передавать во время дежурства управление спецтранспортом другому лицу, оставлять его без надзора при наполнении на пункте налива, при заправке ВС;

(n) курить около ТЗ, автоцистерны с топливом и в кабине водителя;

3.3.3. Для безопасной заправки ВС с помощью ТЗ необходимо:

(a) установить ТЗ у заземленного ВС так, чтобы противопожарный разрыв между ТЗ и крайними точками ВС был не менее 3 м;

(b) у ТЗ, имеющем автономный двигатель для работы насоса, выключить маршевый двигатель;

(c) заземлить ТЗ к контактному устройству аэродромного, заземлителя;

(d) выровнять потенциалы между корпусами ТЗ и ВС путем их соединения металлическим тросом;

(e) обеспечить электрическое соединение наконечника нижней заправки с бортовым заправочным штуцером путем включения штыря троса наконечника в приемное гнездо бортового заправочного штуцера;

(f) при верхней заправке ВС обеспечить соединение раздаточного крана (пистолета) с корпусом ВС, путем включения штыря троса раздаточного крана в бортовое гнездо ВС. Если заправочная горловина ВС не оборудована приемным бортовым гнездом, необходимо прикоснуться раздаточным краном к обшивке ВС на расстоянии не ближе 1,5м. от заправочной горловины, после чего опустить его в горловину топливного бака;

(g) по окончании заправки выполнить операции в порядке, строго обратном подключению.

3.3.4. При заправке ВС по схеме «из ТЗ в ТЗ» необходимо заземлить оба ТЗ, обеспечить выравнивание потенциалов между ВС и первым ТЗ, а также между самими ТЗ. Противопожарный разрыв между ТЗ должен быть не менее 5 м.

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

3.3.6. Для безопасной заправки ВС с помощью системы ЦЗС и подвижного заправочного агрегата (далее – «ЗА») необходимо выполнить требования подпунктов а, б, с, д, е, ф, п.3.3.2. Кроме того, необходимо:

(а) выравнивать потенциалы между корпусом «ЗА» и гидрантной (присоединительной) колонкой путем соединения «ЗА» с колонкой, металлическим тросом;

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	3/8

(b) обеспечить электрическое соединение присоединительного гидрантного наконечника с колонкой путем включения штыря троса наконечника в приемное гнездо гидрантной колонки.

3.3.7. Для безопасной заправки ВС с помощью стационарных «ЗА» систем ЦЗС необходимо выполнить требования подпунктов d), e), f), g), п. 3.3.3. Стационарный ЗА должен быть оборудован стационарным, заземляющим устройством.

3.3.8. Для безопасной заправки ВС с помощью переносных или передвижных средств заправки необходимо:

(a) установить средство заправки между заземленными топливной емкостью (или подводящим участком топливопровода) и ВС с учетом длины приемного и раздаточного рукавов;

(b) заземлить средство заправки;

(c) выровнять потенциалы между средством заправки и ВС путем соединения их гибким металлическим тросом;

(d) обеспечить электрическую связь «наконечник приемного рукава - топливная емкость (трубопровод)» путем соединения троса наконечника с поверхностью (гнездом штуцера) топливной емкости (топливопровода);

(e) установить постоянный контроль, за работой двигателей, электрооборудования, глушителей, искрогасителей и других источников возможного искрообразования и нагревания передвижных средств заправки.

3.3.9. Заправка ВС топливом производится, как правило, без пассажиров на борту. Как исключение, допускается дозаправка ВС топливом с пассажирами на борту в промежуточных аэропортах (при ограничении времени стоянки, отдаленности места стоянки от аэровокзала в сочетании с плохими метеоусловиями и т. п.) с разрешения командира ВС.

Разрешается производить заправку топливом при посадке пассажиров, нахождении их на борту или их высадке. Заправка воздушного судна топливом является типовой операцией. При этом всегда необходимо соблюдать меры предосторожности для исключения возможности пожара. Пожары при заправке топливом не характерны для авиатранспортных предприятий. Риск пожара в равной мере мал при заправке топливом, как при посадке пассажиров, нахождении их на борту или их высадке, так и при отсутствии их на воздушном судне.

Однако если пассажиры присутствуют, должны приниматься меры предосторожности, обеспечивающие возможность их эвакуации в маловероятном случае возникновения пожара. В обеспечении этих мер предосторожности участвуют представитель перронной службы, инженерно-технический состав (инженер), бортпроводники и пилоты (экипаж).

Представитель СНО должен убедиться в том, что пилоты (экипаж), бортпроводники

и инженер (СНО) находятся на своих местах, площадь вокруг аварийных выходов свободна, на всех основных выходах ВС установлены трапы для своевременной эвакуации пассажиров, противопожарное подразделение приведена в готовность, и посадка или высадка пассажиров проводится под соответствующим контролем, произведен тщательный осмотр и контроль спецавтотранспорта. Подъезд топливозаправщика к ВС производится с особой осторожностью и повышенным вниманием.

Инженер (СНО), проконтролировав надежность заземления и установив связь с пилотами (экипажем), информирует пилотов о начале и окончании заправки топливом и оповещает пилотов, если возникает пожар. Он должен прекратить заправку, если возникают на это причины. При нем должна находиться включенная в сеть и готовая к использованию в случае пожара головная авиагарнитура связи, но ему нет необходимости надевать ее, за исключением случаев возникновения аварийной обстановки.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	3/9
	Администрирование и контроль документа		

Бортпроводники должны подготовить аварийные и основные выходы в соответствии с особенностями данного типа воздушного судна. У каждого основного выхода должен находиться бортпроводник.

Пилоты должны установить связь с инженером (СНО), находящимся на земле, включить освещение выходов и табло «Не курить», информировать бортпроводников о начале и окончании заправки, быть на приеме, на случай поступления от инженера (СНО) предупреждения о пожаре и в состоянии готовности приступить в случае необходимости к эвакуации пассажиров. Пилот может подать сигнал для наземного состава инженера (СНО) к прекращению заправки путем включения фар большого света или звуковым сигналом.

Ответственность за организацию заправки и обеспечения противопожарной безопасности, с пассажирами на борту несет начальник смены СНО или лицо, на которого приказом директора аэропорта возложены данные функции при заправке ВС.

При обнаружении в ходе дозаправки паров топлива внутри ВС, течи и разлива топлива на землю или какая-либо другая опасность, то все пассажиры должны быть немедленно эвакуированы на безопасное расстояние от аварийного ВС, а заправка ВС прекращена до устранения опасности. На месте дозаправки с пассажирами на борту, в зоне обслуживания, в обязательном порядке должны находиться аэродромные средства пожаротушения, стартовый пожарно-спасательный расчет СПАСОП.

3.3.10. При нарушении герметичности заправочных рукавов и штуцеров заправочного средства (ТЗ, автоцистерны, агрегата ЦЗС, фильтра заправочного агрегата и других средств) топливом, разливе топлива на землю (искусственное покрытие), а также при обнаружении паров топлива внутри судна или при какой-либо другой опасности, заправка ВС топливом или слив топлива из его баков должны быть немедленно прекращены и приняты эффективные меры пожарной безопасности. Должностные лица, ответственные за ВС, техническое состояние средств заправки и непосредственно осуществляющие заправку (слив), обязаны:

- (а) прекратить подачу (слив) топлива;
- (b) вызвать к месту работ стартовый, пожарно-спасательный расчет СПАСОП аэропорта (аэродрома), а на временном аэродроме (оперативной точке) - пожарную охрану аэродрома (при наличии) или пожарную часть ближайшего населенного пункта;
- (с) все лица, находящиеся на борту, должны быть предупреждены;
- (d) наземные силовые установки и другие двигатели или электромоторы, входящие в состав оборудования в зоне заправки, должны быть выключены и необходимо избегать каких-либо последующих включений;
- (е) обслуживающий персонал должен покинуть зону заправки;
- (f) отключить электропитание ВС (в случае возгорания или по команде стартового, пожарно-спасательного расчета СПАСОП);
- (g) отсоединить заправочные (сливные) рукава от воздушного судна;
- (h) удалить пролитое топливо с поверхностей и из полостей внутри воздушного судна;
- (i) покрыть поверхность разлившегося топлива на стоянке ВС, огнетушащей пеной;
- (j) удалить ТЗ, автоцистерны и другие передвижные средства от ВС на расстояние не менее 75м;
- (k) отбуксировать ВС со стоянки;
- (l) удалить топливо со стоянки с искусственным покрытием при помощи опилок, песка, ветоши;
- (m) не устанавливать ВС на стоянке без искусственного покрытия, на которой было разлито топливо, до полного испарения его из почвы. Все случаи разлива топлива должны быть расследованы с выработкой мер по их предупреждению.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	3/10
	Администрирование и контроль документа		

3.4. Подогрев (кондиционирование) воздушных судов

3.4.1. При подогреве кабин и двигателей ВС моторными подогревателями и аэродромными кондиционерами воздуха должны выполняться в соответствии с требованиями нормативных документов по техническому обслуживанию ВС.

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

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

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

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

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

3.4.7. Водитель, выполняющий работы по подогреву, должен безотлучно находиться у подогревателя и постоянно следить за его работой.

3.4.8. После прекращения работы запрещается остановка двигателя автомобиля, подогревателей без предварительной продувки калорифера установки холодным воздухом от вентилятора до охлаждения.

3.4.9. При замене калориферов подогревателей необходимо производить очистку внутренней поверхности кожуха калорифера, поверхностей воздушного тракта и вентилятора от копоти и сажи.

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

При эксплуатации моторных подогревателей и кондиционеров запрещается:

- (a) работать без предусмотренного заземляющего устройства;
- (b) производить работы по подогреву ВС с одновременной заправкой его топливом или запуском двигателей ВС;
- (c) запускать подогреватели при отсутствии годных огнетушителей;
- (d) использовать подогреватели при подтекании топлива из баков или трубопроводов, а также с неисправным глушителем;
- (e) производить заправку подогревателей топливом во время их работы;
- (f) перемещать работающий подогреватель от одного ВС к другому;
- (g) допускать превышение температуры воздуха на выходе из подогревателя, предусмотренной Руководством по технической эксплуатации моторных подогревателей;
- (h) пользоваться загрязненными, промасленными или поврежденными рукавами, класть рукава на сидения и спинки кресел;
- (i) разжигать подогреватели факелами за исключением тех, для которых это предусмотрено инструкцией завода-изготовителя;
- (j) применять для подогрева кабин и двигателей подогреватели и кондиционеры,

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	3/11
	Администрирование и контроль документа		

на которых отсутствуют или неисправны контрольно-измерительные приборы и предохранительные устройства.

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

3.5. Запуск и опробование двигателей

3.5.1. Стоянка для запуска и опробования двигателя должна быть обособленной, специально оборудованной в соответствии с требованиями нормативных документов по техническому обслуживанию ВС и находиться от зданий и сооружений на расстоянии не менее 50м.

3.5.2. Первый запуск и опробование вновь установленного двигателя в обязательном порядке производить в присутствии СПСР СПАСОП на аэродромном пожарном автомобиле с выполнением предварительного, боевого развертывания.

При запуске и опробовании двигателей ВС запрещается:

- (а) производить на ВС какие-либо работы, кроме предусмотренных технологией;
- (б) оставлять кабину ВС или отвлекаться от пульта управления;
- (с) производить загрузку (разгрузку) ВС, посадку (высадку) пассажиров;
- (д) в случае возгорания двигателей при запуске (опробовании) необходимо немедленно выключить их и использовать бортовые или наземные средства пожаротушения.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П1/1
	Администрирование и контроль документа		

Приложение 1 – Свидетельство СПАСОП аэропортов (аэродромов) на право ведения спасательных работ, в чрезвычайных ситуациях

QUTQARUV XIZMATLARINI, QUTQARUV TUZILMALARINI VA QUTQARUVCHILARNI ATTESTATSIYADAN O'TKAZISH BO'YICHA IDORALARARO KOMISSIYA
МЕЖВЕДОМСТВЕННАЯ КОМИССИЯ ПО АТТЕСТАЦИИ СПАСАТЕЛЬНЫХ СЛУЖБ, СПАСАТЕЛЬНЫХ ФОРМИРОВАНИЙ И СПАСАТЕЛЕЙ

Favqulodda vaziyatlarda qutqaruv ishlarini olib borish huquqiga

GUVONNOMA
СВИДЕТЕЛЬСТВО

на право ведения спасательных работ в чрезвычайных ситуациях

seriya A № 000001
серия

2022 yil « 10 » dekabr
год

Xizmatning (tuzilmaning) nomi
Наименование службы (формирования)
Parvozlarning qidiruv va avariya-qutqaruv ta'minoti xizmati

Ro'yxatdan o'tkazish raqami 1.1-1-0001
Регистрационный номер
"Nukus xalqaro aeroporti" MCHJ

Xizmatning (tuzilmaning) maqomi Shtatdagi
Статус службы (формирования)

Amalga oshiriladigan ishlarning asosiy turlari Nizomning 6-ilovasiga muvofiq 3, 4, 5, 6, 8, 9, 13, 24,
Основные виды проводимых работ
29 va 36-bandlarida keltirilgan vaziflarni bajaradi.

Tuzilma (xizmat)ning muassislari "Uzbekistan Airports" AJ
Учредители формирования (службы)

Manzili Qoraqalpog'iston Respublikasi Nukus shahar A.Dosnazarov ko'chasi raqamsiz uy
Адрес

Asos "Nukus xalqaro aeroporti" MCHJ IAKning 2021 yil 15 dekabrda 1-sonli dalolatnomasi
Основание

Attestatsiya komissiyasining raisi
Председатель аттестационной комиссии

Attestatsiya komissiyasining kotibi
Секретарь аттестационной комиссии

 Sh. Djuraev

 J. Turapov



	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан			Код №	AR-RFF-001
				Глава/Стр.	П2/1
	Администрирование и контроль документа				

Приложения 2 – Нормативы

НОРМАТИВЫ

по физической подготовке работников СПАСОП аэропортов гражданской и экспериментальной авиации Республики Узбекистан

КВАЛИФИКАЦИЯ «СПАСАТЕЛЬ»

№	Наименование упражнения	Единица измерения	1-я группа (до 30 лет)			2-я группа (30 — 35 лет)			3-я группа (35 — 40 лет)			4-я группа (40 — 45 лет)			5-я группа (45 — 50 лет)			6-я группа (50 лет и старше)		
			отл.	хор.	удов.	отл.	хор.	удов.	отл.	хор.	удов.	отл.	хор.	удов.	отл.	хор.	удов.	отл.	хор.	удов.
1.	бег 100 м	секунд	14.00	14.4	15.4	14.2	14.6	15.8	14.8	15.4	16.2	15.4	16.0	16.8	-	-	-	-	-	-
2.	Подтягивание на перекладине	раз	14	12	10	13	11	9	10	8	6	8	6	4	7	5	3	5	4	2

НОРМАТИВЫ

по физической подготовке работников СПАСОП аэропортов гражданской и экспериментальной авиации Республики Узбекистан

КВАЛИФИКАЦИЯ «СПАСАТЕЛЬ III - КЛАССА»

№	Наименование упражнения	Единица измерения	1-я группа (до 30 лет)			2-я группа (30 — 35 лет)			3-я группа (35 — 40 лет)			4-я группа (40 — 45 лет)			5-я группа (45 — 50 лет)			6-я группа (50 лет и старше)		
			отл.	хор.	удов.	отл.	хор.	удов.	отл.	хор.	удов.	отл.	хор.	удов.	отл.	хор.	удов.	отл.	хор.	удов.
1.	бег 100 м	секунд	14.00	14.4	15.4	14.2	14.6	15.8	14.8	15.4	16.2	15.4	16.00	16.8	-	-	-	-	-	-
2.	Подтягивание на перекладине	раз	14	12	10	13	11	9	10	8	6	8	6	4	7	5	3	5	4	2
3.	Отжимание на брусьях	раз	11	8	6	9	6	4	8	6	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П2/2
	Администрирование и контроль документа		

НОРМАТИВЫ

по физической подготовке работников СПАСОП аэропортов гражданской и экспериментальной авиации Республики Узбекистан

КВАЛИФИКАЦИЯ «СПАСАТЕЛЬ II - КЛАССА»

№	Наименование упражнения	Единица измерения	1-я группа (до 30 лет)			2-я группа (30 — 35 лет)			3-я группа (35 — 40 лет)			4-я группа (40 — 45 лет)			5-я группа (45 — 50 лет)			6-я группа (50 лет и старше)		
			отл.	хор.	удов.	отл.	хор.	удов.	отл.	хор.	удов.	отл.	хор.	удов.	отл.	хор.	удов.	отл.	хор.	удов.
1.	бег 1 км	мин./сек.	3.20	3.30	4.10	3.35	3.55	4.15	3.55	4.05	4.45	4.10	4.20	5.10	4.15	5.15	5.55	5.15	5.45	6.05
2.	бег 100 м	секунд	14.00	14.4	15.4	14.2	14.6	15.8	14.8	15.4	16.2	15.4	16.0	16.8	-	-	-	-	-	-
3.	Подтягивание на перекладине	раз	14	12	10	13	11	9	10	8	6	8	6	4	7	5	3	5	4	2
4.	Отжимание на брусьях	раз	11	8	6	9	6	4	8	6	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-

НОРМАТИВЫ

по физической подготовке работников СПАСОП аэропортов гражданской и экспериментальной авиации Республики Узбекистан

КВАЛИФИКАЦИЯ «СПАСАТЕЛЬ I - КЛАССА»

№	Наименование упражнения	Единица измерения	1-я группа (до 30 лет)			2-я группа (30 — 35 лет)			3-я группа (35 — 40 лет)			4-я группа (40 — 45 лет)			5-я группа (45 — 50 лет)			6-я группа (50 лет и старше)		
			отл.	хор.	удов.	отл.	хор.	удов.	отл.	хор.	удов.	отл.	хор.	удов.	отл.	хор.	удов.	отл.	хор.	удов.
1.	бег 1 км	мин./сек.	3.20	3.30	4.10	3.35	3.55	4.15	3.55	4.05	4.45	4.10	4.20	5.10	4.15	5.15	5.55	5.15	5.45	6.05
2.	бег 100 м	секунд	14.00	14.4	15.4	14.2	14.6	15.8	14.8	15.4	16.2	15.4	16.0	16.8	-	-	-	-	-	-
3.	Подтягивание на перекладине	раз	14	12	10	13	11	9	10	8	6	8	6	4	7	5	3	5	4	2
4.	Отжимание на брусьях	раз	11	8	6	9	6	4	8	6	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.	Подъем с переворотом на перекладине	раз	7	6	5	6	5	4	5	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.	Плавание 100 м	мин./сек.	1.45	2.00	2.30	1.50	2.05	2.35	2.05	2.25	2.55	2.25	2.40	3.10	100 м	75 м	50 м	100 м	75 м	50 м

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П2/3
	Администрирование и контроль документа		

НОРМАТИВЫ

по физической подготовке работников СПАСОП аэропортов гражданской и экспериментальной авиации Республики Узбекистан

КВАЛИФИКАЦИЯ «СПАСАТЕЛЬ МЕЖДУНАРОДНОГО КЛАССА»

№	Наименование упражнения	Единица измерения	1-я группа (до 30 лет)			2-я группа (30 — 35 лет)			3-я группа (35 — 40 лет)			4-я группа (40 — 45 лет)			5-я группа (45 — 50 лет)			6-я группа (50 лет и старше)		
			отл.	хор.	удовл.	отл.	хор.	удовл.	отл.	хор.	удовл.	отл.	хор.	удовл.	отл.	хор.	удовл.	отл.	хор.	удовл.
1.	бег 1 км	мин./сек.	3.20	3.30	4.10	3.35	3.55	4.15	3.55	4.05	4.45	4.10	4.20	5.10	4.15	5.15	5.55	5.15	5.45	6.05
2.	бег 3 км	мин./сек.	12.35	12.50	13.25	12.45	13.0	13.35	14.15	15.0	15.45	15.0	15.45	16.30	-	-	-	-	-	-
3.	кросс 5 км	минут	25	26	27	26	27	28	29	31	33	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.	бег 100 м	секунд	14.00	14.4	15.4	14.2	14.6	15.8	14.8	15.4	16.2	15.4	16.00	16.8	-	-	-	-	-	-
5.	Подтягивание на перекладине	раз	14	12	10	13	11	9	10	8	6	8	6	4	7	5	3	5	4	2
6.	Подъем с переворотом на перекладине	раз	7	6	5	6	5	4	5	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7.	Отжимание на брусьях	раз	11	8	6	9	6	4	8	6	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8.	плавание 100 м	мин./сек.	1.45	2.00	2.30	1.50	2.05	2.35	2.05	2.25	2.55	2.25	2.40	3.10	100 м	75м	50м	100 м	75м	50м

Примечание: При проведении аттестации работников СПАСОП аэропортов (аэродромов), дополнительно к вышеуказанным нормативам по физической подготовке применять «Нормативы по пожарно-строевой подготовке личного состава СПАСОП аэропортов (аэродромов) эксплуатанта аэродрома».

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	ПЗ/1
	Администрирование и контроль документа		

Приложения 3 - Определение Уровня требуемой пожарной защиты ВПП аэродрома в зависимости от длины и ширины фюзеляжа воздушных судов

Категория ВПП аэродрома по УТПЗ	Общая длина воздушного судна (самолёта)	Максимальная ширина фюзеляжа ВС (самолёта)
1	от 0 до 9 м, но не включая 9 м	2 м
2	от 9 до 12 м, но не включая 12 м	2 м
3	от 12 до 18 м, но не включая 18 м	3 м
4	от 18 до 24 м, но не включая 24 м	4 м
5	от 24 до 28 м, но не включая 28 м	4 м
6	от 28 до 39 м, но не включая 39 м	5 м
7	от 39 до 49 м, но не включая 49 м	5 м
8	от 49 до 61 м, но не включая 61 м	7 м
9	от 61 до 76 м, но не включая 76 м	7 м
10	от 76 до 90 м, но не включая 90 м	8 м

Примечание:

1. Если после выбора категории, соответствующей общей длине ВС (самолёта) с наиболее длинным фюзеляжем, ширина фюзеляжа данного самолета превышает максимальную ширину, указанную в данной таблице для этой категории, то фактическая категория для данного самолета устанавливается на одну степень выше.
2. Категория ВПП по УТПЗ должна пересматриваться не реже одного раза в год и при организации полетов новых типов ВС.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П4/1
	Администрирование и контроль документа		

Приложения 4 - Минимальное количество противопожарных транспортных средств и огнегасящих веществ

Таблица №1

Минимальное количество противопожарных транспортных средств и огнегасящих веществ, с пеной отвечающего характеристикам Уровня «А»

Типы ВС	Категория ВПП аэродрома по УТПЗ	Суммарное количество аэродромных пожарных автомобилей (единиц)	Суммарное количество вывозимой воды (литры)	Суммарное количество вывозимого пенообразователя (литры)	Суммарный расход раствора пены (литры/минут)
ВС длина от 0 до 9 м и шириной 2 м	1	1	350	29	350
ВС длина от 9 до 12 м и шириной 2 м	2	1	1 000	83	800
Ан-2, Ми-8, L-410	3	1	1 800	150	1 300
ATR-42, Ан-24, Ан-26, Як-40	4	1	3 600	300	2 600
ATR-72, CRJ-100/200, RJ-85, Ил-114-100	5	2	8 100	675	4 500
A-318-100, A-319-100, A-320-100/200, SSJ-100, Б-737-100/200/300/400/500/600/700, CRJ-700/900, Як-42, Embraer E-jet 170/175/190/195, Embraer ERJ-135/140/145, Bombardier DHC-8-Q 400	6	2	11 800	983	6 000
A-321-100/200, Б-727-100/200, Б-737-800/900 (ER), Б-757-200, Б-767-200 (ER), CRJ-100, Ту-204, Ту-214, Ил-76	7	2	18 200	1517	7 900
A-300, A-310, A-330-200 (F), A-340-200, A-350-800, Б-757-300, Б-767-300 (ER/F), Б-787-8, Ил-96	8	3	27 300	2275	10 800
A-330-300, A-340-300/500/600, A-350-900/1000, Ан-124, Б-767-400ER, Б-747-100/200/300, Б-747-400ER, Б-777-200/300/8X, Б-787-9/10	9	4	36 400	3033	13 500
A-380-800 (F), Б-747-8, Б-747LCF, Б-777-9X, Ан-225	10	5	48 200	4017	16 600

Таблица № 2

Минимальное количество используемых огнегасящих веществ, с пенами отвечающих характеристикам уровня «В» и «С», а также дополнительные вещества

Категория ВПП Аэродрома по УТПЗ	Огнегасящие вещества				Дополнительные вещества	
	Пена, отвечающая характеристикам уровня «В»		Пена, отвечающая характеристикам уровня «С»		Сухие химические порошкообразные вещества	
	Суммарное количество вывозимой воды	Суммарный расход раствора пены	Суммарное количество вывозимой воды	Суммарный расход раствора пены	Суммарное количество вывозимого вещества	Суммарный расход вещества
	(литры)	(литры/минут)	(литры)	(литры/минут)	(кг)	(кг/секунд)
1	230	230	160	160	45	2,25
2	670	550	460	360	90	2,25
3	1 200	900	820	630	135	2,25
4	2 400	1 800	1 700	1 100	135	2,25
5	5 400	3 000	3 900	2 200	180	2,25
6	7 900	4 000	5 800	2 900	225	2,25
7	12 100	5 300	8 800	3 800	225	2,25
8	18 200	7 200	12 800	5 100	450	4,5

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П4/2
	Администрирование и контроль документа		

9	24 300	9 000	17 100	6 300	450	4,5
10	32 300	11 200	22 800	7 900	450	4,5

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	П5/1

Приложения 5 - Технические требования на аэродромные пожарные автомобили (АПА)

Основные технические характеристики транспортных средств RFFS	
Базовое шасси	Полноприводное, с возможностью использовать все колеса в качестве ведущих (Doc 9137-AN989 таб.5-1).
Колесная формула	4X4, 6x6 или 8X8
Коробка передач	Автоматическая или механическая (ZF или аналог).
Производительность лафетного ствола	Не менее 70 л/с: Расход воды не менее 70 л/с. Расход водного раствора пенообразователя не менее 60 л/с.
Тип пожарного насоса	Центробежный, нормального давления.
Подача насоса в номинальном режиме	Не менее 70 л/с.
Напор насоса в номинальном режиме	Не менее 100±5 м.
Напор насоса	При максимальной геометрической высоте всасывания – не менее 95 м.
Конструктивная особенность	Способность обеспечивать подачу с высокой и низкой интенсивностью.
Конструктивная особенность	Гидромонитор.
Конструктивная особенность	Брандспойты под днищем.
Запас напорных рукавов	Не менее 360 м.
Тип кабины	Четырёх дверная, пятиместная, с двумя рядами сидений.
Число мест для боевого расчёта (включая место водителя)	Не более 5.
Максимальная скорость	Не менее 100 км/ч.
Время разгона	80 км/ч за 40 с. при нормальной рабочей температуре.
Время прохождения 2000 м.	Не более 150 с.
Угол свеса	Не менее 30° (Doc 9137-AN989 таб.5-1).
Угол поперечной статической устойчивости АПА	Не менее 28 град. Конструкция АПА должна обеспечивать возможность подачи огнетушащих веществ лафетным стволом с номинальной производительностью не позже, чем через 15 секунд после прибытия автомобиля на место пожара (Doc9137-AN989 таб.5-1).
Конфигурация колёс	Односкатная (Doc9137-AN989 таб.5-1).
Шины	Повышенной проходимости.
Кабина водителя	Должна располагаться над двигателем. В кабине должны быть размещены необходимые таблички и (или) схемы, поясняющие порядок пользования органами управления шасси. Между сидением водителя и командира боевого расчёта должен быть расположен пульт управления системой пожаротушения. В пульт управления должны быть вмонтированы пульта управления стационарным лафетным стволом и лафетным стволом – бамперной установкой. Пульта управления лафетными стволами должны быть типа джойстик.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П5/2
	Администрирование и контроль документа		

	Шасси должно быть оборудовано буксирными устройствами по ГОСТ 2349. На шасси должен быть установлен задний буфер безопасности и предусмотрено устройство для подключения внешнего источника сжатого воздуха. Шасси должны быть укомплектованы: - запасным колесом; - комплектом водительского инструмента и принадлежностей; - одиночным комплектом запасных частей (по согласованию с заказчиком); - огнетушителем; - знаком аварийной остановки; - медицинской аптечкой; - складными противооткатными упорами. Шасси должны быть сертифицированы и иметь «Одобрение типа шасси» с маркировкой изделия и сопроводительную документацию. К шасси должна прилагаться другая сопроводительная документация в соответствии с ТУ на конкретную модель шасси.
Требования к компоновке АПА	АПА должен состоять из следующих основных частей: - базового шасси со штатной кабиной для размещения водителя и командира боевого расчета; - кабины боевого расчета (далее КБР); - отсеков кузова для размещения насосной установки и пожарно-технического вооружения; - сосудов для огнетушащих веществ; - насосной установки с коммуникациями; - пожарных лафетных стволов; - осветительной установки; - установки углекислотного тушения; - системы противопожарной защиты автомобиля; - дополнительного электрооборудования. Должен быть предусмотрен обогрев насосного отсека для нормальной работы насосной установки при отрицательных температурах воздуха. Крепление надстройки к раме шасси должно производиться с учетом рекомендаций предприятия – изготовителя базового шасси. Должна быть обеспечена подвижность надстройки относительно салона при угловых колебаниях рамы. Задние колеса должны иметь брызговики. АПА должен быть оборудован травмобезопасными подножками и поручнями. Площадки на крыше и открытые платформы, предназначенные для работы, должны иметь покрытие, препятствующее скольжению (рифленый алюминий).
Требования к сосудам для огнетушащих веществ (водобак)	Должен быть изготовлен из усиленного армированного (волокнуистого) стеклопластика с повышенной стойкостью к агрессивным средам на основе полиэфирной смолы или нержавеющей стали марки не ниже 12Х18 Н10Т. Внешний борт цистерны должен являться внешним бортом автомобиля и иметь ровную гладкую лицевую

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П5/3
	Администрирование и контроль документа		

	поверхность. Крыша цистерны – плоская. Крепление цистерны к раме шасси должно осуществляться с применением подпружиненных опор в передней части цистерны, разгружающих корпус цистерны от нагрузок при скручивании рамы шасси. Для обеспечения осмотра и технического обслуживания цистерна должна иметь люк с внутренним диаметром не менее 450мм, расположенный на крыше АПА. Внутри цистерны должны быть расположены перегородки (волноломы), обеспечивающие гашение колебаний жидкости при движении автомобиля. Площадь перегородок должна составлять 95% от площади поперечного сечения цистерны. Цистерна должна иметь устройства, предотвращающие создание в ней избыточного давления при заполнении, разрежения при опорожнении с помощью насоса, а также устройства, исключющие потерю жидкости при движении автомобиля. Конструкция цистерны должна обеспечивать ее полное опорожнение насосом или свободным сливом. Не сливаемый остаток не должен превышать 1% от вместимости цистерны. Для обеспечения полного опорожнения цистерны, она должна быть оборудована ручным сливным устройством. Цистерна должна иметь возможность заполняться как собственным насосом, так и сторонним источником. Заливные трубы (сухо трубы) для заполнения от стороннего источника должны быть выведены с обеих сторон АПА и располагаться на уровне рамы базового шасси. Устройство для слива воды при переполнении цистерны во время заправки должно быть расположено в зоне, исключая попадание воды на тормозные механизмы колес при заправке и в движении. В каждом наполняющем цистерну трубопроводе должен быть установлен фильтр из коррозионностойкой сетки с размером ячейки не более 5х5мм.
Бак для пенообразователя (пенобак)	Должен быть изготовлен из усиленного армированного (волокнуистого) стеклопластика с повышенной стойкостью к агрессивным средам на основе полиэфирной смолы или нержавеющей стали марки не ниже 12Х18 Н10Т. Конструкция бака должна исключать распыливание и вспенивание пенообразователя при заправке. Трубопроводы и арматура системы заправки и подачи пенообразователя должны изготавливаться из коррозионностойких по отношению к пенообразователю материалов. Конструкция пенобака должна исключать возможность создания разрежения в баке при подаче пенообразователя. Соединение бака для пенообразователя с насосной установкой должно иметь эластичные элементы, исключющие возникновение в баке усталостных разрушений под воздействием вибрационных нагрузок

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П5/4
	Администрирование и контроль документа		

	от шасси и насоса. На выходе из пенобака должен быть установлен отсекающий перекрывной кран. Цистерна должна быть оборудована автономным дизельным жидкостным подогревателем мощностью не менее 20 кВт с теплообменниками из нержавеющей стали. Для контроля уровней воды и пенообразователя цистерна и пенно бак должны быть снабжены непрерывными или дискретными датчиками уровня (0, 1/4, 1/2, 3/4, 1), от которых сигналы поступают на указатели уровня. Указатели уровня должны быть установлены на панели управления пожарного насоса и доступны для четкого визуального контроля (Doc 9137-AN898 п. 5.7.5).
Требования к насосной установке и пульту управления	Насосная установка АПА должна быть размещена в заднем отсеке и оборудована центробежным пожарным насосом нормального давления, имеющим автономную вакуумную систему заполнения насоса (водозабора) на основе вакуумного насоса шибберного типа с электроприводом, иметь пенно смеситель эжекторного типа, обеспечивать одновременную работу пеногенераторов - установок комбинированного тушения пожаров с перекрывным устройством ("ПУРГА 5" или аналог). Пожарный насос должен обеспечивать постоянную работу АПА на технической воде. Необходимо предусмотреть ручное управление насосной установкой.
Напор насоса	В номинальном режиме – не менее 100±5 м.
Тип вакуумной системы	Вода заполнения - автономная (работающая независимо от привода насоса), с электроприводом, питающимся от бортовой сети АПА.
Режим работы вакуумной системы	Автоматический (с ручным дублированием).
Уровень дозирования пенообразователя	6,0±1,2 и 3,0±0,6 %.
Исполнение водопенных коммуникаций и запорной арматуры насосной установки	Из нержавеющей стали, устойчивой при работе с агрессивной средой (пенообразователь).
Отбор мощности на привод пожарного насоса	Должен производиться от коробки отбора мощности. Возможность производить непрерывный выпуск пены во время движения АПА со скоростью до 8 км/ч. (Doc 9137-AN898 таб. 5-1 и п. 5.7.2). Крепление насоса должно иметь элементы виброшумоизоляции.
Насосная установка	Должна обеспечивать возможность подачи огнетушащих веществ при движении АПА: - через стационарные лафетные стволы; - через напорные патрубки; - одновременное использование не менее двух рукавных линий с радиусом действия каждой не менее 60 метров при суммарном расходе с лафетным стволом или бамперной установкой не менее 70 л/с. Необходимо предусмотреть ручное управление насосной установкой.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П5/5
	Администрирование и контроль документа		

Требования к бамперной установке	На переднем бампере АПА должна быть установлена стационарная дистанционно электроуправляемая бамперная установка с расходом не менее 40 л/с. Угол поворота бамперной установки в горизонтальной плоскости должен быть не менее 370° (185° влево/вправо от центрального положения), в вертикальной - от минус 15° до плюс 75°. Насадок с электроприводом должен позволять формировать сплошную и распылённую (с изменяющимся углом факела) струи воды и пены низкой кратности. Рабочее давление 7 бар. Дистанционное управление бамперной установкой должно осуществляться из кабины с места оператора посредством джойстика. Бамперная установка должна иметь дублирующее ручное управление, которое имеет приоритет перед дистанционным автоматическим. Размещение бамперной установки не должно ухудшать параметров обзора АПА (Дос 9137-AN898 п. 5.7.6 и СТ п.2.14).
Требования к системе противопожарной защиты автомобиля	АПА должен быть оборудован системой противопожарной защиты, выполненной в виде установленных водяных оросителей, которые обеспечивают орошение колес, днища, кабины водителя и КБР. Расход системы должен быть не менее 200 л/мин. (Дос 9137-AN898 таб.5-1 и п. 5.7.6).
Требования надежности	Срок службы АПА должен быть не менее 10 лет со дня приемки грузополучателем продукции по акту приема-передачи.
Комплектность	АПА должен быть укомплектован пожарно-техническим вооружением, специальным оборудованием и инструментом в соответствии с прилагаемым Перечнем комплектации АПА пожарно-техническим вооружением, специальным оборудованием и инструментом. Используемое для комплектации АПА пожарно-техническое вооружение и оборудование должно соответствовать требованиям «Технического регламента о требованиях пожарной безопасности» и должно иметь необходимые сертификаты на установленные агрегаты и оборудование. В комплект поставки АПА должны входить: - формуляр, руководство по эксплуатации, паспорта, сертификаты и другая документация на ПТВ и оборудование, а также инструмент, принадлежности (аптечка, огнетушители, противооткатные упоры и т.п.) в соответствии с нормативно технической документацией на конкретную модель.
Гарантийный срок	Срок гарантийных обязательств на АПА составляет - не менее 24 месяцев. Срок гарантийных обязательств на пожарно-техническое вооружение и аварийно-спасательное оборудование составляет 12 месяцев с момента передачи Продукции Покупателю.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	П5/6

Дополнительные (иные) требования	Эксплуатационная и техническая документация должна быть на русском языке. Закупаемый АПА должен выпускаться серийно. В составе конкурсной заявки должны быть обязательно приложены: - документы, подтверждающие соответствие покупаемой техники требованиям ИКАО и настоящей технической документации (сертификаты соответствия, акты проверок соответствующих учреждений, одобрение типа транспортного средства и прочие документы, подтверждающие качественные характеристики товара).
Требования к техническому обслуживанию и обучению персонала заказчика	Проведение технического обслуживания и обучения персонала Пользователя эксплуатации АПА на площадке Покупателя.

Перечень аварийно-спасательного оборудования, пожарно-технического вооружения и средства индивидуальной защиты

№ п/п	Наименование аварийно-спасательного оборудования	Количество, шт.
1.	Боевая одежда пожарного, каска, ботинки и перчатки	4 комп. каждый
2.	Защитные очки	1 шт.
3.	Защитные капюшоны	4 шт.
4.	Защитные перчатки	1 пар.
5.	Одеяло из огнестойкого полотна	1 шт.
6.	Ручной фонарь (искробезопасный) с зарядным устройством	4 шт.
7.	Переносной источник света – точечный или рассеянный (искробезопасный)	1 шт.
8.	Электрическая сигнальная палка – видимость ночью 300 м.	2 шт.
9.	Веревка пожарная спасательная – 45 м.	2 шт.
10.	Веревка общего назначения – 30 м.	2 шт.
11.	Веревка пожарного – 6 м.	4 шт.
12.	Переносной приемопередатчик (ручной и искробезопасный)	1 шт.
13.	Передвижной приемопередатчик (на транспортном средстве)	1 шт.
14.	Многофункциональный инструмент для силового проникновения типа «hooligan» и «biel»	1 шт.
15.	Лом лапчатый 95 см.	1 шт.
16.	Лом лапчатый 165 см.	1 шт.
17.	Топор аварийный, большой, неклинообразного типа	1 шт.
18.	Топор аварийный, небольшой, неклинообразного типа или используемый на борту ВС	1 шт.
19.	Болторез 61 см.	1 шт.
20.	Молоток 1,8 кг.	1 шт.
21.	Зубило для холодной рубки 2,5 см.	1 шт.
22.	Совковая лопата	1 шт.
23.	Выдвижная спасательная лестница и лестница, для использования в случае происшествия с самолетом максимальных размеров	1 шт.
24.	Спасательная лестница, выдвижная в две секции (лестница общего назначения для спасения людей)	1 шт.
25.	Аппараты для защиты органов дыхания с индивидуальной маской MSA AUER или аналог, совместимый с MSA AUER (в каждом аппарате по 4 маски) на 60 мин.	4 шт.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	П5/7

26.	Респираторы с полнолицевой маской в комплекте с фильтрами	4 шт.
27.	Гидравлическое/электрическое переносное спасательное оборудование	1 шт.
28.	Механическая дисковая пила в комплекте с запасными дисками с минимальным диаметром 406 мм. для аварийно-спасательных работ	1 шт.
29.	Возвратно поступательная/осциллирующая пила	1 шт.
30.	Пожарные рукава длиной не менее 20 м. и диаметром 50 мм., 65 мм. и 80 мм.	6 шт. каждый
31.	Рукав, всасывающий 2.5 м. диаметром 125 мм.	4 шт.
32.	Ключ пожарный (комбинированный)	4 шт.
33.	Ключ пожарный для 125 мм.	2 шт.
34.	Мостик рукавный диаметром 50 мм. и 65 мм.	5 шт.
35.	Многофункциональный крюк для гидрантов	1 шт.
36.	Пожарный ствол, комбинированный пистолетного типа диаметром 50 мм.	2 шт.
37.	Пожарный ствол, комбинированный пистолетного типа диаметром 65 мм.	2 шт.
38.	Ствол воздушно-пенный с шариковым краном	2 шт.
39.	Пеногенератор - Установка комбинированного тушения пожаров с перекрывным устройством ("ПУРГА 5" или аналог)	4 шт.
40.	Головка переходная ГП 80х50	3 шт.
41.	Головка переходная ГП 80х65	3 шт.
42.	Головка переходная ГП 65х50	3 шт.
43.	Разветвление пожарное вход. диаметр 80, выход 2	1 шт.
44.	Огнетушитель (АВС класс)	1 шт.
45.	Огнетушитель 3,3 кг.	1 шт.
46.	Портативное беспроводное устройство с возможностью соединения с автомобильным радио	3 шт.
47.	Встроенное СГУ с различными сигналами	1 шт.
48.	Комплект аварийно-спасательных инструментов	1 комп.
	Молоток с гвоздодером 0,6кг.	
	Резаки, кабель 1,6 см.	
	Комплект насадок	
	Ножовка, для тяжелых условий эксплуатации в комплекте с запасными лезвиями	
	Лом с загнутым концом общей длиной 30 см.	
	Набор плоских и крестообразных отверток	
	Плоскогубцы, ручки которых покрыты изоляционным материалом:	
	- комбинированные длиной - 20 см.	1 шт.
	- кусачки длиной 20 см.	1 шт.
	- гнездовые гаечные ключи с набором рукояток длиной 25 см.	1 шт.
	Нож для резки привязных/предохранительных ремней	4шт.
	Гаечный ключ, регулируемый 30 см.	1 шт.
	Гаечный ключ, комбинированный 10 мм. – 20 мм.	1 шт.
49.	Оборудование первой помощи	
	Аптечка первой медицинской помощи	1 комп.
	Автоматический внешний дефибриллятор	1 комп.
	Кислородная реанимационная аппаратура	1 комп.
50.	Дополнительное оборудование	
	Колодки и клинья различных размеров	
	Брезент легкий	1 шт.
	Тепловизионная камера	1 шт.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П5/8
	Администрирование и контроль документа		

	Гидравлический домкрат	1 шт.
	Датчик со шлангом для измерения давления в шинах	1 шт.
	Запасное колесо	1 шт.
	Зарядка для фонаря	1 шт.
	Буксировочный трос	1 шт.
	Всасывающий фильтр диаметром 125 мм. с обратным клапаном	1 шт.
	Трос или капроновые веревки для всасывающего рукава диаметром 125 мм. не менее 9м.	1 шт.
	Диэлектрические боты	1 пар
	Диэлектрический коврик	1 шт.
	Диэлектрические перчатки	1 пар
	Диэлектрические ножницы	1 шт.
	Раскладные носилки	1 шт.
	Пожарная колонка	1 шт.
51.	Ящик с инструментами	1 комп.
	Набор ключей гаечных	по 1 набору
	Набор 6 ти гранных ключей	по 1 набору
52.	Комплект ЗИП для технического обслуживания надстройки и шасси	Согласно списка поставщика

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	П6/1

Приложения 6 - Технические требования к пожарным рукавам для АПА

Рукав напорный пожарный с переходными головками (d51, d66, d77)

№ п/п	Наименование информации	Требования	Примечание
1.	Наименование организации	Записывается название аэродрома.	
2.	Количество, шт. (диаметр)	Записывается общее количество по диаметрам (d51, d66, d77).	
3.	Наименование	Рукава пожарные напорные с условным проходом 50, 66, 77 мм специального исполнения: износостойкие, маслостойкие, морозостойкие.	
4.	Назначение	Пожарный рукав - это гибкий трубопровод, оборудованный соединительными головками, предназначенный для транспортирования огнетушащих веществ к очагу возгорания, перевозимый в расчете пожарного автомобиля.	
5.	Конструктивные требования	Рукава должны быть износостойкие, маслостойкие, морозостойкие. Иметь тканый каркас с саржевым плетением из синтетических нитей и внутреннюю гидроизоляционную резиновую камеру, с адгезионной обработкой. С навязанными соединительными головками ГР-50, ГР-70, ГР-80 из алюминиевых сплавов. Головки навязаны мягкой (отожженной) проволокой диаметром 1,6 - 1,8мм.	
6.	Внутренний диаметр, мм	d51, d66, d77.	
7.	Длина рукава в скатке, м	20±1	
8.	Рабочее давление, МПа	1,6	
9.	Испытательное давление, МПа, не менее	2,0	
10.	Диапазон рабочих температур эксплуатации, °С	-60...+40	
11.	Прочность связи внутреннего слоя покрытия с тканью каркаса при раздире, Н/см, не менее:	38	
12.	Относительное удлинение рукава при рабочем давлении, %, не более	2,6	
13.	Масса рукава длиной 1 м, кг, не более	d51- 0,29; d66 - 0,41; d77- 0,48.	
14.	Толщина внутреннего слоя покрытия, мм, не менее	0,60	
15.	Стойкость к абразивному износу, циклов не менее	100	

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П6/2
	Администрирование и контроль документа		

16.	Стойкость к контактному прожигу при $t = 300^{\circ}\text{C}$, сек., не менее	33	
17.	Комплект поставки	Рукав пожарный с соединительными головками в скатке, паспорт, копия сертификата соответствия требованиям нормативных документов, данные о соответствии результатов испытаний нормам технических требований, инструкция завода изготовителя, заводская упаковка.	
18.	Гарантийный срок эксплуатации, не менее	24 месяцев.	
19.	Год изготовления не ранее	20__ года.	

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П7/1
	Администрирование и контроль документа		

Приложения 7 - Технические требования на средства индивидуальной защиты, для СПАСОП аэродромов гражданской и экспериментальной авиации Республики Узбекистан

Боевая одежда пожарного, средства защиты рук подшлемник, теплоотражающий костюм (ток-200), шлем-каска пожарного и пожарный пояс спасательный, с карабином.

РАЗДЕЛ 1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

1.1. Наименование:

1.1.1. Средства индивидуальной защиты для служб ПАСОП аэродромов гражданской и экспериментальной авиации Республики Узбекистан: Боевая одежда пожарного, средства защиты рук и подшлемник.

1.2. Сведения о новизне:

1.2.1. Поставляемое средства индивидуальной защиты должно быть новыми, год выпуска не ранее 20 ____ г.

1.2.2. Дата выпуска средств индивидуальной защиты подтверждается Паспортом или сведениями на заводской табличке. Средства индивидуальной защиты не должно иметь следов эксплуатации за исключением операций с образцами при таможенном досмотре и сертификации.

1.2.3. Исполнитель гарантирует Заказчику, что приобретенное им средства индивидуальной защиты отвечает требованиям ГОСТ Республики Узбекистан и соответствует техническим характеристикам.

РАЗДЕЛ 2. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

2.1 Боевая одежда пожарного (БОП): Комплект многослойной специальной защитной одежды общего назначения, состоящий из куртки, брюк (полукомбинезона), средства защиты рук и подшлемник, предназначенные для защиты пожарного от опасных и вредных факторов окружающей среды, возникающих при тушении пожаров и проведении аварийно-спасательных работ, а также от неблагоприятных климатических воздействий.

В состав БОП входит куртка, брюки типа полукомбинезон (далее - полукомбинезон) с теплоизоляционными подкладками, а также средства защиты рук пожарного - перчатки, используемые в комплекте с БОП для защиты кистей рук пожарного (далее - СЗР) и предназначен для защиты пожарного от опасных и вредных факторов окружающей среды, возникающих при тушении пожаров и проведении аварийно-спасательных работ, а также от неблагоприятных климатических воздействий, изготавливаемые из термостойких и влагостойких тканей.

БОП должна соответствовать требованиям Государственного стандарта Республики Узбекистан O'z DSt 3191:2017 «Специальная защитная одежда пожарного. Общие технические требования. Методы испытаний» (вид «Т» п. 4.5).

БОП должна иметь сертификат соответствия согласно действующим нормам.

Комплект многослойной специальной защитной одежды пожарного состоит из:

- материал верха БОП - наружный слой пакета материалов, используемых для изготовления БОП, который обеспечивает защиту тела пожарного от высоких температур окружающей среды, тепловых потоков, открытого пламени, контакта с нагретыми поверхностями, физико-механических воздействий, воды и агрессивных сред;

- водонепроницаемый слой БОП - слой, который входит в состав пакета материалов, используемых для изготовления БОП, и предназначен для защиты теплоизоляционной подкладки БОП от проникновения воды, растворов с добавками поверхностно-активных веществ и агрессивных сред;

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П7/2
	Администрирование и контроль документа		

- теплоизоляционная подкладка БОП - слой, который входит в состав пакета материалов, используемых для изготовления БОП, обладает низкой теплопроводностью и предназначен для защиты от тепловых потоков, а также от неблагоприятных климатических воздействий.

БОП должна изготавливаться двух видов: для начальствующего и рядового состава. Рекомендуемые отличия для начальствующего состава - удлиненная куртка, цветовое решение куртки и брюк, расположение сигнальных элементов.

Цветовое решение БОП должно обеспечивать хорошее эстетическое восприятие, возможность быстрого визуального обнаружения пожарного в условиях ограниченной видимости (задымление, слабое освещение и т. п.). Цвет материала верха БОП темно-синий.

Все швы на материале верха БОП должны выполняться термостойкими нитками из 100 % арамидных волокон.

РАЗДЕЛ 3. ТРЕБОВАНИЯ К СРЕДСТВАМ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ

3.1. Боевая одежда пожарного

3.1.1. Куртка

Конструкция куртки БОП должна иметь воротник-стойку высотой не менее 100 мм. По линии стойки воротника с внутренней стороны должна быть настрочена накладка из ткани, не оказывающая вредные и раздражающие действия на кожу человека. На правой стороне воротника должен быть хлястик с настроченной лентой - велкро, длина хлястика должна обеспечивать свободное застегивание его на левой стороне воротника. С внутренней стороны куртки под воротником имеется вешалка.

Нижний срез куртки располагается внахлест к лифу полукомбинезона на 300 ± 3 мм и на 250 ± 3 мм ниже шва на талии полукомбинезона.

Куртка БОП должна быть с центральной бортовой застежкой на быстросъемную молнию и водозащитным клапаном.

Клапан застегивается слева направо на ленте велкро, для исключения проникновения в подкостюмное пространство воды, поверхностно-активных веществ и атмосферных осадков.

На куртке предусматриваются два боковых нижних кармана, а также в верхней части левой полочки накладной объемный карман (размеры кармана: ширина 80-85 мм, длина – 150 ± 3 мм) для радиостанции с зауженным клапаном, застегивающимся на контактную ленту, и отверстием для стока воды.

Все наружные карманы должны иметь застегивающиеся клапаны и отверстия для стока воды. Карманы закрываются клапаном на ленту - велкро.

По линии пояса куртки предусматриваются шлевки для пожарного спасательного пояса.

Куртка и полукомбинезон БОП должны иметь накладки в виде полос шириной не менее 50 мм с флуоресцентными (светоотражающими) и люминесцентными покрытиями. Допускается использовать термоклеевые ленты.

Накладки должны располагаться на уровне плечевого пояса в области груди и спины, а также в виде кольцевых лент по низу куртки, полукомбинезона и на рукавах.

Площадь накладок на куртке должна составлять не менее $0,200 \text{ м}^2$, в области груди и спины - не менее $0,080 \text{ м}^2$.

Площадь накладок на полукомбинезоне должна составлять не менее $0,052 \text{ м}^2$ (по $0,026 \text{ м}^2$ спереди и сзади).

Площадь флуоресцентных и люминесцентных покрытий должна быть одинакова.

На спинке куртки БОП должна быть накладка с надписью «RFFS» выполненная из материала с люминесцентным покрытием. Надпись должна быть читаема при отсутствии источников света.

Рукава втачные двухшовные.

В области локтевого сустава обработаны налокотники анатомической формы

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П7/3
	Администрирование и контроль документа		

(комбинированные), центральная часть которых состоит из спилка боковые из ткани верха. Налокотники имеют смягчающую прокладку и подкладку.

Низ рукавов оборудован трикотажной манжетой с отверстием для фиксирования положения рукава, с использованием эластичной тесьмы, для уменьшения диаметра рукава.

Теплоизоляционная подкладка куртки и полукомбинезона БОП должна быть съёмной и застегивается с помощью молнии или ленты велкро.

3.1.2. Полукомбинезон

Конструкция полукомбинезона должна обеспечивать возможность одевать её, не снимая специальной обуви пожарного.

По переду, в области колен, обработаны наколенники анатомической формы, центральная часть которых состоит из спилка боковые из ткани верха.

Наколенники имеют смягчающую прокладку и подкладку.

Застежка полукомбинезона центральная на молнию. Молния витая двухзамковая.

Объем талии регулируется эластичной лентой по спинке пояса полукомбинезона. В переднюю часть лифа вставлены бретели с пряжкой.

На бретелях в области лопаток расположена пластиковая фиксирующая пряжка, имеющая четыре отверстия по два на каждой стороне, толщина пластика 1,8-2 мм для предотвращения опадания бретелей с плеч пожарного-спасателя во время проведения аварийно-спасательных работ.

Глубина закладки в переднюю часть лифа ременной ленты, а в заднюю часть лифа – ременной и эластичной ленты составляет не менее 50 ± 3 мм. Места крепления бретелей по переду и по спинке усилены дополнительными двойными крестообразными строчками.

На боковых швах полукомбинезона, расположены набедренные накладные карманы-полупортфели с клапанами (размер клапана: ширина – 65 ± 3 мм, длина – 205 ± 3 мм), застегивающимися на две контактные ленты «велкро» 40 ± 3 мм и 100 ± 3 мм, между которыми вставлен хлястик из спилка длиной не менее 10 ± 3 мм, для удобства расстегивания кармана.

Отверстие для стока воды выполнены в одном из углов кармана.

Нижний фигурный срез полукомбинезона (подъем над пяткой) обработан обтачками из спилка, шириной не менее 40 мм, для предотвращения нарушения целостности материала верха, во время проведения аварийно-спасательных работ.

Пакет материалов и тканей, используемых для изготовления куртки, полукомбинезона БОП, должен состоять из материала верха, водонепроницаемого слоя и теплоизоляционной подкладки.

Допускается совмещать водонепроницаемый слой с теплоизоляционной подкладкой или материал верха с водонепроницаемым слоем (материал с полимерным пленочным покрытием).

Для изготовления боевой одежды пожарного должны использоваться термостойкие нитки черного цвета.

Масса боевой одежды спасателя-пожарного не более 4500 г.

Технические параметры основной ткани для изготовления куртки и полукомбинезона, должны соответствовать параметрам, указанным в Таблице 1.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	П7/4

Таблица 1

№ п/п	Наименование показателя	Значение показателя
1.	Поверхностная плотность, г/м ²	от 150 до 400
2.	Разрывная нагрузка, N, не менее:	
	- по основе	1000
	- по утке	800
3.	Сопротивление раздиранию, N, не менее:	
	- по основе	80
	- по утке	60
4.	Усадка после намокания и высушивания, %, не более:	
	- по основе	2,5
	- по утке	2,5
5.	Водоупорность, мм H ₂ O, не менее	80
6.	Водонепроницаемость при статическом давлении 1000 мм H ₂ O, min не менее	1
7.	Морозостойкость, °C, не менее	минус 40
8.	Жесткость, N, не более	0,2
9.	Прочность связи пленочного покрытия с основой, N/м ² :	
	- по основе	400
	- по утке	300
10.	Устойчивость к истиранию, циклов, не менее	5000
11.	Кислородный индекс, % (об.), не менее	28
12.	Усадка после нагревания, %, не более:	
	- по основе	5
	- по утке	5
13.	Устойчивость к воздействию температуры окружающей среды до 300 °C, S, не менее	300
14.	Устойчивость к контакту с нагретыми до 400 °C, твердыми поверхностями S, не менее	7
15.	Устойчивость к воздействию открытого пламени, S, не менее	15
16.	Устойчивость к однократному воздействию открытого пламени, S, не менее	5
17.	Устойчивость к воздействию теплового потока:	
	- 5,0 kW/м, S, не менее	240
	- 40,0 kW/м, S, не менее	5
18.	Теплопроводность, kW/м °C, не более	0,06

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П7/5
	Администрирование и контроль документа		

Требования, предъявляемые к материалу накладок БОП, изложены в Таблице 2.

Таблица 2

№ п/п	Наименование показателя	Значение показателя
1.	Время самостоятельного постсвечения, min, не менее	30
2.	Морозостойкость, °С, не выше	минус 40
3.	Устойчивость к многократному изгибу, циклов, не менее	7 000
4.	Кислородный индекс, % (по объему), не менее	26
5.	Устойчивость к воздействию температуры окружающей среды 200 °С, s, не менее	180
6.	Устойчивость к воздействию открытого пламени, s, не менее	5
7.	Устойчивость к воздействию теплового потока 5,0 kW/m ² , s, не	240

3.2. Средства защиты рук (СЗР)

3.2.1. СЗР могут дополняться крагами. Если в конструкции изделия краги не предусмотрены, верхний край СЗР должен заходить за линию сгиба запястья не менее чем на 40 мм. В конструкции СЗР должны быть предусмотрены элементы, обеспечивающие фиксацию изделия на запястье.

3.2.2. Ладонная часть СЗР должна изготавливаться с использованием материалов, имеющих повышенную износоустойчивость, достаточную эластичность и соответствовать требованиям Таблицы 3.

Таблица 3

№ п/п	Наименование показателя	Значение показателя
1.	Жесткость, N, не более	0,4
2.	Устойчивость к многократному изгибу, циклов, не менее	1600
3.	Устойчивость к истиранию, циклов, не менее	1600
4.	Устойчивость к проколу, N, не менее	80
5.	Сопротивление порезу, N, мм, не менее	20

3.3. Подшлемник

Таблица 4

№ п/п	Наименование показателя	Значение показателя
1.	Поверхностная плотность, g/m ²	от 150 до 400
2.	Разрывная нагрузка, N, не менее: - по основе	
		500
		400
3.	Усадка после намокания и высушивания, %, не более: - по основе	
		2,5
		2,5
4.	Устойчивость к воздействию температуры окружающей среды до 300 °С, S, не менее	300
5.	Устойчивость к воздействию открытого пламени, s, не менее	15
6.	Устойчивость к воздействию теплового потока 5,0 kW/m ² , S, не менее	240

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	П7/6

РАЗДЕЛ 4. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ИЗГОТОВЛЕНИЮ

4.1. Готовые изделия по размерам, ассортименту материалов (тканей и фурнитуры), внешнему виду и качеству изготовления должны соответствовать ГОСТ 04.045-87, настоящему техническому заданию, ТО и образцу-эталону, согласованным и утвержденным в установленном порядке.

4.2. Материалы, применяемые для изготовления изделий, должны соответствовать действующим стандартам.

4.3. Виды стежков, строчек и швов в костюме должны соответствовать ГОСТ 12807-2003.

4.4. Стачивание плечевых срезов куртки, срезов пройм рукавов, бокового и среднего шва полукомбинезона выполняют запошивочным швом, боковые срезы куртки и брюк стачным швом с последующей обработкой оверлоком.

4.5. По бортам, воротнику, боковым срезам карманов, лямок выполняют отделочную строчку на 0,5 см. от края.

4.6. Низ куртки, рукавов и брюк обрабатывают швом в подгибку с закрытым срезом. Ширина шва в готовом виде низа куртки и рукавов должна быть 2 см., низа брюк 4 см.

4.7. Крой деталей костюма должен производиться по основе ткани, воротника и подворотника - по основе или утку.

4.8. В готовых костюмах не допускаются:

смещение боковых швов куртки, передних швов рукавов, боковых и шаговых швов полукомбинезона;

клинья в шаговых швах брюк, стачивание из нескольких частей подворотника, под борта, пояса и лямок полукомбинезона.

4.9. Проверка соответствия качества готовой БОП требованиям настоящего технического задания производится в соответствующих аккредитованных лабораториях, число и размеры образцов для проведения различных испытаний определяются в соответствии с методиками на эти виды испытаний. Допуск на линейные измерения образцов определяется согласно ГОСТ 12.4.045-87.

РАЗДЕЛ 5. КОМПЛЕКТНОСТЬ

5.1. БОП должна состоять из куртки и полукомбинезона с теплоизоляционными подкладками, средства защиты рук и подшлемник.

5.2. Каждый комплект одежды должен сопровождаться инструкцией по эксплуатации и паспортом, а также ремонтным комплектом, который включает в себя материал верха размером 1 дм², термостойкие нитки черного цвета длиной не менее 10 м.

5.3. Каждый комплект одежды должен быть упакован герметично, в пакет из прозрачной полиэтиленовой пленки. При этом товарный ярлык с указанием размера и роста должен размещаться так, чтобы легко читался.

РАЗДЕЛ 6. МАРКИРОВКА, УПАКОВКА И ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ

6.1. Маркировка костюмов производится согласно ГОСТ 10581-91. Упаковка должна быть согласно Раздела 5 настоящего технического задания.

6.2. Упаковка товара должна обеспечивать:

- безопасность и неизменность идентификационных признаков продукции при обращении в течение ее срока службы;

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П7/7
	Администрирование и контроль документа		

- защиту от воздействия механических и климатических факторов во время транспортирования и хранения, а также удобство выполнения погрузочно-разгрузочных работ;

- сохранение в установленных производителем условиях хранения и транспортирования до вскрытия защитной упаковки перед применением (эксплуатацией).

РАЗДЕЛ 7. ТРЕБОВАНИЯ ПО ПРАВИЛАМ СДАЧИ И ПРИЕМКИ

7.1. Порядок сдачи и приемки

7.1.1. Поставщик обязан при передаче средств индивидуальной защиты предоставить сертификаты качества на средства индивидуальной защиты.

7.2. Требования по передаче заказчику технических и иных документов при поставке товаров.

7.2.1. Вместе с средствами индивидуальной защиты Заказчику передаются следующие документы:

- заверенные копии сертификатов ГОСТ и СанПиН;
- паспорт (инструкция по эксплуатации);

РАЗДЕЛ 8. ОСОБЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПОСТАВЩИКУ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ

8.1. При квалификационном отборе участников к участию в тендере не допускаются организации:

- не представившие в установленный срок пакет необходимых документов для квалификационного отбора;
- находящиеся на стадии реорганизации, ликвидации или банкротства;
- находящиеся в состоянии судебного или арбитражного разбирательства с «Заказчиком»;
- находящиеся в Едином реестре недобросовестных исполнителей;
- имеющие задолженности по уплате налогов и других обязательных платежей;
- зарегистрированные и имеющие банковские счета в государствах или на территориях, предоставляющих льготный налоговый режим и/или не предусматривающих раскрытие и предоставление информации при проведении финансовых операций (оффшорные зоны);
- предоставившие квалификационные документы, не соответствующие требованиям - тендерной документации;
- не надлежаще исполнившие принятые обязательства по ранее заключенным договорам.

8.2. Заказчик отстраняет участника от участия в закупочных процедурах, если:

- участник прямо или косвенно предлагает, дает или соглашается дать любому нынешнему либо бывшему должностному лицу или работнику Заказчика, или другого государственного органа вознаграждение в любой форме, предложение о найме на работу, либо любую другую ценную вещь или услугу с целью повлиять на совершение какого-либо действия, принятие решения или применение какой-либо тендерной процедуры Заказчика в процессе государственных закупок;
- у участника имеется несправедливое конкурентное преимущество или конфликт интересов в нарушение законодательства.

8.3. Участник отбора:

должен иметь опыт работы в поставках аналогичного СИЗ не менее 3-х лет;

должен обладать оборотными средствами в размере не менее 30% от суммы оферты, для гарантии обеспечения исполнения обязательств.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П7/8
	Администрирование и контроль документа		

РАЗДЕЛ 9. ТЕПЛООТРАЖАТЕЛЬНЫЙ КОСТЮМ (ТОК-200).

№ п/п	Наименование информации	Требования	Примечание
1.	Наименование организации	Записывается название аэродрома.	
2.	Количество, шт.	Записывается количество.	
3.	Наименование	Теплоотражающий костюм ТОК-200.	
4.	Назначение	Применяется при работе с повышенными тепловыми воздействиями, при тушении пожаров и при проведении спасательных работ. Костюм способен защитить спасателя пожарного от воды и различного рода химических составов. Защищает от различных воздействий растворов поверхностно-активных веществ, низких и высоких температур, от воды и различных водных растворов. Относится к полутяжелому типу.	
5.	Основные требования	Костюм теплоотражающий ТОК-200 должен быть укомплектован курткой, брюками, капюшоном со встроенным защитным смотровым иллюминатором, трехпальными перчатками и бахилами. Куртка оснащена центральной бортовой пуговичной застежкой. На спине имеется отсек, предназначенный для дыхательного аппарата. Брюки состоят из расширенного цельнокроеного пояса со специальными усиленными накладками в области колен. Капюшон, верхняя часть которого состоит из усиленной подкладки со смотровым отверстием, надежно закрывает верхнюю часть тела. Трехпалые краги усилены накладками с теплоизолирующим слоем из спилка на ладонной части. Бахилы выполнены с использованием пуха, с настрочным на нее двухслойным голенищем, усиленной подошвы из спилка с накладкой на пяточной части. Все наружные швы костюма выполнены двумя строчками.	
6.	Тепловое воздействие	Устойчивость к температуре 200°C - min 600 сек; Устойчивость к открытому пламени - min 20 сек; Устойчивость к тепловому потоку, min: - 18 кВт 600 сек; - 10 кВт 900 сек. Устойчивость при контакте с твердыми поверхностями, нагретыми до 400°C - min 5 сек. Коэффициент ослабления инфракрасного излучения - min 75 %.	

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П7/9
	Администрирование и контроль документа		

		Использование в любое время года (от минус 40°С до +40°С).	
7.	Вес костюма ТОК-200, соответственно размеру - кг.	от 8 до 10.	
8.	Материал	Специальная тепло отражательная ткань «Термит» или «Alfa metrix» с пропиткой ОП (огнеупорный).	
9.	Комплект поставки	Перчатки, бахилы, куртка с капюшоном, брюки, паспорт, копия сертификата соответствия требованиям нормативных документов, инструкция завода изготовителя, заводская упаковка.	
10.	Типовой размер	Размер фигуры, рост фигуры, размер. 48-50 158-154 1 52-54 170-176 2 56-58 182-188 3	
11.	Год изготовления (выпуска)	Не ранее 20 ____ года.	

РАЗДЕЛ 10. ШЛЕМ-КАСКА ПОЖАРНОГО.

№ п/п	Наименование информации	Требования	Примечание
1.	Наименование организации	Записывается название аэродрома.	
2.	Количество, шт.	Записывается количество.	
3.	Наименование	Шлем-каска пожарного.	
4.	Назначение	Шлем-каска обеспечивает защиту головы и лица от ударов, теплового излучения, пламени, острых предметов, разбрызгивания твердых, жидких, агрессивных химических веществ расплавленных металлов, электрического тока при тушении пожаров и проведении аварийно-спасательных работ, а также от неблагоприятных климатических воздействий.	
5.	Конструктивные требования	Корпус должен быть изготовлен из ударопрочного и термостойкого поликарбоната (или аналога) и обеспечивать полную защиту головы, включая основание черепа. Конструкция шлем-каска должна обеспечивать возможность её использования со средствами индивидуальной защиты органов дыхания, зрения и всеми видами специальной защитной одежды, а также ношения подшлемника.	

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П7/10
	Администрирование и контроль документа		

		Подвесная система (внутренняя оснастка) должна быть выполнена из силовой амортизирующей сетки и ремней из натуральной кожи (или текстильных строп). Конструкция подвесной системы должна обеспечивать регулировку шлема по глубине посадки на голову и регулировку по обхвату головы. Шлем-каска должна иметь подбородочный ремень с 3-х точечным креплением. Ремень должен быть оборудован скульпными накладками. Скульпные накладки должны быть изготовлены из не аллергенного материала. Ремень должен застегиваться/расстегиваться при помощи быстроразъемного штекерного замка и иметь независимую регулировку. Шлем-каска должна иметь защитное термостойкое поликарбонатное (или аналог) забрало, закрывающее лицо до подбородка. Забрало должно подниматься и убираться внутрь шлема и иметь поворотно-фиксирующее устройство лицевого щитка с наружной стороны корпуса. Забрало должно быть прозрачным или иметь напыление, обеспечивающее отражение не менее 80% теплового излучения.	
6.	Требования к дополнительному оборудованию	Шлем-каска должна иметь съемную защитную термостойкую пелерину из алюминизированного арамидного материала. Габаритными размерами пелерины не менее 360×230 мм. Крепление пелерины в затылочной части шлема осуществляется не менее чем в четырех местах при помощи 2-х кнопок и 2-х текстильных застёжек (лента типа «велко»), проходящих вдоль верхнего края пелерины. Пелерина должна иметь две отстроченные встречные складки, предотвращающие поднятие краев при изгибании пелерины.	

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	П7/11

		Шлем-каска должна иметь с правой (или левой) стороны съемный кронштейн для съемного фонаря. Кронштейн должен обеспечивать возможность вращения фонаря и фиксацию фонаря в вертикальной плоскости в нескольких рабочих положениях.	
7.	Габаритные размеры (длина × ширина × высота)	355x280x260 мм.	
8.	Диапазон температур окружающей среды при эксплуатации	Использование при температуре воздуха от минус 40 до плюс 50°C и относительной влажности 95% при 35°C.	
9.	Тип размер по окружности головы	Регулируемый тип размера в пределах: не менее 53-62 см;	
10.	Корпус шлем-каска должен защищать от поражения электрическим током при соприкосновении с токоведущими деталями напряжением, не менее,	400 В.	
11.	Устойчивость к воздействию температуры, удар прочность, воздействие теплового потока.	Диапазон рабочих температур - от - 40до + 150°C Максимальная допустимая энергия удара по корпусу - 80 Дж. Устойчивость к воздействию теплового потока мощностью 5кВт/м2. не менее - 4 минут	
12.	Комплект поставки	Шлем каска с забралом, пелерина, паспорт, копия сертификата соответствия требованиям нормативных документов, инструкция завода изготовителя, заводская упаковка.	
13.	Цветовая гамма шлем-каска	Желтый, белый, красный с нанесенными сигнальными флуоресцентными «стикерами»	
14.	Масса изделия (без дополнительного оборудования), не более, кг.	1,5	
15.	Год изготовления (выпуска)	Не ранее 20 ____ года.	

РАЗДЕЛ 11. ПОЖАРНЫЙ ПОЯС СПАСАТЕЛЬНЫЙ, С КАРАБИНОМ

№ п/п	Наименование информации	Требования	Примечание
1.	Наименование организации	Записывается название аэродрома.	
2.	Количество, шт.	Записывается количество.	
3.	Наименование	Пожарный пояс спасательный, с карабином.	

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан		Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа		Глава/Стр.	П7/12

4.	Назначение	Пояс пожарный спасательный, предназначен для страховки пожарных при работе на высоте, спасения людей и самоспасения пожарных во время тушения пожаров и проведения связанных с ними первоочередных аварийно-спасательных работ, а также для ношения топора пожарного и карабина и другого дополнительного снаряжения.	
5.	Конструктивные требования	Пояс пожарного спасательный (ППС) состоит из пряжки, хомутика, карабидержателя, шлевки, ленты пояса, накладки. Пряжка со обеспечивает жесткую фиксацию ППС на талии пожарного. Карабидержатель служит для надежной связи между ППС и карабином. Конструкция шлевки должна обеспечивать фиксацию карабина на поясе в горизонтальном положении. Ширина ленты поясного ремня должна быть не менее 80 мм. Края деталей из тканых материалов и отверстия в них, а также концы сшивных ниток должны быть заделаны так, чтобы исключить их расплетение. Все детали пояса не должны иметь дефектов, ухудшающих внешний вид пояса, наличие острых кромок не допускается. Диаметр отверстия карабидержателя для закрепления карабина должен быть не менее 20 мм. Пряжка должна позволять регулировать длину пояса без применения каких-либо вспомогательных приспособлений. Хомутик должен обеспечивать удержание свободного конца поясного ремня при застегнутой пряжке. Свободный конец поясного ремня не должен перекрывать карабидержатель.	
6.	Требования к дополнительному оборудованию	Карабин пожарный - карабин, входящий в состав снаряжения пожарного и предназначенный для страховки пожарного при работе на высоте, а также для спасания и самоспасания с высотных уровней. Конструкция карабина должна обеспечивать возможность его замыкания и последующего раскрытия на цилиндрическом шаблоне диаметром не менее 32 мм. Конструкция затвора должна обеспечивать его надежное закрытие. Конструкция замыкателя может быть автоматической и неавтоматической.	

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан		Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа		Глава/Стр.	П7/13

		Конструкция замыкателя не должна допускать самопроизвольное раскрытие затвора при эксплуатации карабина. Рабочий участок карабина должен иметь по всей длине постоянное круглое сечение диаметром не менее 12 мм или фасонное округлое сечение с разницей между максимальным и минимальным значением в каждом месте поперечного сечения не более 4 мм.	
7.	Несущая способность ППС:	- выдерживает статическую нагрузку 11,25 кН в течение 60 сек. после воздействия на него температуры окружающей среды 50 °С в течение 6 ч.; - выдерживает статическую нагрузку 11,25 кН в течение 60 сек. после воздействия на него температуры окружающей среды минус 40 °С в течение 6 час.; - выдерживает статическую нагрузку 11,25 кН в течение 60 сек. после воздействия на него температуры окружающей среды 200 °С в течение 3 мин.; - выдерживает статическую нагрузку 11,25 кН в течение 60 сек. после воздействия на него воды в течение 1 ч.; - выдерживает статическую нагрузку 11,25 кН в течение 60 сек. после воздействия на него пенообразователя в течение 1 ч.; - выдерживает динамическую нагрузку, возникающую при падении груза массой 100 кг с высоты 2 м.	
8.	Устойчивость ленты при контакте с нагретым предметом: статическая разрывная нагрузка ленты после воздействия на нее в течение 30 с металлического стержня, нагретого до температуры 450 °С	26,2 кН.	
9.	Поперечная жесткость ленты	26,2 кН.	
10.	Комплект поставки	Пояс в сборе, карабин, паспорт, копия сертификата соответствия требованиям нормативных документов, инструкция завода изготовителя, заводская упаковка.	
11.	Масса изделия (без дополнительного оборудования), не более, кг.	1,1	

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П7/14
	Администрирование и контроль документа		

12.	Год изготовления (выпуска)	Не ранее 20 ____ года.	
-----	-------------------------------	------------------------	--

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	0/0
	Администрирование и контроль документа		

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	П8/1

Приложения 8 - Технические требования для аппарата защиты органов дыхания

Дыхательный аппарат со сжатым воздухом с открытым циклом дыхания (ДАСВ) является средством защиты органов дыхания (СИЗОД) изолирующего типа, предназначенным для работы в непригодной для дыхания атмосфере.

Аппарат дыхательный воздушный изолирующий предназначен для индивидуальной защиты органов дыхания и зрения человека от вредного воздействия непригодной для дыхания токсичной и задымленной газовой среды, в том числе при тушении пожаров в зданиях, сооружениях и на производственных объектах, а также выполнении других видов аварийных работ.

Дыхательный аппарат со сжатым воздухом с открытым циклом дыхания должны соответствовать следующим требованиям:

№ п/п	Наименование продукции	Ед. изм.	Кол-во
1. Полное наименование комплекта продукции			
1.1	Аппарат защиты органов дыхания на сжатом воздухе (однобаллонный, без лицевой маски)	штук	
1.2	Панорамная полно лицевая маска с легочным автоматом	штук	
2. Состав одного комплекта дыхательного аппарата, работающего на сжатом воздухе			
2.1	Подвесная система	ед.	
2.2	Баллон с вентилем	ед.	
2.3	Редуктор с предохранительным клапаном	ед.	
2.4	Легочный автомат с воздухопроводным шлангом (изготовленный из удара прочного материала и имеющий прочный резиновый корпус-чехол для обеспечения её защиты при работе)	ед.	
2.5	Звуковое сигнальное устройство	ед.	
2.6	Манометр контроля давления воздуха в баллоне со стрелочной индикацией показаний	ед.	
2.7	Защитный чехол для баллона из огнестойкого материала с отражающей лентой	ед.	
2.8	Эксплуатационная документация на аппарат (руководство по эксплуатации и паспорт) на каждый аппарат, на русском языке	ед.	
2.9	Эксплуатационная документация на баллон (руководство по эксплуатации и паспорт, инструкция по техническому	ед.	

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	П8/2

	освидетельствованию) На каждый баллон, на русском языке		
2.10	Паспорт на манометр контроля давления воздуха в баллоне на каждый манометр аппарата, на русском языке	ед.	
3. ЗИП для дыхательных аппаратов (указать кол-во комплектов) (состав одного комплекта ЗИП для дыхательных аппаратов)			
3.1	Мембрана для лёгочного автомата	ед.	
3.2	Кольца уплотнительные для соединения баллонов в редуктор	ед.	
3.3	Кольца уплотнительные для лёгочного автомата к соединению в маску	ед.	
3.4	Уплотнительные кольца высокого давления между вентилем и баллонов	ед.	
4. ЗИП для дыхательных масок (указать кол-во комплектов) (состав одного комплекта ЗИП для дыхательных масок)			
4.1	Лямка для оголовья	ед.	
4.2	Клапаны вдоха и выдоха	ед.	
4.3	Смотровое стекло	ед.	
5. Технические характеристики			
№ п/п	Наименование	Ед. изм.	Требования
5.1	Время защитного действия при легочной вентиляции 30 дм ³ /мин и температуре окружающей среды от -40°C до +60°C, не менее	мин	45
5.2	Диапазон рабочих температур окружающей среды, не менее	°C	от -40 до +60
5.3	Номинальное рабочее давление воздуха в баллоне, при котором аппарат работоспособен	МПа (бар)	1,0 - 29,4 (10-300)
5.4	Редуцированное давление на выходе из редуктора, не менее - не более	МПа (бар)	0,6 - 0,9/ (6,0 – 9,0)
5.5	Единица измерений шкалы манометра должна быть указана в	МПа (бар)	МПа (бар)
5.6	Манометр должен иметь межповерочный интервал не менее,	лет	2

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П8/3
	Администрирование и контроль документа		

5.7	Давление срабатывания звукового сигнального устройства	МПа (бар)	6,0 - 5,0 (60 – 50)
5.8	Воздушный металлокомпозитный баллон: - емкость, не менее - рабочее давление, не менее - вес, не более - срок службы, не менее Пробное (гидравлическое) давление, не менее Регламентные работы по переосвидетельствованию баллона, не чаще 1 раза, не менее	литр бар кг лет МПа (бар) лет	6,8 300 4,5 20 44,1 (450) 5
5.9	Количество циклов нагружений (заправок) баллона аппарата от нулевого до рабочего давления, не менее	раз	6000
5.10	Срок службы редуктора, без переосвидетельствования, не менее	лет	10
5.11	Срок службы лицевых частей аппарата, не менее	лет	5
5.12	Срок эксплуатации аппарата, не менее	лет	10
5.13	Аппарат должен сохранять работоспособность после пребывания в среде с температурой 200°C, не менее	секунд	60

6. Основные параметры комплектующих изделий

№ п/п	Наименование	Требования
6.1	Несущая эргономичная рамная конструкция аппарата (ложемент)	- должен быть выполнена из ударопрочного, композитного материала, с распределением давления и снижения нагрузки на спину, в виде рамной конструкции с цельным вентиляционным окном посередине; - должен иметь возможность крепления одного баллона; - широкий поясной ремень (не менее 10 см, а в поясничной зоне не менее 16 см.) должен иметь стойкость к абразивному износу, с быстроразъемной центральной застежкой поясного ремня из высокопрочного пластика; - на нижней части, несущей эргономичной рамной конструкции, должен быть расположен резиновый амортизатор.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П8/4
	Администрирование и контроль документа		

6.2	Ремни крепления баллонов	- должен иметь возможность крепление к одному баллону сжатого воздуха емкостью от 4 л. до 9 л.
6.3	Плечевые ремни с мягкой прокладкой	- регулируемые плечевые ремни должны быть оснащены широкими амортизирующими комфортными накладками из этиленвинилацетата или аналог; - шириной не менее 10,5 см.; - все ремни, установленные на дыхательном аппарате, должны быть полностью непромокаемыми и обладать высокой степенью шероховатости для комфортной работы в боевой одежде всех типов.
7. Пневматическая система		
7.1	Редуктор давления единого шланга	- на редукторе давления должен быть предохранительный клапан и единый шланг для подсоединения комбинированного манометра; - срабатывание предохранительного клапана при недопустимом повышении давления, должен предохранять аппарат от повреждений, не прекращая при этом снабжение пользователя воздухом; - редуцированное давление на выходе редуктора должен быть (при давлениях в баллоне 200 бар), 0,6 - 0,9 (6,0 – 9,0) МПа (бар); - редуктор должен разбираться на составные части вручную, без применения инструментов.
7.2	Комбинированный манометр	Должен состоять из: - манометр; - штуцер для подключения лёгочного автомата; - акустическая сигнальная устройства. Манометр должен иметь люминесцентную шкалу, защиту от механических повреждений, со стрелочной индикацией показаний. Класс точности манометра должен быть не ниже 1,6; Отсчета шкалы манометра от 0 МПа, до не менее 5 МПа.
7.3	Многофункциональный шланг	Шланг не должен терять гибкость и прочность в рабочем диапазоне температур от - 40°C до + 60°C.
7.4	Звуковое сигнальное устройство	Давление срабатывания сигнального устройства должно легко регулироваться с помощью стандартного, не специального инструмента.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П8/5
	Администрирование и контроль документа		

		Звуковой сигнал, при срабатывании сигнального устройства, должен звучать непрерывно вплоть до полного истечения воздуха из баллона.
7.5	Легочный автомат	- конструкция легочного автомата должна предусматривать фронтальное штекерное, поворачивающееся не менее чем на 180° соединение с лицевой маской, без каких-либо дополнительных переходников, а также без переключения на дыхание атмосферным воздухом; - материал легочного автомата должен быть легким, термостойким и ударопрочным.
8. Требования к лицевой панорамной маске		
8.1	Общие требования	- полнолицевая, широкообзорная; - материал из поликарбоната в жесткой пластмассовой оправе; - увеличенным углом обзора, со штатным штекерным соединением для подсоединения легочного автомата (без переходников); - смотровое стекло не должно искажать изображение в процессе эксплуатации лицевой части; - не должно запотевать и замерзать в течение всего времени защитного действия при работе в составе аппарата при температуре окружающей среды от -40°C до +60°C.
8.2	Угол обзора маски, не менее	240 градус
8.3	Срок эксплуатации маски, не менее	5 лет
9. Требования к воздушному металлокомпозитному баллону		
9.1	Общие требования	- должен быть облегченный и представлять многослойный сосуд, внутренние оболочки, которого (лейнеры) должны быть выполнены из нержавеющей стали, а силовая оболочка из композитного материала; - поставляемая модификация баллона с запорным вентилем должна быть совместима для использования с дыхательным аппаратом. Должно быть отражено в соответствующих сертификатах на дыхательный аппарат, вентиль накручен на баллон; - баллон поставляется в комплекте с защитным чехлом из огнестойкой ткани. Плотность огнестойкой ткани не менее 560 г/см², в защитном чехле должны отсутствовать металлические и пластмассовые детали.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П8/6
	Администрирование и контроль документа		

9.2	Запорный вентиль	- должен быть накручен на баллон и иметь металлокерамический фильтр; - вентиль не должен выступать за габариты дыхательного аппарата.
10. Требования к продукции		
10.1	Состояния товара, по прибытию на место поставки	Товар должен быть новым, ранее не использованным
10.2	Сырьё и материалы должны соответствовать нормативным документам на них и иметь сертификаты качества, выданные изготовителем: сертификаты соответствия (происхождения, качества)	Обязательно
10.3	Сроки поставок	Определяется во время проведения тендерных и конкурсных торгов
10.4	Год производства изготовления	Не ранее 2024 года
10.5	Страхование	Товар должен быть застрахован до места поставки
10.6	Требования безопасности к дыхательному аппарату должны быть изложены в соответствующих разделах руководства по эксплуатации дыхательного аппарата и баллона.	Обязательно
10.7	Требования к гарантии качества товара	Во время гарантийного срока товара в случаях выявления его несоответствия надлежащему качеству или его дефекта, определяемого в процессе эксплуатации товара, не позволяющему использовать товар по своему назначению, последний должен быть заменён на аналогичный товар Поставщиком за свой счет.
10.8	Требования к транспортной таре	На каждой единице транспортной тары, должна быть нанесена маркировка, с указанием: - страны и предприятия-изготовителя; - наименования; - даты изготовления; - номера партии.

Примечания: ЗИП - запчасти, инструмент, принадлежности.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан		Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа		Глава/Стр.	П9/1

Приложения 9 - Технические требования к пенообразователю

№ п/п	Наименование информации	Требования	Примечание
1.	Общая информация		
1.1	Наименование организации	Записывается название аэродрома или организации.	
1.2	Требуемое количество	Записывается общее требуемое количество пенообразователя (в кг.).	
1.3	Классификация	Пенообразователь относящийся к типу AFFF - плёнкообразующие пенообразователи на основе углеводородных и фторсодержащих.	
1.4	Назначение и применение	Предназначен для тушения пожаров классов А и В (нефти, нефтепродуктов, высокоактивных бензинов, углеводородных жидкостей, горючих жидкостей) пеной низкой, средней и высокой кратностей, получаемой при помощи стандартных пеногенераторов или водопенных мониторов от передвижной пожарной техники, в мобильных и стационарных установках пенного пожаротушения с использованием пресной и жесткой воды, подачей пены на поверхность и под слой жидкости.	
1.5	Климат	Умеренно-холодный. Использование при температуре воздуха от -15°C до +50°C и относительной влажности 80% при +20°C.	
2.	Основные требования		
2.1	Состав	Концентрированный водный раствор смеси фторированных и углеводородных поверхностно-активных веществ, со стабилизирующими добавками.	
2.2	Внешний вид	Однородная жидкость без осадка и расслоения.	
2.3	Концентрация рабочего раствора	% 6.	
2.4	Кратность пены из рабочего раствора	Низкая, не более 20 Средняя не менее 40.	
2.5	Время тушения Н-гептана пеной средней кратности, (при интенсивности подачи 0, 032+0, 002 дм3/м2с) не более	120 сек.	
2.6	Время тушения Н-гептана пеной средней	120 сек.	

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П9/2
	Администрирование и контроль документа		

	кратности, (при интенсивности подачи 0, 059+0, 005 дм ³ /м ² с) не более		
2.7	Время повторного воспламенения модельного очага после тушения пеной низкой кратности, не менее	330 сек.	
2.8	Время повторного воспламенения модельного очага после тушения пеной средней кратности, не менее	330 сек.	
2.9	Водородный показатель при +20 °С	6,5...8,5 рН.	
2.10	Кинематическая вязкость при +20°С, мм ² ·с ⁻¹ не более	100.	
2.11	Температура застывания не выше	Низкотемпературный, -15°С.	
2.12	Биоразлагаемость	Мягкий, быстро разлагаемый.	
2.13	Воздействие на пенообразователь низких температур	Пенообразователь при многократном цикле заморозания оттаивании не должен терять своих первоначальных свойств.	
2.14	Возможность использования	Для тушения пожаров класса А и В.	
3.	Дополнительные условия		
3.1	ГОСТ, ТУ	Синтетический, фторсодержащий пленкообразующий пенообразователь целевого назначения типа АFFF должен соответствовать требованиям.	
3.2	Гарантийный срок хранения (ёмкость из полимерных материалов)	Не менее 10 лет.	
3.3	Наличие сертификата соответствия требованиям нормативных документов	Наличие действующего сертификата требованиями технического регламента в области пожарной безопасности.	
3.4	Гарантия отгрузки	Поставщик должен предоставить, письмо завода-изготовителя о гарантии отгрузки в адрес поставщика.	
3.5	Оценка качества пенообразователя на этапе предварительной квалификации	Для оценки качества пенообразователя на этапе предварительной квалификации, претенденты на участие в тендеры должны предоставить:	

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П9/3
	Администрирование и контроль документа		

		-паспорт на продукцию, который должен содержать техническую характеристику пенообразователя, данный о соответствии результатов испытаний нормам технических требований; -копии сертификатов соответствия требованиям нормативных документов, заверенные поставщиком.	
3.6	Маркировка тары	На каждой единице транспортной тары, в которой поставляется пенообразователь, должно быть нанесена маркировка, с указанием: -страны и предприятия-изготовителя; -наименования пенообразователя; -условного обозначения пенообразователя; -температурного диапазона хранения пенообразователя; -даты изготовления и окончания гарантийного срока хранения пенообразователя; -номер партии; -массы брутто и нетто; -количества мест в партии и номер место (для бочек и ёмкости из полимерных материалов); -нормативно технического документа. Маркировка должна сохраняться в течение гарантийного срока хранения пенообразователя.	
3.7	Требуемые документы	1. Паспорт на продукцию, который должен содержать техническую характеристику пенообразователя, данные о соответствии результатов испытаний нормам технических требований; 2. Руководство по эксплуатации и применения; 3. Протокол испытаний аккредитованной лаборатории на партию пенообразователя, предлагаемую к поставке, на соответствие требованиям ГОСТа; 4. Копии сертификата соответствия «О требованиях к средствам обеспечения пожарной безопасности и пожаротушения»; 5. Сертификат на применение продукции.	
3.8	Год изготовления (выпуска)	Не ранее « _____ » месяца 20 ____ года.	
3.9	Тара поставки	Ёмкость из полимерных материалов, объёмом не менее 1м3 (1000литров).	

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	0/0
	Администрирование и контроль документа		

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П10/1
	Администрирование и контроль документа		

Приложения 10 - Технические требования для разработки Проекта здания аварийно-спасательной станции с пожарным депо, Службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов аэропорта (аэродрома)

Общие требования

В соответствии требованиями Главы 9 Doc 9137 Международной организации гражданской авиации ИКАО и ШНК 2.09.21-13 «Пожарные депо», расположение аварийно-спасательной станции с наблюдательной вышкой и учебно-тренировочным полигоном (далее – АСС) является одним из основных факторов обеспечения того, что выдерживается рекомендуемое время разворачивания, время прибытия к концу каждой ВПП составляет две минуты и не более трех минут при оптимальных условиях видимости и состоянии поверхности.

Для транспортных средств АСС должен обеспечиваться прямой и безопасный проезд на рабочую площадь аэродрома, отвечающую размерам задействованных противопожарных транспортных средств, чтобы они готовы были прибыть в наиболее удаленные точки этой площади в течение установленного периода времени. При строительстве нового АСС следует проводить испытание разворачивания транспортных средств, для определения оптимального расположения АСС по отношению к потенциальным местам авиационных происшествий. Следует надлежащим образом учитывать будущие планы развития аэропорта, поскольку это может привести к увеличению расстояний для прибытия к месту происшествия.

АСС должен размещаться таким образом, чтобы имелся непосредственный доступ к району расположения ВПП, при этом для транспортных средств АСС следует обеспечивать минимальное количество поворотов. Дежурной помещение АСС следует располагать таким образом, чтобы обеспечить пожарным по мере возможности максимальный обзор рабочей площади, включая заходы на посадку и вылеты. Для улучшения обзора на АСС должен быть предусмотрен наблюдательный пункт для обеспечения наблюдений за взлетом и посадкой воздушного судна на ВПП.

Помещение для транспортных средств.

Помещение для транспортных средств, представляет собой ряд боксов, где имеется достаточное пространство для каждого транспортного средства, а также дополнительная площадка вокруг них, на которой свободно может работать персонал. Габариты каждого бокса, включая рабочую площадь, должны соответствовать не только используемым в данный момент времени транспортным средствам, но также и будущим моделям, которые могут быть приобретены в целях удовлетворения потребности аэропорта в категории услуг аварийно-спасательной станции. Необходимо предусмотреть, чтобы полы в боксах выдерживали вес любых новых более тяжелых пожарных транспортных средств, а их длина и ширина обеспечивали возможность размещения нового вводимого оборудования. Покрытие пола не должно разрушаться от воздействия масла, пенного концентрата и т.д. и быть легко очищаемым. Пол должен иметь наклон в сторону двери, куда по оборудованному перекрестному сливу с тяжелой решеткой стекает вода из боксов и подъездной площадки. Двери боксов должны быть быстро открывающимися, утепленными, иметь прочную конструкцию и с окнами для дополнительного притока естественного света. Размеры дверного проема должны иметь достаточный запас для проезда транспортных средств.

Перед гаражом должно быть предусмотрено достаточное по размерам свободное пространство, необходимое для маневрирования пожарных транспортных средств, где следует установить прожектор для освещения в ночное время. По наклону в сторону входа в бокс может стекать вода после мойки пожарных транспортных средств, а также другие сточные воды. В боксах должно обеспечиваться соответствующим образом освещение, а по мере необходимости и обогревание для поддержания температуры, по крайней мере, на уровне 13 градусов по Цельсию.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П10/2
	Администрирование и контроль документа		

В АСС надо предусмотреть установки, удаляющие в атмосферу выхлопные газы от пожарных транспортных средств, в результате чего исключается загрязнение ими боксов при периодической прогонке двигателей или быстрого разворачивания транспортных средств из бокса. Все дополнительные подсоединения к пожарным транспортным средствам должны быть спроектированы таким образом, чтобы имела возможность их немедленного и безопасного разъединения и разворачивания без задержки пожарных транспортных средств в аварийной ситуации.

При проектировании и строительстве помещений (гаражей) аэродромной пожарной техники АСС необходимо руководствоваться и учитывать требования Главы 6 ШНК 2.09.21-13 «Пожарные депо».

Требование к внутреннему и административно-хозяйственному обеспечению.

Под внутренними средствами подразумеваются помещения для персонала, к которым относятся раздевалки, столовые, комната для проведения культурно-просветительской работы, душевые (женские/мужские), туалетные (женские/мужские) и сушильные комнаты, а также кабинеты администрации, учебные классы и тренажерные залы. В раздевалке должно быть достаточно место для того, чтобы персонал мог переодеваться, хранить одежду и другие личные вещи. Следует также предусмотреть достаточное количество мест для сидения. Столовая должна быть оборудована стульями и столами и в ней созданы условия для приготовления пищи и хранения продуктов питания. Источник энергии для любого приготовления пищи, включая подачу газа, должен автоматически выключаться при срабатывании системы аварийного оповещения. В сушильной комнате персонал должен иметь возможность быстро высушить одежду. Количество административных помещений будет зависеть от характера обеспечения технического контроля и организации по выполнению административных обязанностей в соответствующем АСС. В учебном классе должны быть столы (парты) и стулья белая магнитно-маркерная доска (классная доска), а также библиотечные книги, соответствующие специальности. Тренажерный зал должен хорошо проветриваться.

Требования к вспомогательным средствам.

Вспомогательные средства оказывают влияние на эффективность АСС, обеспечивая хранение оборудования и огнегасящих веществ и предоставляя возможности для незамедлительного использования, а также для проведения испытания, осмотра, технического обслуживания и обучения. Следует предусмотреть место для хранения пожарных рукавов, снабженное стеллажами, средствами вентиляции, оборудованием для ремонта пожарных рукавов. В определенных климатических условиях необходимо обеспечивать наличие средств для сушки пожарных рукавов в виде сушильной башни или полок, либо в виде замкнутой системы нагревательных приборов. Необходимо предусмотреть помещение (пункт) для хранения и выдачи огнегасящих веществ, таких как концентрат пены и дополнительных веществ и особое внимание следует уделять поддержанию уровней температур, соответствующих условиям хранения каждого из веществ. В АСС должен быть гидрант, способный подавать воду с соответствующей скоростью, чтобы минимизировать время пополнения, а также открытый пожарный водоем для забора воды на АПА.

Дежурные помещения.

На АСС должен быть центральный пункт для приема аварийных вызовов, который может направлять пожарные транспортные средства по любому вызову, а также мобилизовать и предоставлять ресурсы. Этот пункт должен представлять собой дежурное помещение, которое следует размещать таким образом, чтобы из него, было видна значительная часть рабочей площади. При необходимости следует разместить дежурное помещение над землей для обеспечения максимального обзора.

Аспекты общего характера.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П10/3
	Администрирование и контроль документа		

Кроме специальных требований, рассматриваемых выше, существует ряд требований общего характера, относящихся к АСС, которые могут способствовать эффективности работы и созданию благоприятных условий для персонала. За исключением случаев, когда необходимо по оперативным соображениям размещать дежурное помещение над землей, желательно все другие помещения располагать на одном уровне. Важно в ходе подготовки первоначального плана предусмотреть вероятность увеличения их площади с учетом возможности расширения аэропорта. Если в плане предусмотрено расположение хозяйственного помещения по одному боксов, то дополнительные преимущества будут заключаться в том, что в эти помещения не будут проникать выхлопные газы, выделяющиеся при прогонке двигателей транспортных средств. Доступ к боксам, в которых размещаются пожарные транспортные средства, с тыльной стороны облегчает их движение за счет обеспечения сквозного проезда. Пожарные транспортные средства должны располагаться на стоянке таким образом, чтобы выход из строя одного из них не создавал препятствий для немедленного развертывания других. Кроме того, внимание следует уделять системам вентиляции и контроля над климатическими условиями в целях обеспечения удобств и повышения производительности труда персонала. АСС должен быть подключен к резервным (аварийным) источникам электрической сети для обеспечения непрерывной работы соответствующего оборудования и средств связи.

Требования к составу помещений тренировочного комплекса ГДЗС.

Тренировочный комплекс ГДЗС включает в себя дымокамеру, теплокамеру и помещение общего назначения.

В состав помещений дымокамеры должны входить тренировочный зал, генераторная, кладовая и тамбур.

Тренировочный зал дымокамеры должен проектироваться на одно или два звена газодымозащитников и он должен быть оборудован системами искусственного дымообразования, шумовых эффектов и сигнализации, позволяющей на пульте управления следить за передвижениями газодымозащитников. Помещение дымокамеры необходимо оборудовать системой вентиляции и аварийным освещением, включаемым из дымокамеры и аппаратной управления. Включение аварийной вентиляции должно производиться из тренировочного зала, путём навешивания по периметру зала на высоте 1.5 м. тросовой системы дистанционного включения.

Для уборки в тренировочном зале надлежит предусматривать водопровод. Пол тренировочного зала должен иметь уклон в сторону сточного лотка. В тренировочном зале оконные проёмы не предусматриваются. Тренировочный зал должен иметь два выхода, над которыми должны быть установлены световые надписи, включаемые с пульта руководителя занятий.

В состав помещений теплокамеры должны входить тренировочный зал, тепловой пункт, предкамера, щитовая, тамбур и кладовая.

Теплокамеру необходимо располагать рядом с аппаратной управления, а в стене (перегородке) должен быть открытый проём обеспечивающий обзор по всей площади теплокамеры. Перед тренировочным залом дымокамеры и теплокамерой надлежит предусматривать тамбур-шлюз с постоянным подпором воздуха.

В состав помещений общего назначения должны входить аппаратная управления, гардеробная, душевая с санузлом, кабинет врача, пост ГДЗС, компрессорное помещение и класс.

Площади помещений, объёмно-планировочные и конструктивные решения тренировочного комплекса ГДЗС определяются по согласованию с МЧС РУз.

Состав сооружений и помещений АСС.

№ п/п	Наименование сооружений и помещений	Кол-во	Площадь, м ²	Основание
-------	-------------------------------------	--------	-------------------------	-----------

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	П10/4

1.	Кабинет нач. СПАСОП	1	18	Приложение №10 к Авиационным правилам Республики Узбекистан № AR-RFF-001 Глава 9 Дос 9137 ИКАО Глава 5 ШНК 2.09.21-13
2.	Кабинет нач. смены СПАСОП - Руководитель АСР и ПСР	1	14	
3.	Кабинет нач. СПСР	1	14	
4.	Кабинет инженера ПТ и О	1	12	
5.	Учебный класс/зал проведения собраний	1	40	
6.	Комната для проведения культурно-просветительской работы (для самоподготовки л/с)	1	20	
7.	Гардероб (раздевалка для личного состава)	1	60	
8.	Санузлы с душевыми (женские/мужские)	2	18	
9.	Комната приема пищи	1	26	
10.	Комната разогрева пищи, мойка посуды	1	16	
11.	Спортивный зал	1	20	
12.	Центральный пункт для приема аварийных вызовов (помещение диспетчера пожарной связи с санузлом)	1	18	
13.	Гараж (боксы) для аэродромных пожарных автомобилей (из них один с осмотровой ямой), ДхШхВ	4	16х7х5 (каждый гараж)	
14.	Гараж (бокс) для автотранспорта повышенной проходимости (оперативная машина Руководителя АСР и ПСР), ДхШхВ	1	6х6х5 (каждый гараж)	
15.	Склад пожарно-технического вооружения (ПТВ)	1	12	
16.	Пожарный гидрант с площадкой для стоянки автомобилей	1		
17.	Открытый пожарный водоем	1	80м ³	
18.	Комната хранения и сушки рукавов	1	30	
19.	База ГДЗС (для заправки и обслуживание аппаратов для защиты органов дыхания)	1	15	
20.	Вещевой склад	1	6	
21.	Помещение для сушки обмундирования	1	12	
22.	Помещение (пункт) для хранения и автоматической выдачи двухкратного запаса пенообразователя с насосной установкой	1	15	
23.	Склад для хранения автозапчастей	1	12	
24.	Мастерская для ремонта ПТВ	1	12	
25.	Помещение для хранения имущество НГОПСР	1	12	

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	П11/1

Приложения 11 - Технические требования к учебно-тренировочному полигону СПАСОП

На аэродроме для проведения практической подготовки личного состава противопожарного подразделения СПАСОП должен быть полигон, оборудованный:

- 1) самолётом-тренажёром;
- 2) дымокамерой;
- 3) учебно-тренировочной башней;
- 4) полосой препятствием;
- 5) учебно-тренировочным домиком;
- 6) площадками для тушения пожара на двигателе, шасси, стекающего топлива и т.д.

1. В качестве самолёта тренажёра можно использовать «списанный» самолёт или построенный макет самолёта. При этом на макете самолёта в обязательном порядке нужно предусмотреть: пассажирские сиденья, иллюминаторы и аварийные выходы для организации и проведения тренировок с личным составом СПАСОП спасательных работ на «аварийном» самолёте.

2. Дымокамеру можно построить из двух спаренных в длину железнодорожных контейнеров (имитация средней длины фюзеляжа самолёта) или построить стационарное помещение из других материалов, кроме деревянной конструкции. Смотреть рисунок №1.

В дымокамере в обязательном порядке нужно предусмотреть:

- передвижные перегородки на «роliках» (для создания лабиринта);
- нагнетатель дыма внутрь дымокамеры;
- «аварийное удаление дыма» из дымокамеры;
- «аварийное освещение»;
- световые и звуковые эффекты (по возможности световые вспышки и голоса раненных пассажиров);
- несколько препятствий, в виде «эстакады»;
- имитирующие конструктивные элементы буфета и туалетных комнат воздушного судна;
- несколько штук манекенов (чучел), имитирующих нормальный вес пассажира, с весом примерно 70-80 кг;
- наблюдательные видеокамеры с выводом на монитор, а также монитор, для наблюдения за действиями «спасателей» Руководителем тренировки и наблюдателями.

Для предотвращения поражения электрическим током, в дымокамере использовать электрическое напряжение в 12 или 24 вольт, при использовании в конструкции корпуса дымокамеры элементы из железа.

При использовании в конструкцию корпуса дымокамеры другие материалы, кроме железа, можно использовать любое доступное напряжение электричества, с соблюдением техники безопасности поражения электрическим током.

3. Учебно-тренировочную башню нужно строить с соблюдением всех указанных размеров и средств безопасности. Смотреть рисунок №2.

Сетка безопасности и площадка безопасности перед учебно-тренировочной башней должны быть в соответствии с требованиями нормативных документов по пожарной безопасности Республики Узбекистан.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П11/2
	Администрирование и контроль документа		

4. Расстояние «полосы препятствий», от начала до его завершения, должно быть 100 метров. Размеры элементов «полосы препятствий» указаны на рисунке №3.

5. Элементы конструкций площадки тушения пожара на:

- шасси;
- двигателе;
- стекающего топлива из воздушного судна (в качестве горючего материала используется авиакеросин).

Все эти конструкции можно сконструировать в произвольной форме, учитывая конструктивные особенности воздушных судов, выполняющие регулярные полёты на данный аэродром.

Для примера смотреть рисунки №4, №5 и №6.

6. При отсутствии учебно-тренировочной башни или других элементов конструкций учебно-тренировочного полигона СПАСОП на аэродроме, допускается осуществлять тренировки с личным составом СПАСОП, в соответствии с официальным договором в учебно-тренировочном полигоне взаимодействующих организаций, входящих в состав ЕАПСС. При этом, в обязательном порядке составляется график посещения, список тренируемого личного состава СПАСОП и утверждается Руководителем учебно-тренировочного полигона, а также Директором аэропорта. После проведения тренировки, в обязательном порядке оформляется «Акт о проведении тренировки». В «Акте ...» указываются: дата проведения тренировки, количественный состав СПАСОП (прилагается список тренированных и их подпись), виды проведённых тренировок и общее время тренировки. «Акт ...» заполняется начальником СПАСОП или лицом, проводившим тренировку, подписывается дежурным врачом, наблюдавшим за тренировкой, ответственным лицом учебно-тренировочного полигона и утверждается Директором аэропорта.

Такие тренировки, в стороннем учебно-тренировочном полигоне (при отсутствии учебно-тренировочного полигона или каких либо, их элементов на аэродроме), должны осуществляться не менее один раз в квартал, с каждым специалистом, имеющим статус «спасатель», по направлению деятельности, кроме водителей АПА

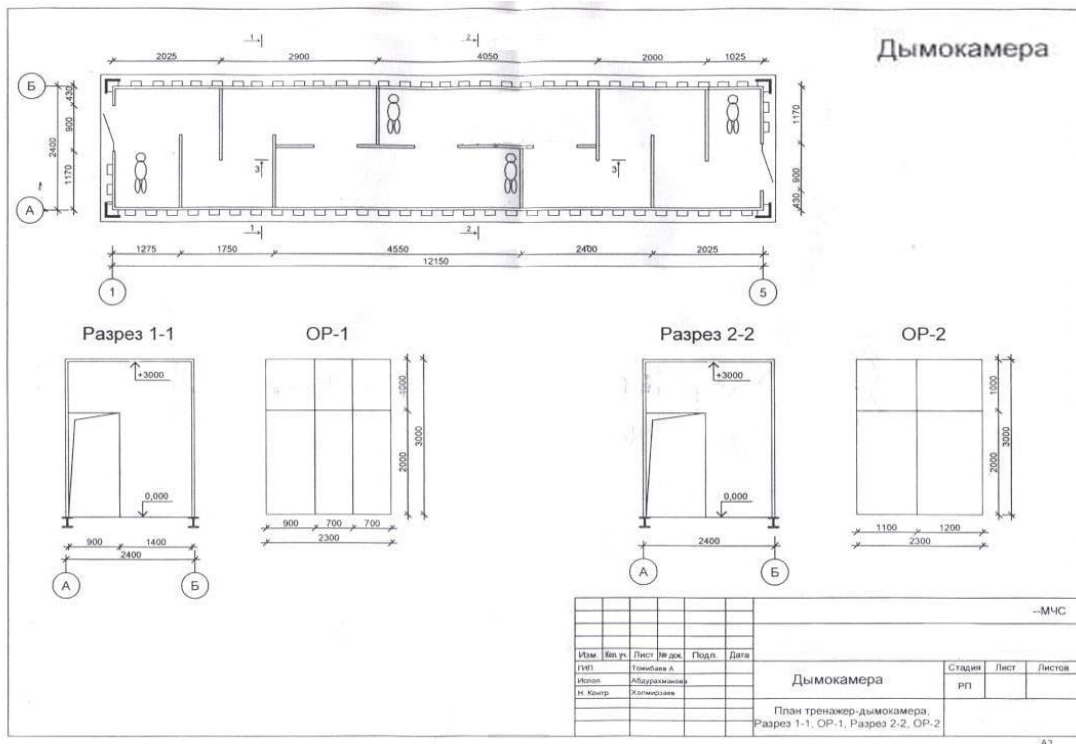


Рисунок №1. Схема Дымокамеры.

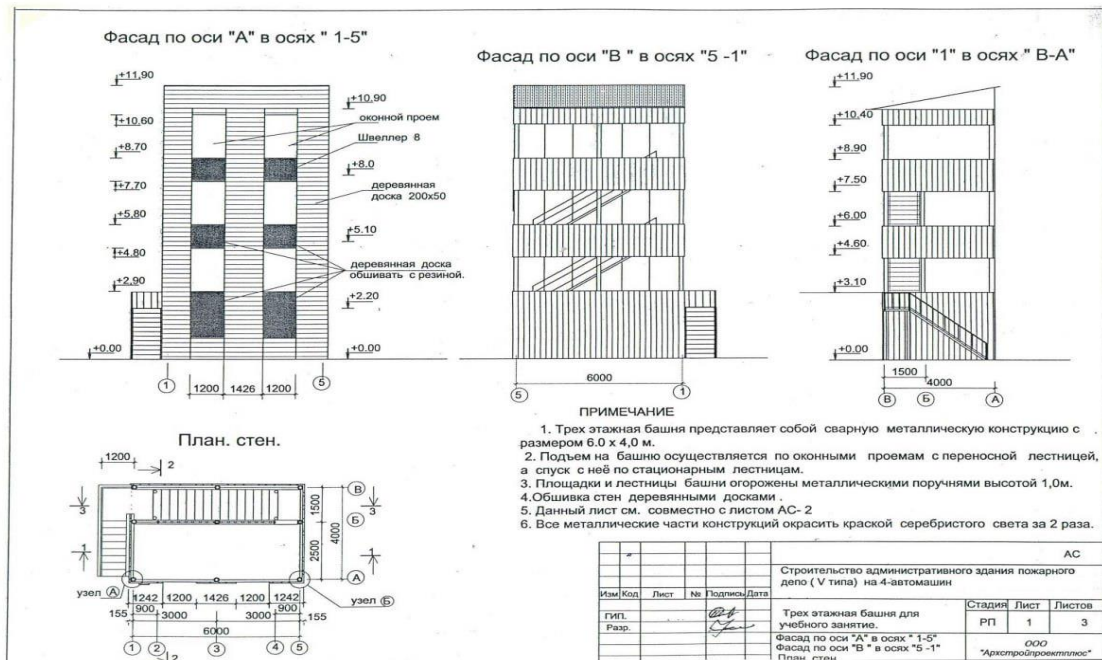
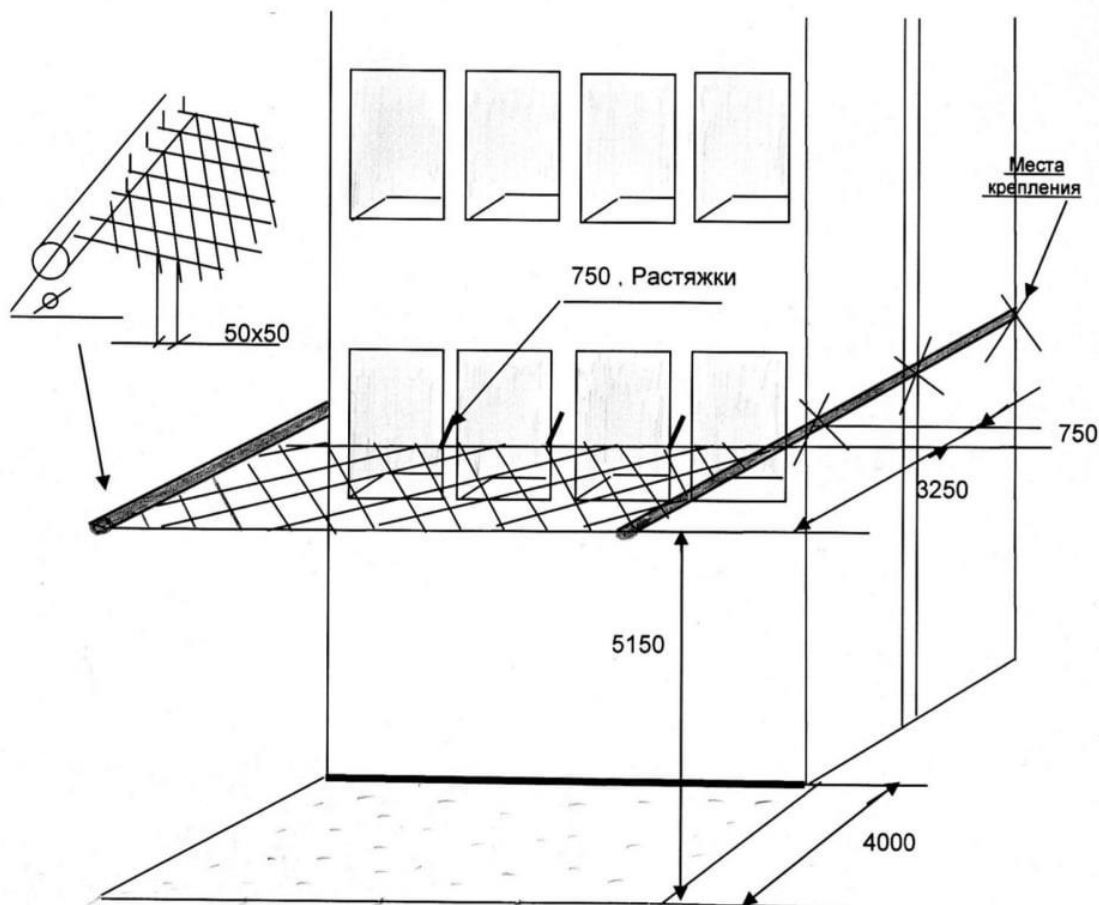


Рисунок №2-1. Схема Учебно-тренировочной башни.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан Администрирование и контроль документа	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П11/5

Конструкция страховочной сетки



Рекомендации по подбору комплектующих материалов и монтажу страховочной сетки

- 1.Страховочная сетка монтируется на высоте 5150мм от уровня беговой дорожки или соответственно на высоте 900мм от уровня подоконника 2-го этажа.
- 2.Расстояние от фасадной плоскости башни до ближней кромки страховочной сетки – 750мм.
- 3.Ширина страховочной сетки не менее 3250мм.
- 4.Для изготовления страховочной сетки рекомендуется применять дели верёвочные узловые полиамидные, изготовленные из верёвок 3,1-4мм, с размером ячейки от 45мм до 55мм.
- 5.По периметру полотна в каждую ячейку продевается шнур плетённый капроновый диаметром 10-12мм.
- 6.Для обеспечения натяжения полотна применять изолированный стальной трос диаметром 5-7мм, натянутый параллельно фасадной плоскости башни, вдоль ближней и дальней кромки полотна, с использованием натяжных приспособлений (по принципу натяжения волейбольной сетки).
- 7.Допускается небольшое провисание сетки, не мешающее производить подвеску штуровой лестницы.
- 8.Страховочное полотно растягивается между горизонтальными балками, которые имеют консольное крепление к учебной башне или крепятся на опорах. В крытых спорткомплексах возможно крепление балок к строительным конструкциям.
- 9.Можно применять стальные двутавровые балки, швеллеры, а также балки, изготовленные из труб круглого или квадратного сечения. При подборе балки необходимо учитывать момент сопротивления выбранных профилей, материал, способ крепления балки и ширину фасада башни.

Рисунок №2-4. Схема Учебно-тренировочной башни.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан		Код №	AR-RFF-001
			Глава/Стр.	П11/6
	Администрирование и контроль документа			

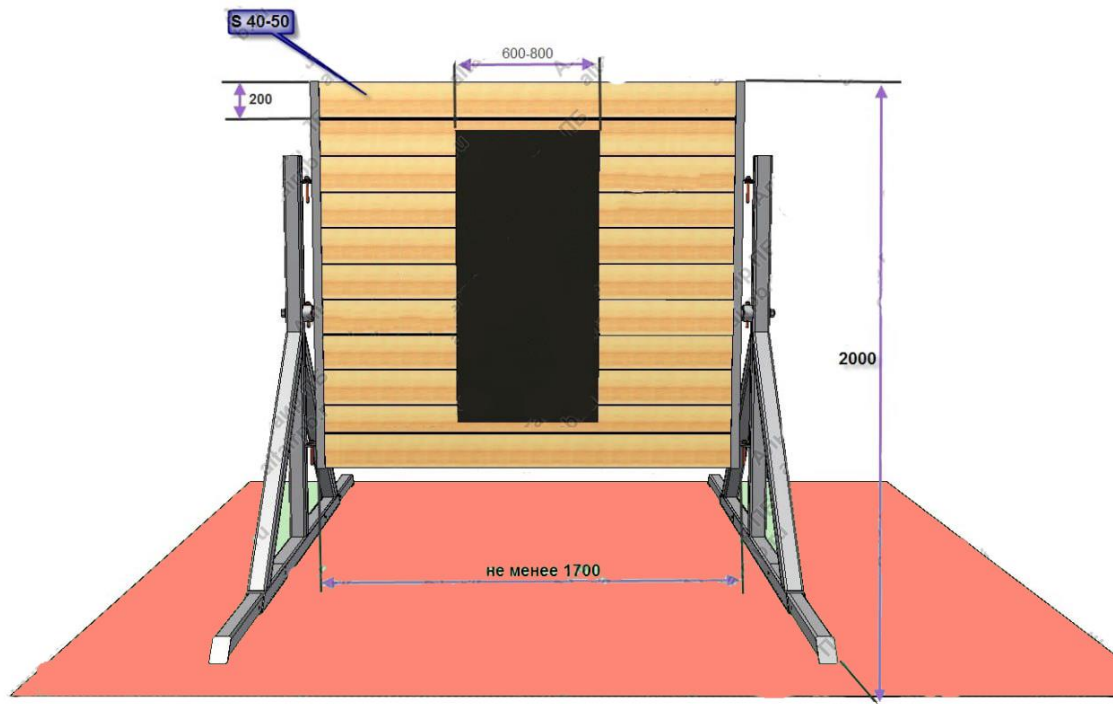


Рисунок №3-1. Полоса препятствий «Забор».

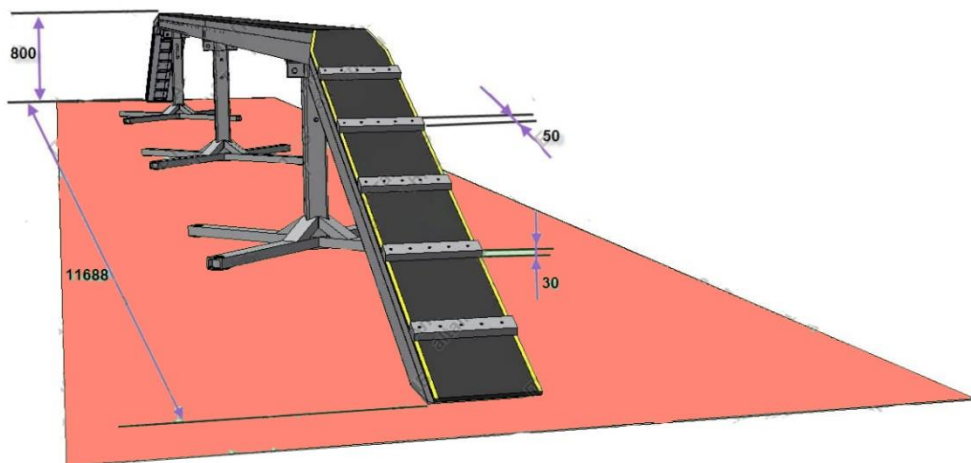


Рисунок №3-2. Полоса препятствий «Бум».

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан		Код №	AR-RFF-001
			Глава/Стр.	П11/7
	Администрирование и контроль документа			

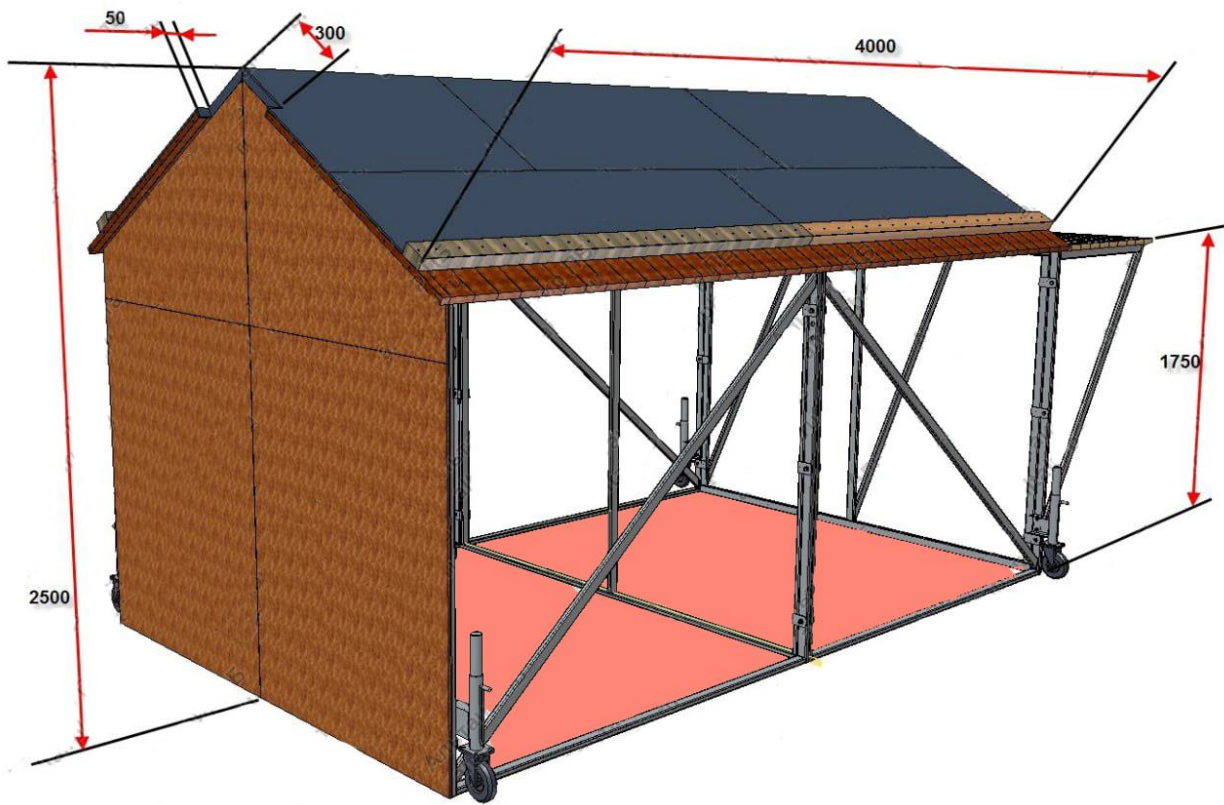


Рисунок №3-3. Полоса препятствий «Домик».

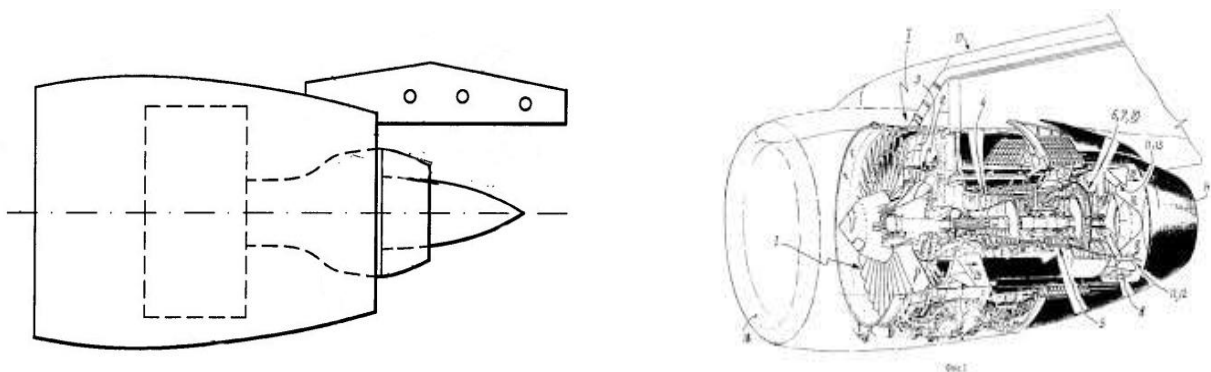


Рисунок №4. Двигатель самолёта.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П11/8
	Администрирование и контроль документа		

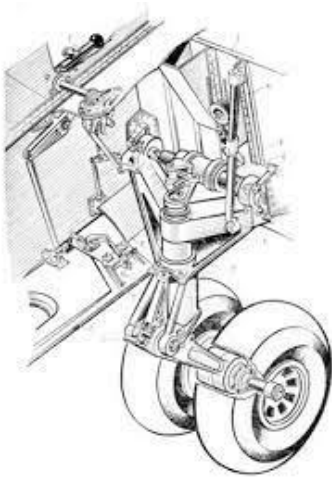


Рисунок №5. Шасси самолёта.



Рисунок №6-1. Площадка стекающего топлива.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П11/9
	Администрирование и контроль документа		



Рисунки №6-2. Площадка стекающего топлива.

Рисунки №6-3. Площадка стекающего топлива.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	0/0
	Администрирование и контроль документа		

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П12/1
	Администрирование и контроль документа		

Приложения 12 - Образец Предписания

ООО «_____ xalqaro aeroporti»

ПРЕДПИСАНИЕ №

Кому _____
(должность, Ф.И.О.)

Проведенным профилактическим мероприятием (обследованием) «_____» _____ 20____ г.

Начальник СПСР (оператор ЛУ) смены № _____
(Ф.И.О.)

(название объекта, № стоянки ВС, пожарного водоема, гидранта)

Совместно с выделенным Вами представителем _____
(Ф.И.О.)

на устранение выявленных нарушений, в ходе профилактических мероприятий (обследований), по противопожарному обеспечению полетов.

В целях устранения этих нарушений предлагается выполнить следующие мероприятия:

№ п/п.	Предлагаемые мероприятия	Срок исполнения	Отметка о выполнении
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
8.			
9.			
10.			

Подпись лица, производившего обследование _____

Предписание для исполнения получил _____

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	0/0
	Администрирование и контроль документа		

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	П13/1

Приложения 13 - Инструкция по мерам пожарной безопасности, при заправке воздушных судов и действиям должностных лиц, в случае непроизвольного разлива авиатоплива и ГСМ

Общие требования

(1.1) Работы по заправке воздушных судов горюче-смазочными материалами (далее - ГСМ) производятся с разрешения должностного лица, под ответственностью которого находится воздушное судно. Лицо, разрешившее заправку, и работники ее осуществляющие, несут ответственность за качество и безопасность проводимых работ. Состав бригады

по заправке самолетов определяется и отдается приказом директора аэропорта. В состав бригады включаются: штатный заправщик службы ГСМ, водитель топливозаправщика или средства заправки службы спецтранспорта. Общий контроль за производством заправки осуществляет специалист СНО (ИАС).

(1.2) Заправка воздушного судна топливом, авиамаслом, спецжидкостями должна производиться в строгом соответствии с требованиями Авиационных правил Республики Узбекистан «Технология обеспечения гражданской авиации авиационными горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями», «Технологией заправки топливом воздушного судна, заправочным агрегатом («сервисером») с подъемной платформой», а также в соответствии с Руководством по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) и Руководством по технической эксплуатации (далее – РТЭ).

(1.3) Заправка воздушных судов подразделяется на верхнюю и нижнюю. Верхняя заправка осуществляется через заправочные шланги топливозаправщиков, оборудованных заправочными пистолетами, нижняя - с помощью наконечников нижней заправки (далее – ННЗ), закрепляемых на концах заправочных шлангов ТЗ.

(1.4) Заправка воздушных судов производится после выключения и остановки двигателей.

(1.5) Заправка воздушных судов топливом производится, как правило, без пассажиров на борту. Разрешается заправка воздушных судов топливом с пассажирами на борту в исключительных случаях по разрешению командира воздушного судна и при условии соблюдения дополнительных требований, изложенных ниже.

2. Меры пожарной безопасности, при заправке воздушных судов авиатопливом и ГСМ

(2.1) При производстве работ по заправке воздушных судов должны соблюдаться следующие меры пожарной безопасности:

(a) перед заправкой воздушного судна проверяется наличие и установка нормативных средств пожаротушения и инвентаря около ТЗ, на расстоянии не менее 5 метров от крайних точек ВС;

(b) стоянка воздушного судна должна быть очищена от мусора, сухой травы, промасленной ветоши, ГСМ;

(c) проверяются подходы к пожарному инвентарю, оборудованию и средствам связи;

(d) тара для сбора отстоя топлива и масел располагается не ближе 25 метров от места стоянки воздушного судна;

(e) топливозаправщики, передвижные заправочные агрегаты и маслозаправщики должны устанавливаться на расстоянии не менее 5 метров от крайних точек воздушного судна;

(f) не допускаются к заправке воздушного судна топливозаправщики с неисправными глушителями, двигателями, топливопроводами, со снятыми капотами двигателя

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	П13/2

и насосного отсека, без искрогасителя, без цепей и тросов, штырей заземления, неисправными заправочными пистолетами и наконечниками нижней заправки, а также без огнетушителей;

(g) на воздушном судне во время заправки не производить включений и проверок систем воздушного судна;

(h) курение разрешается только в установленных и оборудованных средствами пожаротушения местах;

(i) перед заправкой ВС необходимо заземлить его и топливозаправщик, а также выровнять потенциалы между ними с помощью металлического троса;

(j) открытая заправка ВС топливом при дожде и сильном ветре с пылью, во время грозы (при разрядах атмосферного электричества) и закрытая заправка при грозовых разрядах запрещается.

(2.2) При заправке ВС топливом (сливе топлива) запрещается:

(a) подключать и отключать от ВС источники электроэнергии, использовать электроинструменты, которые могут стать источниками должны быть выключены, и необходимо избегать каких-либо последующих включений;

(b) начинать заправку (слив топлива) при разлитом топливе на стоянке, когда топливом облиты ВС или средство заправки, при обнаружении паров топлива внутри воздушного судна;

(c) подогревать двигатели, изделия и системы, воздух в кабине экипажа и пассажирских салонах;

(d) пользоваться открытым огнем, неисправными электрическими лампами (фонарями) для контроля работ при заправке (сливе);

(e) располагать двигатель заправочного средства (топливозаправочного агрегата) под управляемым воздушным судном;

(f) располагать или останавливаться под ВС любым видам транспорта;

(g) начинать заправку, если нет свободного пути отъезда (отвода) заправочного средства от ВС и при наличии перегрева тормозных устройств колес;

(h) ударять по металлическим деталям спецтранспорта инструментом или предметами, способными вызвать искру;

(i) производить какие-либо ремонтные работы при заправке ВС;

(j) оставлять в кабине управления или кабине водителя ветошь или чехлы со следами нефтепродуктов;

(k) использовать для протирки оборудования технические салфетки или ветошь из шелка, вискозы, синтетических материалов;

(l) передавать во время дежурства управление спецтранспортом другому лицу, оставлять его без надзора при наполнении на пункте налива, при заправке ВС;

(m) курить около ТЗ, автоцистерны с ГСМ и в кабине водителя.

(2.3) Заправка воздушного судна с пассажирами на борту производится в исключительных случаях.

Решение на заправку принимает командир воздушного судна.

Разрешается производить заправку топливом при посадке пассажиров, нахождении их на борту или их высадке. Заправка воздушного судна топливом является типовой операцией. При этом всегда необходимо соблюдать меры предосторожности для

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	П13/3

исключения возможности пожара. Пожары при заправке топливом не характерны для авиатранспортных предприятий. Риск пожара в равной мере мал при заправке топливом, как при посадке пассажиров, нахождении, их на борту или их высадке, так и при отсутствии их на воздушном судне. Однако, если пассажиры присутствуют, должны приниматься меры предосторожности, обеспечивающие возможность их эвакуации в маловероятном случае возникновения пожара. В обеспечении этих мер предосторожности участвуют представитель СНО (ИАС), бортпроводники и пилоты (экипаж).

Представитель СНО (ИАС) должен убедиться в том, что пилоты (экипаж), бортпроводники и инженер (ИАС) находятся на своих местах, что площадь вокруг аварийных выходов свободна, что противопожарное подразделение приведена в готовность и посадка пассажиров или высадка пассажиров проводится под соответствующим контролем, что произведен тщательный осмотр и контроль спецавтотранспорта, подъезд топливозаправщика производится с особой осторожностью и повышенным вниманием.

Представитель СНО (ИАС) должен проконтролировать надежность заземления, установить связь с пилотами (экипажем), информировать пилотов о начале и окончании заправки топливом и оповестить пилотов, если возникает пожар. Он должен прекратить заправку, если возникают на это причины. При нем должна находиться включенная в сеть и готовая к использованию в случае пожара головная авиагарнитура связи, но ему нет необходимости надевать ее, за исключением случаев возникновения аварийной обстановки.

Бортпроводники должны подготовить аварийные и основные выходы в соответствии с особенностями данного типа воздушного судна. У каждого основного выхода должен находиться бортпроводник. Призвать пассажиров воздержаться от курения и т.д., находиться в состоянии готовности на случай блокирования проходов или выходов в случае эвакуации пассажиров

Пилоты должны установить связь с инженером (ИАС), находящимся на земле, включить освещение выходов и табло «Не курить», информировать бортпроводников о начале и окончании заправки, быть на приеме, на случай поступления от инженера (ИАС) предупреждения о пожаре и в состоянии готовности приступить в случае необходимости к эвакуации пассажиров. Пилот может подать сигнал для наземного состава (инженера) к прекращению заправки путем включения фар большого света.

Ответственность за организацию заправки и обеспечения противопожарной безопасности, с пассажирами на борту несет начальник смены СНО (ИАС) или лицо, на которого приказом директора аэропорта возложены данные функции при заправке ВС.

3. Организация заправки и заправка ВС авиатопливом и ГСМ

(3.1) Работы по заправке воздушных судов авиатопливом и ГСМ, а также контролю их качества осуществляют в соответствии с требованиями эксплуатационных документов на производство этих работ.

Ответственность состояние средств заправки возлагается на службу спецтранспорта.

Заправка ВС должна производиться с обеспечением мер безопасности работ, предупреждения потерь авиатоплива и ГСМ при заправке, хранении и транспортировке. Осуществление ежедневной проверки средств заправки возлагается на специалистов службы ГСМ.

Заправку воздушных судов авиатопливом и ГСМ производят с помощью централизованных заправочных систем, спецмашин и других заправочных средств, в соответствии

с требованиями документов по их эксплуатации. Раздаточные устройства этих средств должны быть исправными и чистыми, крышки фильтров и заливные горловины

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	П13/4

опломбированными в установленном порядке. Счетчики топлива должны пройти метрологическую поверку и быть

опломбированы метрологической службой. Заправочные средства допускаются к использованию только после их контрольного осмотра.

(3.2) Водитель топливозаправщика перед выездом на заправку внешним осмотром убеждается в комплектности и исправности спецоборудования (заправочные шланги, заправочные пистолеты или наконечники нижней заправки, заземлительные устройства, литрометры), в отсутствии течи топлива и исправности радиостанции (при ее наличии).

Водитель топливозаправщика и средства заправки при подъезде к воздушному судну строго выполняет требования «Руководства по организации движения спецавтотранспорта на аэродромах АО «Uzbekistan Airports», а также:

- (a) по команде инженера ИАС устанавливает топливозаправщик и средства заправки согласно схеме подъезда;
- (b) устанавливает заземление топливозаправщика, средства заправки к конкретному устройству аэродромного заземления;
- (c) разматывает заправочные шланги на всю их длину;
- (d) занимает место у пульта управления;
- (e) по команде заправщика включает насос и контролирует заправку по приборам;
- (f) следит за командами заправщика, ответственного за заправку представителя СНО (ИАС);
- (j) после завершения заправки отсасывает остаточное топливо из шлангов и вместе с заправщиком убирает их,
- (h) по команде инженера ИАС отъезжает от воздушного судна на безопасное расстояние или на базу.

(3.3) Заправщик перед началом заправки:

- (a) устанавливает колодки под колеса топливозаправщика;
- (b) проверяет заземление воздушного судна и топливозаправщика, наличие на стоянке и топливозаправщике первичных средств пожаротушения, обеспечивает выравнивание потенциалов между корпусами ТЗ, средством заправки и воздушным судном путем соединения ТЗ, средства заправки гибким металлическим тросом с зажимом на конце с чистой покрашенной металлической поверхностью воздушного судна;
- (c) проверяет соединение раздаточных пистолетов с металлической оплеткой раздаточного рукава посредством металлической перемычки;
- (d) открывает пробки топливных баков при верхней заправке воздушного судна только руками или специальным, не стальным маркированным инструментом, не прибегая к ударам по ним.

(3.4) При верхней заправке заправщик должен находиться на воздушном судне в специальной обуви, а в карманах у него не должно быть металлических предметов, спичек, зажигалки, фонаря взрывоопасного исполнения.

(3.5) Заправщик при верхней заправке обязан:

- (a) поставить стремянку в установленном месте;

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.	П13/5

- (b) коснуться раздаточным пистолетом обшивки воздушного судна в 1,5 метра от горловины топливного бака;
- (c) вставить раздаточный пистолет в горловину бака и следить за плотным его прижатием к ней;
- (d) открыть пистолет и дать команду водителю топливозаправщика на включение насоса.

(3.6) При нижней заправке заправщик обязан:

- (a) поставить стремянку в установленном месте (запрещается использовать колодки вместо стремянок);
- (b) правильно присоединить наконечник нижней заправки к заправочному штуцеру самолета и закрепить его фиксирующим рычагом, вставить штырь заземления наконечника нижней заправки (далее – ННЗ) в гнездо возле заправочной горловины;
- (c) убедиться в надежности крепления ННЗ к заправочному штуцеру воздушного судна;
- (d) дать команду водителю топливозаправщика на включение насоса.

(3.7) По окончании заправки заправщик обязан:

- (a) убедиться в полном отсосе из шлангов топлива;
- (b) отсоединить штырь заземления наконечника нижней заправки из гнезда возле заправочной горловины;
- (c) отсоединить ННЗ от заправочного штуцера самолета (вынуть раздаточный пистолет из горловины топливного бака, закрыть пробку и крышку, и предъявить экипажу закрытие крышки);
- (d) принять участие в руководстве по отъезду топливозаправщика от ВС.

(3.8) Заправку воздушного судна должен производить только заправщик. Другим лицам, не допущенным к заправке, категорически запрещается производить заправку воздушного судна.

4. Действия должностных лиц, при непроизвольном разливе топлива

(4.1) При нарушении герметичности заправочных рукавов и штуцеров, обливе ВС или заправочного средства (ТЗ, автоцистерны, агрегата ЦЗС, фильтра заправочного агрегата и других средств) топливом, разливе топлива на землю (искусственное покрытие), а также при обнаружении паров топлива внутри воздушного судна или при какой-либо другой опасности заправка ВС топливом или слив топлива из его баков должны быть немедленно прекращены и приняты эффективные меры пожарной безопасности. Должностные лица, ответственные за ВС, техническое состояние средств заправки и непосредственно осуществляющие заправку (слив), обязаны:

- (a) прекратить подачу (слив) топлива;
- (b) вызвать к месту работ стартовый, пожарно-спасательный расчет СПАСОП аэропорта (аэродрома), а на временном аэродроме (оперативной точке) - пожарную охрану аэродрома (при наличии) или пожарную часть ближайшего населенного пункта;
- (c) все лица, находящиеся на борту, должны быть предупреждены;
- (d) наземные силовые установки и другие двигатели или электромоторы, входящие в состав оборудования в зоне заправки, должны быть выключены и необходимо избегать каких-либо последующих включений;
- (e) обслуживающий персонал должен покинуть зону заправки;

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П13/6
	Администрирование и контроль документа		

(f) отключить электропитание ВС (в случае возгорания или по команде стартового, пожарно-спасательного расчета);

(g) отсоединить заправочные (сливные) рукава от воздушного судна;

(h) удалить пролитое топливо с поверхностей и из полостей внутри воздушного судна;

(i) покрыть поверхность разлившегося топлива на стоянке ВС, огнетушащей пеной;

(j) удалить ТЗ, автоцистерны и другие передвижные средства от ВС на расстояние не менее 75м;

(k) отбуксировать ВС со стоянки;

(l) удалить топливо со стоянки с искусственным покрытием при помощи опилок, песка, ветоши;

(m) не устанавливать ВС на стоянке без искусственного покрытия, на которой было разлито топливо, до полного испарения его из почвы. Все случаи разлива топлива должны быть расследованы с выработкой мер по их предупреждению.

(4.2) Стартовый, пожарно-спасательный расчет с получением сигнала немедленно устанавливает аэродромную пожарную машину с подветренной стороны на удалении 15 метров от зоны разлитого топлива, занимает свои места в порядке боевого расчета и находится в полной готовности к действию до завершения работ по удалению разлитого топлива и окончания последующей заправки воздушного судна, контролируя при этом соблюдение мер и правил пожарной безопасности при выполнении работ по удалению топлива личным составом. Возвращение к месту постоянного дежурства производит по указанию представителя СНО (ИАС).

(4.3) Начальник смены СНО (ИАС) организует работы по удалению разлитого топлива. По их полному завершению, но не ранее, чем через 15 минут после окончания, дает распоряжение о продолжении заправки воздушного судна.

В случае возникновения пожара каждый работник гражданской авиации, первым его заметивший, обязан немедленно вызвать противопожарное подразделение СПАСОП аэропорта всеми доступными средствами.

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан		Код №	AR-RFF-001
	Администрирование и контроль документа		Глава/Стр.	П14/1

Приложения 14 – Акт о пожаре

Акт о пожаре № _____

« _____ » _____ 20 _____ г. Международный аэропорт « _____ »

1. Комиссия в составе:

2. Составила настоящий акт о пожаре (возгорании), происшедшем _____

_____ (число, месяц, год)

_____ (наименование объекта)

3. Что горело _____

4. Время обнаружения пожара (возгорания) _____

5. Кто обнаружил _____

6. Сообщение о пожаре (возгорании) в СПСР получено _____ (ч, мин)

7. Кто известил _____

8. Способ извещения _____

9. Расстояние от места расположения СПСР до места пожара _____ м.

10. Время прибытия СПСР к месту пожара (загорания) _____ (ч, мин)

_____ (количество и марки пожарных автомобилей)

11. Обстановка к моменту прибытия на пожар СПСР _____

_____ (что горело, площадь пожара)

12. Кем и какими средствами производилось тушение до прибытия СПСР _____

13. Время введения огнетушащего средства _____ (ч, мин)

14. Участие взаимодействующих пожарных подразделений других ведомств _____

_____ (марки пожарных машин, прибывших на пожар)

15. От каких водоисточников питались пожарные автомобили _____

16. Кто руководил тушением пожара _____

	Правила обеспечения пожарной безопасности полетов ГА Республики Узбекистан	Код №	AR-RFF-001
		Глава/Стр.	П14/2
	Администрирование и контроль документа		

17. Время ликвидации пожара _____
(ч, мин)

18. Какие были несчастные случаи и с кем _____

19. Что уничтожено и повреждено огнем _____

20. Убыток от пожара (установленный или ориентировочный) _____

21. Подробное описание причины пожара (установленной или предполагаемой) _____

22. Виновник пожара _____

23. Оценка действий СПСР _____

24. При тушении пожара работниками СПСР (членами ДПД) спасено:

Людей _____

материальных ценностей _____
(на сумму в сумах)

Комиссия:
