#### Утверждено Директором Агентства «Узавиация» Т.А. Назаров



## АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

# ПРАВИЛА ПРОТИВОПОЖАРНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ И ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

Документ №: AR-AGA-002

Редакция / Ревизия: 01/00

Дата вступления в силу: 25 Апреля 2023 года



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 0/1

Администрирование и Контроль Документа

#### 0 АДМИНИСТРИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ ДОКУМЕНТА

#### 0.1 Содержание

0	ΑД	МИНИСТРИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ ДОКУМЕНТА	1
	0.1	Содержание	
	0.2	Список Действующих Страниц	3
	0.3	Список Рассылки	6
	0.4	Запись Поправок и Изменений	6
	0.5	Термины и Определения	7
	0.6	Аббревиатура и Сокращения	9
	0.7	Термины «Должен», «Следует», «Может»	11
	8.0	Администрирование и Контроль	11
1	OE	<b>БЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</b>	1
	1.1	Введение	1
2	ПР	ОТИВОПОЖАРНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ АЭРОДРОМА	1
	2.1	Общие Требования	1
	2.2	Уровень Требуемой Пожарной Защиты ВПП Аэродрома	6
	2.3	Общие Особенности для Всех Аварийных Ситуаций	13
	2.4	Борьба с Пожаром на Воздушных Судах или в Зданиях и Объектах Аэропорта	15
	2.5	Водоснабжение Аэропорта	18
	2.6	Обучение и Подготовка Личного Состава СПСР ПП СПАСОП	19
3		АВИЛА ПРОТИВОПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ НАЗЕМНОМ И	
T	EXH	1ЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ	1
	3.2	Техническое обслуживание планера, двигателей, систем и спецоборудования	
	3.3	Заправка Воздушного Судно Авиатопливом и ГСМ	6
	3.4	Подогрев (кондиционирование) воздушных судов	11
	3.5	Запуск и Опробование Двигателей	12
	Спа	иложение 1 – Свидетельство Спасоп Аэропортов (Аэродромов) на Право Ведения асательных Работ, в Чрезвычайных Ситуациях	1
	Прі	иложение 2 - Нормативы	1
	-	иложение 3 - Определение Уровня Требуемой Пожарной Защиты ВПП Аэродрома висимости от Длины и Ширины Фюзеляжа Воздушных Судов	
	•	иложение 4 - Минимальное Количество Противопожарных Транспортных Средств негасящих Веществ, с Пеной Отвечающего Характеристикам Уровня «А»	
	•	иложение 5 - Технические Требования - на Аэродромные Пожарные Автомобили келого Типа, с Вывозом Огнетушащего Состава 8000 и 12000 Литров	1
	Прі	иложение 6 - Технические Требования к Пожарным Рукавам для АПА	1



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 0/2

## Администрирование и Контроль Документа

Приложение 7 - Технические Требования1	1
Приложение 8 - Технические Требования для Аппарата Защиты Органов Дыхания	1
Приложение 9 - Технические Требования к Пенообразователю	
Приложение 10 - Нанесение Пенной Полосы на ВПП1	1
Приложение 11 - Технические Требования для Разработки Проекта Здания Аварийно- Спасательной Станции с Пожарным Депо, Службы Поискового и Аварийно- Спасательного Обеспечения Полетов Аэродрома	1
Приложение 12 - Технические Требования к Учебно-Тренировочному Полигону Спасоп 1	1
Приложение 13 - Образец Предписания1	
Приложение 14 - Инструкция по Мерам Пожарной Безопасности, при Заправке Воздушных Судов и Действиям Должностных лиц, в Случае Непроизвольного Розлива Авиатоплива и ГСМ	1
ADVIATOTITIVIDA VI I CIVI	4



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 0/3

Администрирование и Контроль Документа

#### 0.2 Список Действующих Страниц

о.2				
Страница	Дата вступления	Ревизия		
Страница	в силу	Nº		
	БСИЛУ			
1	25.АПР.2023	00		
2	25.АПР.2023	00		
3	25.АПР.2023	00		
4	25.АПР.2023	00		
5	25.АПР.2023	00		
6	25.АПР.2023	00		
7	25.АПР.2023	00		
8	25.АПР.2023	00		
9	25.АПР.2023	00		
10	25.АПР.2023	00		
11	25.АПР.2023	00		
12	25.АПР.2023	00		
	Глава 1			
	Дата	Ревизия		
Страница	вступления	Nº		
	в силу	142		
1	25.AПР.2023	00		
2	25.AΠP.2023	00		
		• •		
	Глава 2			
	Глава 2 Дата	<b>.</b>		
Страница		Ревизия		
Страница	Дата	Ревизия №		
	Дата вступления в силу	Nº		
1	Дата вступления в силу 25.АПР.2023	<b>№</b>		
1 2	Дата вступления в силу 25.АПР.2023 25.АПР.2023	<b>№</b> 00 00		
1 2 3	Дата вступления в силу 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023	<b>№</b> 00 00 00		
1 2 3 4	Дата вступления в силу 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023	<b>№</b> 00  00  00  00  00		
1 2 3 4 5	Дата вступления в силу 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023	Nº 00 00 00 00 00 00		
1 2 3 4 5 6	Дата вступления в силу 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023	Nº 00 00 00 00 00 00 00 00		
1 2 3 4 5 6 7	Дата вступления в силу 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023	Nº 00 00 00 00 00 00 00 00 00		
1 2 3 4 5 6 7 8	Дата вступления в силу 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023	Nº 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00		
1 2 3 4 5 6 7 8 9	Дата вступления в силу  25.АПР.2023	Nº 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00		
1 2 3 4 5 6 7 8 9	Дата вступления в силу  25.АПР.2023	Nº 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00		
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	Дата вступления в силу  25.АПР.2023	Nº 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00		
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11	Дата вступления в силу  25.АПР.2023	Nº 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00		
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023	Nº 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00		
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11	Дата вступления в силу  25.АПР.2023	Nº 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00		

17	25.АПР.2023	00		
18	25.АПР.2023	00		
19	25.АПР.2023	00		
20	25.АПР.2023	00		
Глава 3				
	Дата	Ревизия		
Страница	вступления	Ревизия №		
	в силу	IAZ		
1	25.AПР.2023	00		
2	25.AΠP.2023	00		
3	25.AΠP.2023	00		
4	25.AΠΡ.2023	00		
5	25.AΠΡ.2023	00		
	25.AΠΡ.2023 25.AΠΡ.2023			
6 7	25.AΠP.2023	00		
8	25.AПР.2023	00		
9	25.AПР.2023	00		
10	25.АПР.2023	00		
11	25.AΠP.2023	00		
12	25.AПР.2023	00		
	Приложение - 1			
	Дата	Ревизия		
Страница	вступления	Nº		
Страница	вступления в силу			
<b>Страница</b> 1	-			
•	в силу	Nº		
1 2	<b>в силу</b> 25.АПР.2023	<b>№</b> 00 00		
1 2	<b>в силу</b> 25.АПР.2023 25.АПР.2023	<b>№</b> 00 00		
1 2	в силу 25.АПР.2023 25.АПР.2023 Приложение - 2	№ 00 00 • • • • • • • • • • • • • •		
1 2	в силу 25.АПР.2023 25.АПР.2023 Приложение - 2 Дата	<b>№</b> 00 00		
1 2 <b>Страница</b>	в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 2  Дата вступления в силу	№ 00 00 Ревизия		
1 2 Страница	в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 2  Дата вступления в силу  25.АПР.2023	№  00 00  00  Ревизия №  00		
1 2 Страница	в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 2  Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023	№  00 00 00  Ревизия №  00 00		
1 2 Страница 1 2 3	в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 2  Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023	№  00 00  00  Ревизия №  00 00 00 00		
1 2 Страница 1 2 3 4	в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 2  Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023	№  00 00 00  Ревизия №  00 00 00 00 00		
1 2 Страница 1 2 3 4	в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 2  Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 3	№  00 00  00  Ревизия №  00 00 00 00 00		
1 2 Страница 1 2 3 4	в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 2  Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Триложение - 3  Дата	№  00 00 00  Ревизия №  00 00 00 00 00 00 00		
1 2 Страница 1 2 3 4	в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 2  Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 3  Дата вступления	№  00 00  00  Ревизия №  00 00 00 00 00		
1 2 Страница 1 2 3 4	в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 2  Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Триложение - 3  Дата	№  00 00 00  Ревизия №  00 00 00 00 00 00 00		
1 2 Страница 1 2 3 4	в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 2  Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 3  Дата вступления	№  00 00 00  Ревизия №  00 00 00 00 00 00 00		
1 2 Страница 1 2 3 4 Страница	в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 2  Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 3  Дата вступления в силу	№  00 00 00  Ревизия №  00 00 00 00 00 00 00		
1 2 Страница 1 2 3 4 Страница	в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 2  Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 3  Дата вступления в силу  25.АПР.2023	№  00 00 00  Ревизия №  00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00		
1 2 Страница 1 2 3 4 Страница	в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 2  Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 3  Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023	№  00 00 00  Ревизия №  00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00		
1 2 Cтраница  Страница  Страница  Страница	в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 2  Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 3  Дата вступления в силу  25.АПР.2023	№  00 00 00  Ревизия №  00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00		



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 0/4

#### Администрирование и Контроль Документа

	в силу	Nº		
1	25.АПР.2023	00		
2	25.АПР.2023	00		
Приложение - 5				
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №		
1	25.АПР.2023	00		
2	25.АПР.2023	00		
3	25.АПР.2023	00		
4	25.АПР.2023	00		
5	25.АПР.2023	00		
6	25.АПР.2023	00		
7	25.АПР.2023	00		
8	25.АПР.2023	00		
9	25.АПР.2023	00		
10	25.АПР.2023	00		
11	25.АПР.2023	00		
12	25.АПР.2023	00		
13	25.АПР.2023	00		
14	25.АПР.2023	00		
1	Приложение - 6			
I	Приложение - 6 Дата			
Страница	, -	Ревизия		
	Дата			
	Дата вступления	Ревизия		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №		
<b>Страница</b> 1 2	Дата вступления в силу 25.АПР.2023	<b>Ревизия</b> №  00 00		
<b>Страница</b> 1 2	Дата вступления в силу 25.АПР.2023 25.АПР.2023	<b>Ревизия</b> №  00 00		
<b>Страница</b> 1 2	Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 7 Дата вступления	Ревизия № 00 00 Ревизия		
Страница 1 2 Страница	Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 7 Дата вступления в силу	Ревизия № 00 00 Ревизия №		
Страница  1 2  Страница	Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 7 Дата вступления в силу  25.АПР.2023	<b>Ревизия</b> N  00 00  00 <b>Ревизия</b> N  00		
Страница  1 2  Страница  1 2	Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 7 Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023	Ревизия Nº  00 00  00  Ревизия Nº  00 00 00		
Страница  1 2  Страница  1 2 3	Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 7 Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023	Ревизия No  00 00  Ревизия No  00 00 00 00		
Страница  1 2  Страница  1 2 3 4	Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 7 Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023	Ревизия Nº  00 00 00  Ревизия Nº  00 00 00 00 00		
Страница  1 2  Страница  1 2 3 4 5	Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 7 Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023	Ревизия No  00  00  00  Ревизия No  00  00  00  00  00  00  00  00		
Страница  1 2  Страница  1 2 3 4 5 6	Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 7 Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023	Ревизия N  00  00  00  Ревизия N  00  00  00  00  00  00  00  00  00		
Страница  1 2  Страница  1 2 3 4 5 6 7	Дата вступления в силу  25.АПР.2023 25.АПР.2023  Приложение - 7 Дата вступления в силу  25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023	Ревизия No  00 00  00  Ревизия No  00 00 00 00 00 00 00 00 00 00		
Страница  1 2  Страница  1 2 3 4 5 6 7 8	Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Приложение - 7 Дата вступления в силу  25.АПР.2023	Ревизия Nº  00 00 00  Ревизия Nº  00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00		
Страница  1 2  Страница  1 2 3 4 5 6 7 8 9	Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  Триложение - 7  Дата вступления в силу  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023  25.АПР.2023	Ревизия Nº  00 00 00  7  Ревизия Nº  00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00		

		·		
13	25.АПР.2023	00		
14	25.AΠP.2023	00		
Приложение - 8				
Лата				
Страница	вступления	Ревизия		
•	в силу	Nº		
1	25.AПР.2023	00		
2	25.AПР.2023	00		
3	25.AПР.2023	00		
4	25.AПР.2023	00		
	Приложение - 9			
	Дата	Ревизия		
Страница	вступления	Nº		
	в силу			
1	25.AПР.2023	00		
2	25.AΠP.2023	00		
3	25.AΠP.2023	00		
4	25.AΠP.2023	00		
Г	Іриложение - 10			
Лата				
Страница	вступления	Ревизия		
•	в силу	Nº		
_				
1	25.AПР.2023	00		
2	25.АПР.2023	00		
	Іриложение - 11	<u> </u>		
C=========	Дата	Ревизия		
Страница	вступления			
		Nº		
	в силу	Nº		
1		<b>№</b>		
1 2	<b>в силу</b> 25.АПР.2023 25.АПР.2023			
	25.AΠP.2023	00		
2	25.ΑΠΡ.2023 25.ΑΠΡ.2023	00		
2 3	25.AПР.2023 25.AПР.2023 25.AПР.2023	00 00 00		
2 3 4	25.AПР.2023 25.AПР.2023 25.AПР.2023 25.AПР.2023	00 00 00 00		
2 3 4 5 6	25.AПР.2023 25.AПР.2023 25.AПР.2023 25.AПР.2023 25.AПР.2023	00 00 00 00 00 00		
2 3 4 5 6	25.AПР.2023 25.AПР.2023 25.AПР.2023 25.AПР.2023 25.AПР.2023 25.AПР.2023	00 00 00 00 00 00		
2 3 4 5 6	25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023	00 00 00 00 00 00 2 Ревизия		
2 3 4 5 6	25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 <b>Іриложение - 12</b> <b>Дата</b>	00 00 00 00 00 00		
2 3 4 5 6 <b>Страница</b>	25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 <b>Іриложение - 12</b> <b>Дата</b> <b>вступления</b> <b>в силу</b>	00 00 00 00 00 00 2 Ревизия		
2 3 4 5 6 <b>Страница</b>	25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 <b>Іриложение - 12</b> <b>Дата</b> <b>Вступления</b> <b>в силу</b> 25.АПР.2023	00 00 00 00 00 00 2 Ревизия №		
2 3 4 5 6 <b>Страница</b>	25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 <b>Іриложение - 12</b> <b>Дата</b> <b>вступления</b> <b>в силу</b> 25.АПР.2023 25.АПР.2023	00 00 00 00 00 00 2 Ревизия №		
2 3 4 5 6 <b>Страница</b>	25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 25.АПР.2023 <b>Іриложение - 12</b> <b>Дата</b> <b>Вступления</b> <b>в силу</b> 25.АПР.2023	00 00 00 00 00 00 2 Ревизия №		



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 0/5

## Администрирование и Контроль Документа

5	25.AΠP.2023	00
6	25.АПР.2023	00
7	25.АПР.2023	00
8	25.АПР.2023	00
9	25.АПР.2023	00
10	25.АПР.2023	00
П	риложение - 1	3
	Дата	Вориона
Страница	вступления	Ревизия №
	в силу	M₽
	·	
1	25.AΠP.2023	00
2	25.АПР.2023	00
П	риложение - 1	4
	Дата	Ревизия
Страница	вступления	
-	в силу	Nº
	· ·	
1	25.AΠP.2023	00
2	25.АПР.2023	00
3	25.АПР.2023	00
4	25.АПР.2023	00
5	25.АПР.2023	00
6	25.АПР.2023	00



Код №	AR-AGA-002
Глава/Стр.	0/6

Администрирование и Контроль Документа

#### 0.3 Список Рассылки

Копия №	Тип Копии	Отдел	Месторасположение
Оригинал	(S)		
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	25.АПР.2023		

- 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.



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 0/7

Администрирование и Контроль Документа

#### 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.

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

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



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 0/8

Администрирование и Контроль Документа

**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.



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 0/9

Администрирование и Контроль Документа

#### 0.6 Аббревиатура и Сокращения

Агентство «Узавиация»	Агентство гражданской авиации при Министерстве	
Alonioibo «ysabilaqiiii	транспорта Республики Узбекистан	
ΑΠΑ	аэродромный пожарный автомобиль	
ACO	аварийно-спасательное оборудование	
ACP	1 2 1	
	аварийно-спасательные работы	
ACC	аварийно-спасательная станция	
ATC	автоматическая телефонная станция	
БОП	боевая одежда пожарного	
вкцпс	вспомогательный Координационный центр поиска и спасания	
впп	взлетно-посадочная полоса	
BC	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	
KOCP	команда по обеспечению спасательных работ	
кцпс	Координационный центр поиска и спасания	
MAK	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	пожарно-спасательные работы	
РД	рулежная дорожка	
САИ	служба аэронавигационной информации	
СПСР	стартовый пожарно-спасательный расчёт	
УВД	управление воздушным движением	
УКВ	ультракороткие волны	
УПП	устройства для покрытия ВПП пеной	
УТПЗ	уровень требуемой пожарной защиты	
AIP	Aeronautical Information Publication - сборник	
7	аэронавигационной информации	
AFTN	сеть авиационной фиксированной электросвязи	
ARM	Aircraft Removal Manual - Руководство по удалению	
	воздушного судна	
NOTAM	извещение, рассылаемое средствами электросвязи и	
	содержащее информацию о введении в действие,	
	состоянии или изменении любого аэронавигационного	



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 0/10

## Администрирование и Контроль Документа

	оборудования, обслуживания и Правил или информацию
	об опасности, своевременное предупреждение о которых
	имеет важное значение для персонала, связанного с
	выполнением полетов
AFFF	пленкообразующая 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	пленкообразующая 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
	<u> </u>



Код №	AR-AGA-002
Глава/Стр.	0/11

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

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».



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 0/12

Администрирование и Контроль Документа

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 1/1

Общие Положения

#### 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 «Аэродромы» 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 противопожарному обеспечению полетов в гражданской и экспериментальной авиации Республики Узбекистан.



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 1/2

Общие Положения

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 2/1

Противопожарное Обеспечение Полетов Аэродрома

#### 2 ПРОТИВОПОЖАРНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ АЭРОДРОМА

#### 2.1 Общие Требования

- 2.1.1 На аэродромах гражданской и экспериментальной авиации Республики Узбекистан, для обеспечения поискового, аварийно-спасательного и противопожарного обеспечения полётов должна создаваться Служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полётов (далее СПАСОП), в состав которого в обязательном порядке должно входить Противопожарное подразделение (далее ПП СПАСОП).
  - 1.Количественный состав СПАСОП и ПП СПАСОП должны соответствовать объявленной категории ВПП аэродрома по УТПЗ.
  - 2. Общее количество персонала СПАСОП, как боевого расчёта ПП 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;
    - b) 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 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.
- 2.1.3 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.
- 2.1.4 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 (VO2), 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.
- 2.1.5 Анаэробная выносливость отличается от аэробного соответствия. Эта деятельность требует большой затраты энергии и проявляется только в течение нескольких секунд или минут, характеризуемых 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



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 2/2

**Противопожарное Обеспечение Полетов Аэродрома** 

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.

- 2.1.6 **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 стеснённом положении без чрезмерного напряжения мышц, сухожилий, что может снизить риск травмы. Гибкость лучше всего развивать, используя медленные контролируемые упражнения на растяжку.
- 2.1.7 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.
- 2.1.8 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 отдела ПАСОП Правления, Службы и работников СПАСОП аэропортов (аэродромов) АО «Uzbekistan Airports», а также «Нормативов по пожарно-строевой подготовке личного состава ПП СПАСОП аэропортов (аэродромов) АО «Uzbekistan Airports»».
- 2.1.9 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.
- 2.1.10 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 отдела ПАСОП Правления, Службы и работников СПАСОП аэропортов (аэродромов) АО «Uzbekistan Airports»».
  - 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.
  - 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.



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 2/3

Противопожарное Обеспечение Полетов Аэродрома

- 1. Работники СПАСОП имеющие статус «спасатель», подлежат обязательному страхованию жизни и здоровья, со стороны работодателя.
- 2. 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 в отдел ПАСОП правления АО «Uzbekistan Airports» и Агентство «Узавиация».
- 3. 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.
- 2.1.11 **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».
- 2.1.12 До выполнения вышеперечисленных процедур, работник не должен привлекаться к спасательным работам.
- 2.1.13 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.
- 2.1.14 Эта служба должна в любое время быть готова обеспечить тушение возможного пожара, который может возникнуть:
  - а) во время посадки воздушного судна, взлета, руления, стоянки и т. д.;
  - b) сразу после авиационного происшествия или инцидента;
  - с) в любой момент в ходе осуществления аварийно-спасательных работ;
  - d) в любой момент в зданиях и объектах аэропорта.
- 2.1.15 Запрещается любой выезд аэродромного пожарного автомобиля из площадки АСС, без полностью укомплектованного боевого расчета, кроме выезда на ремонт самого аэродромного пожарного автомобиля.
- 2.1.16 Выезд аэродромного пожарного автомобиля из площадки АСС разрешается только при случаях:
  - а) подачи сигнала «Тревога» или «Готовность №3»;
  - b) авиационного происшествия или инцидента, а также при проведении подготовительных работ к ним;
  - с) пожара в зданиях и объектах аэропорта;
  - 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»);



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 2/4

Противопожарное Обеспечение Полетов Аэродрома

- f)заправки аэродромного пожарного автомобиля топливом или других специальных жидкостей, а также водой;
- а) прохождения процедур оформления «путевого листа»;
- b) проведения учений и практических тренировок;
- с) 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 не выполнении, одного из вышеперечисленных требований, выезд аэродромного пожарного автомобиля из площадки АСС категорически запрещается!!!

- 2.1.17 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!!!
- 2.1.18 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 ПП СПАСОП.
- 2.1.19 При выделении аэродромных пожарных автомобилей на работы, указанных в пункте 2.1.17, 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 2.1.17 настоящих Правил.
- 2.1.20 Персоналу ПП 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) и гидрантов, а также самолетно-ремонтных комплексов (ангаров).
- 2.1.21 По результатам проведения профилактических мероприятий (обследований) принимаются следующие меры:
  - а) (а) начальником СПСР (оператором ЛУ) выдаются предписания, на устранение выявленных нарушений (несоответствий). Образец предписания в Приложении №13.
  - b) (b) руководителями структурных подразделений аэропорта (аэродрома) устраняются выявленные нарушения в ходе профилактических мероприятий (обследований), привлекаются к ответственности лица, допустившие эти нарушения.
  - с) (с) через начальника СПАСОП аэропорта (аэродрома), докладывается руководителю аэропорта (аэродрома) о выявленных нарушениях (несоответствиях) в ходе 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



Код № AR-AGA-002
Глава/Стр. 2/5

**Противопожарное Обеспечение Полетов Аэродрома** 

находятся в зоне пожара, и может поставить под угрозу успех аварийно-спасательной операции или проведение эвакуации.

- 2.1.22 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.
- 2.1.23 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 аккумулированных электростатических зарядов в момент соприкосновения воздушного судна с землей или во время его заправки топливом.
- 2.1.24 Масштабы пожаров на воздушных судах, которые могут повлиять на аварийноспасательные 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.
- 2.1.25 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.
- 2.1.26 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 спасания и борьбы с пожаром.
- 2.1.27 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-спасательного оборудования, 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.
- 2.1.28 Предполагается, что вышеизложенное положение о наличии соответствующих специальных транспортных средств, аварийно-спасательного оборудования и обслуживания распространяется на аэропорт, расположенный вблизи водоемов, заболоченной местности, пустыни или других труднодоступных мест, над которыми выполняется значительная часть взлетно-посадочных операций воздушных судов. Назначение этих специальных транспортных средств, аварийно-спасательного оборудования и обслуживания заключается в спасании жизни людей, находящихся на борту воздушного судна, в случае возможного авиационного происшествия в этих районах.



Код № AR-AGA-002
Глава/Стр. 2/6

**Противопожарное Обеспечение Полетов Аэродрома** 

- 2.1.29 Соответствующим аэропортовым службам КОСР следует иметь подробную карту аэропорта и района его ответственности (с датой пересмотра) с нанесённой на ней координатной сеткой. На карте должны быть четко указаны топографические условия местности, подъездные пути и местоположение источников водоснабжения.
- 2.1.30 Эта карта должна быть вывешена на видном месте в помещениях аэродромно-диспетчерского пункта ОВД (УВД), КЦПС (ВКЦПС) и пожарного депо, а также должна находится 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.

#### 2.2 Уровень Требуемой Пожарной Защиты ВПП Аэродрома

- 2.2.1 Для противопожарного обеспечения полётов ВС, осуществляющих регулярные полёты на данный аэродром, должна быть определена категория каждой ВПП аэродрома по уровню требуемой пожарной защиты (далее 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;
  - b) 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 ПП СПАСОП к тушению пожаров на объектах аэропорта (аэродрома), строго учитывать фактическое (оставшееся) количество боевого расчёта ПП 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



Код № AR-AGA-002
Глава/Стр. 2/7

Противопожарное Обеспечение Полетов Аэродрома

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 BC, укомплектованные боевым расчётом, пожарнотехническим 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;
  - 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;
  - с) средствами для обеспечения эвакуации людей из аварийного BC (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 индивидуальной защиты личного состава боевого расчёта, а также к Аппаратам защиты органов дыхания указаны в приложениях № 7 и № 8 настоящих Правил;
  - е) 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 Время развертывания противопожарного транспортного средства в любой точке каждой ВПП, при оптимальных условиях видимости и состояния поверхности должно быть 2 минуты, но не должно превышать 3-х минут, от момента объявления пожарно-спасательным расчетам сигнала «Тревога».



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 2/8

Противопожарное Обеспечение Полетов Аэродрома

- 2.2.15 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.
- 2.2.16 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.
- 2.2.17 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 пожара на вертолётах должна использоваться пена, отвечающая характеристикам уровня «В» в таблице 2 приложения № 4 настоящих Правил.
- 2.2.18 Должно учитываться время развертывания в зонах посадки и взлета, предназначенных исключительно для использования вертолетами.
- 2.2.19 Требования пункта 2.2.14 настоящих Правил, могут предусматривать оценку противопожарных транспортных средств СПАСОП в аэропортах, где развертываемое(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.
- 2.2.20 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 развертывания.
- 2.2.21 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.
- 2.2.22 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.
- 2.2.23 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 либо обеспечиваемую противопожарных транспортных средствах, 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.



Код № AR-AGA-002
Глава/Стр. 2/9

Противопожарное Обеспечение Полетов Аэродрома

- 2.2.24 На аэродроме должен быть, по крайней мере, двукратный запас пенообразователя по отношению к общему количеству, указанному в таблицах приложения № 4 настоящих Правил, и не менее 2-х пунктов для повторных заправок АПА водой (водоемы, гидранты) Требования к пенообразователям указаны в приложении № 9 настоящих Правил.
- 2.2.25 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.
- 2.2.26 Основными огнегасящими веществами следует считать:
  - а)пену, отвечающую минимальным характеристикам уровня А;
  - ь) пену, отвечающую минимальным характеристикам уровня В;
  - с) 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.

- 2.2.27 Дополнительными огнегасящими веществами следует считать:
  - а) сухие химические порошкообразные вещества (классов В и С);
  - b)другие огнегасящие вещества, обеспечивающие по крайней мере такую же эффективность пожаротушения.
- 2.2.28 При выборе сухих химических порошкообразных веществ, для использования вместе с пеной необходимо проявлять осторожность для обеспечения их совместимости.
- 2.2.29 Количество веществ, указанные 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.
- 2.2.30 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.
- 2.2.31 Количество воды, необходимое для производства пены, рассчитывается на основании нормы расхода в 8,2 л/мин/м2, отвечающей характеристикам уровня A, 5,5 л/мин/м2 для пены, отвечающей характеристикам уровня B, и 3,75 л/мин/м2 для пены, отвечающей характеристикам уровня C. Такие нормы расхода, при которых обеспечивается подавление огня в течение одной минуты, считаются минимальными.
- 2.2.32 Существуют аэродромы, на которых используется пена, отвечающая характеристикам более чем одного уровня, например, сочетания пены уровней А и В, что может приводить к ошибкам в расчетах ее количества или пополнения запасов. Поэтому не рекомендуется использовать сочетания пены, отвечающие характеристикам различного уровня.
- 2.2.33 Количество различных огнегасящих веществ, которыми обеспечиваются АПА, должно соответствовать категории аэропорта и таблиц 1 и 2 приложения № 4 настоящих



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 2/10

**Противопожарное Обеспечение Полетов Аэродрома** 

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 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, превышающие количество, указанное в таблицах 1 и 2 приложения № 4 настоящих Правил, может считаться дополнением к резервному запасу.

- 2.2.34 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 %.
- 2.2.35 В тех случаях, когда предполагается большая задержка в пополнении этих запасов, количество резервного запаса, указанного в пунктах 2.2.33 и 2.2.34 настоящих Правил, должно быть увеличено, что определяется, кроме всего прочего, следующими соображениями:
  - а) расположением здания АСС СПАСОП (она может быть на значительном расстоянии);
  - b) наличием необходимых запасов;
  - с) временем доставки;
  - d) соображениями таможенного характера.
- 2.2.36 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.
- 2.2.37 На аэродромах, имеющих категорию 6-10 ВПП аэродрома по УТПЗ, должны быть устройства для покрытия пеной ВПП. Устройства для покрытия пеной ВПП, в зависимости от типов, эксплуатируемых на данном аэродроме ВС, должны обеспечивать нанесение пенной полосы на ВПП для каждого типа из этих ВС. Требования к необходимому количеству воды, пенообразователя, размерам пенной полосы, а также действий СПСР при ожидаемой аварийной посадки ВС и нанесения пенной полосы на ВПП, приведены в приложении № 10 настоящих Правил.
- 2.2.38 УПП должны обеспечивать нанесение пенной полосы за время, не превышающее 10 минут от начала подачи пены.
- 2.2.39 На аэродроме должна быть аварийно-спасательная станция (далее ACC) 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 № 11 настоящих Правил.



Код № AR-AGA-002
Глава/Стр. 2/11

Противопожарное Обеспечение Полетов Аэродрома

2.2.40 АСС должна быть оборудована:

- а) 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;
- с) звуковой и голосовой системой объявления сигнала «Тревога».
- 2.2.41 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, обеспечивающем нормативное время развертывания АПА.
- 2.2.42 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 «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 обзор летного поля.
- 2.2.43 На аэродроме должны быть аварийные подъездные дороги, обеспечивающие минимальное время развертывания 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.
- 2.2.44 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.
- 2.2.45 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.
- 2.2.46 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.
- 2.2.47 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.
- 2.2.48 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



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 2/12

Противопожарное Обеспечение Полетов Аэродрома

шлагбаумы.

- 2.2.49 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.
- 2.2.50 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.
- 2.2.51 На аэродроме стоянки ВС должны оснащаться передвижными огнетушителями из расчета не менее одного огнетушителя на две стоянки.
- 2.2.52 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.
- 2.2.53 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.
- 2.2.54 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».
- 2.2.55 По каждому случаю должен быть разработан отдельный План.
- 2.2.56 Планы должны содержать:
  - а)виды аварийных ситуаций, для которых составляются планы мероприятий. К видам аварийных ситуаций относятся:
    - і. аварийные ситуации с воздушными судами;
    - ii. акты саботажа, включая угрозы применения взрывных устройств (данный «План» разрабатывается представителями службы по авиационной безопасности);
    - ііі. 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;
  - с) ответственность и роль каждого органа, а также должностных лиц;



Код №	AR-AGA-002
Глава/Стр.	2/13

#### Противопожарное Обеспечение Полетов Аэродрома

- 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);
- е)информацию о должностных лицах и номерах телефонов сотрудников, с которыми должна устанавливаться связь в случае возникновения конкретной аварийной ситуации;
- f) мероприятия по удалению BC, потерявшего способность двигаться;
- g)карту аэропорта (аэродрома) и района ответственности, с нанесенной сеткой прямоугольной системы координат.
- 2.2.57 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:
- 2.2.58 Использовать достаточное количество выходов для быстрой аварийной эвакуации;
- 2.2.59 Беспрепятственно осуществить эвакуацию от каждого из выходов, подлежащих использованию в аварийной ситуации;
- 2.2.60 Немедленного и эффективного задействования боевого расчёта ПП СПАСОП.
- 2.2.61 На аэродроме, для проведения практической подготовки личного состава СПАСОП должен быть учебно-тренировочной полигон, оборудованный:
  - і. самолётом-тренажёром;
  - іі. дымокамерой;
  - ііі. 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 №12 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, на которого возложено руководство, несет 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, пожарноспасательные расчеты 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.



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 2/14

**Противопожарное Обеспечение Полетов Аэродрома** 

- 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 аварийноспасательными 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.
- 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» 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 развёрнуто 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, жёлтого или серого цвета.



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 2/15

**Противопожарное Обеспечение Полетов Аэродрома** 

**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.
- 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 ПП 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 ПП СПАСОП должен приближаться к колесам под



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 2/16

**Противопожарное Обеспечение Полетов Аэродрома** 

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). 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 подтверждения, 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



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 2/17

**Противопожарное Обеспечение Полетов Аэродрома** 

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 ПП 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 ПП СПАСОП. Если подобные пожары происходят внутри гондол, 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 СО2, 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.



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. 2/18

Противопожарное Обеспечение Полетов Аэродрома

- 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 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 использования 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 № 3 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:
  - а) размеры и типы воздушных судов, использующие аэродром;
  - b) вместимость и нормы расхода аэродромных противопожарных транспортных средств;
  - с) наличие стратегически расположенных гидрантов;
  - d) наличие противопожарного водоснабжения из водоемов;
  - е) использование естественных источников водоснабжения в целях борьбы с пожаром;
  - 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;
  - і) наличие дополнительных запасов для загрузки на противопожарные транспортные средства;



Код № AR-AGA-002
Глава/Стр. 2/19

**Противопожарное Обеспечение Полетов Аэродрома** 

- j) уровень поддержки, оказываемой местными уполномоченными аварийноспасательными службами;
- k) заранее определенный порядок реагирования местных уполномоченных аварийно-спасательных служб;
- I) 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 ПП СПАСОП

- 2.6.1 В каждом аэропорту (аэродроме) составляется 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 ПП СПАСОП в соответствии с нормативами по пожарностроевой 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 ПП СПАСОП аэропортов (аэродромов), необходимо использовать «Программу подготовки личного состава ПП СПАСОП службы поискового, аварийноспасательного обеспечения полетов в аэропортах (аэродромах) АО «Uzbekistan Airports».
- 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.
  - b) при сезонных подготовках (ВЛП, ОЗП) проводится проигрывание Оперативных планов по тушению пожаров на BC и объектах.
- 2.6.6 Личный состав СПСР ПП 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



Код №	AR-AGA-002
Глава/Стр.	2/20

**Противопожарное Обеспечение Полетов Аэродрома** 

программы учебной подготовки можно обеспечить готовность персонала СПСР ПП СПАСОП и оборудования справиться с серьезным пожаром на ВС и объектах, если такая необходимость возникнет.

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

- а) основную подготовку с использованием и содержанием техники и оборудования;
- b) оперативную подготовку, включающую вопросы развертывания персонала СПСР ПП 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 ПП СПАСОП и оборудования в любое время.

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

- Авиационные правила Республики Узбекистан AR-AGA-002 «Правила противопожарного обеспечения полетов гражданской и экспериментальной авиации Республики Узбекистан».
- Приложение № 14 «Аэродромы» и GM-AGA-017 «Спасание и борьба с пожаром»
- «Программы подготовки личного состава ПП СПАСОП службы поискового, аварийноспасательного обеспечения полетов в аэропортах (аэродромах) АО «Uzbekistan Airports».
- Оперативных планов по тушению пожаров на ВС и объектах данного аэродрома.



Код № AR-AGA-002
Глава/Стр. 3/1

Правила Противопожарной Безопасности при Наземном и Техническом Обслуживании Воздушных Судов

#### 3 ПРАВИЛА ПРОТИВОПОЖАРНОЙ 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 горючесмазочных 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 РУз.».

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 АО «Uzbekistan Airports» 2020г. (далее PAC AO).
- 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 заперты.
- 3.1.3 Места стоянок BC, 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 АО «Uzbekistan Airports» 2020г. (далее - РАС АО). 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.



Код № AR-AGA-002
Глава/Стр. 3/2

Правила Противопожарной Безопасности при Наземном и Техническом Обслуживании Воздушных Судов

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 болтовых соединений не допускается

- 3.1.5 На местах стоянок ВС запрещается:
  - 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;
  - b) курить вне мест, специально отведенных для этих целей;
  - с) оставлять без надзора работающие средства механизации и технологическое оборудование, а также BC с подключенными аэродромными источниками электропитания;
  - d) 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 (ИАС).
- 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 (ИАС).
- 3.1.9 Ответственность за сохранность BC и первичных средств пожаротушения (огнетушителей) на стоянках оперативного и наземного обслуживания возлагается на САБ соответствующего аэропорта (аэродрома). Контроль обеспечения первичными средствами пожаротушения (огнетушителями) стоянок BC 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 (ИАС) и виновники несут дисциплинарную и материальную ответственность.



Код № AR-AGA-002
Глава/Стр. 3/3

Правила Противопожарной Безопасности при Наземном и Техническом Обслуживании Воздушных Судов

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 обслуживание ВС и СРК (ангарах), они должны, как правило, защищается установкой пожаротушения. Устройство установки пожаротушения должна осуществиться в соответствие с «Рекомендациями по проектированию установок пожаротушения самолетов с современных ангарах»

- 3.2.2 Перед началом работ на ВС с использованием горючих веществ необходимо:
  - а) обесточить ВС;
  - b) подключить BC к заземляющему контуру, убедиться в надежности контакта штыря заземления с контуром, присоединить к BC, буксировочное водило;
  - с) открыть все имеющиеся на ВС двери, форточки и люки для проветривания и в целях экстренной эвакуации людей в случае возникновения пожара;
  - d) 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 изготовляться из материалов, не образующих искр, конструктивное исполнение тары должно препятствовать розливу 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 BC.
- 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 обслуживание BC, должны питаться от электросети постоянного тока напряжением 24B и переменного тока не выше 12B. Должны



Код № AR-AGA-002
Глава/Стр. 3/4

Правила Противопожарной Безопасности при Наземном и Техническом Обслуживании Воздушных Судов

иметь защитную сетку, крюк для подвески, шланговый провод достаточной длинны с исправной изоляцией. **Применять трансформаторы в 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 BC не разрешаются. При необходимости проведения сварочных работ детали или узлы должны сниматься с BC, и их сверку следует проводить в специальных помещениях. В исключительных случаях допускается производить сверку трещин узлов и деталей снаружи BC при соблюдении следующих дополнительных требований:

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

Место проведения работ должно быть обеспечено первичными средствами пожаротушения;

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 обовью 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



Код № AR-AGA-002
Глава/Стр. 3/5

Правила Противопожарной Безопасности при Наземном и Техническом Обслуживании Воздушных Судов

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°С. 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;
  - (b) пользоваться источниками воспламенения в радиусе менее 25м. от кислородного оборудования;
  - (с) производить работы по разъему трубопроводов кислородной системы при наличии давления кислорода в системе;
  - (d) допускать касание или крепление жгутов электропроводки с трубопроводами кислородной системы.
- 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 BC должна быть обесточена, штепсельные разъемы закрыты технологическими заглушками, свободные концы проводов заизолированы;
  - (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;
  - (e) определять наличие напряжения в цепи только прибором, не допускать проверки «на искру».



Код № AR-AGA-002
Глава/Стр. 3/6

Правила Противопожарной Безопасности при Наземном и Техническом Обслуживании Воздушных Судов

- 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;
  - (і) использовать изоляционные материалы, не предусмотренные технологией;
  - (і) подсоединять провода к местам, не предусмотренным монтажной схемой;
  - (k) подключать под один контактный болт более трех проводов, а также провода, значительно отличающиеся по сечению:
  - (I) использовать аэродромные источники электроэнергии, напряжение (частота) которых не укладывается в пределы допусков;
  - (m) подключать к BC аэродромные источники электропитания с неисправными разъемами или поврежденными кабелями.

#### 3.3 Заправка Воздушного Судно 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 №14) 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:
  - (а) 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;
  - (с) 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;



Код №	AR-AGA-002
Глава/Стр.	3/7

Правила Противопожарной Безопасности при Наземном и Техническом Обслуживании Воздушных Судов

- (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 Т3), 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:

- (j) подключать и отключать от BC источники электроэнергии, использовать электроинструменты, которые могут стать источниками искры или электрической дуги, включать бортовые потребители электроэнергии, не связанные с заправкой BC и ее контролем, располагать провода, соединяющие судно с источником электроэнергии, на пути подъезда (отъезда) средств наземного обслуживания;
- (k) начинать заправку (слив топлива) при разлитом топливе на стоянке, когда топливом облито ВС или средство заправки, при обнаружении паров топлива внутри воздушного судна;
- (I) подогревать двигатели, изделия и системы, воздух в кабине экипажа и пассажирских салонах;
- (m) пользоваться открытым огнем, неисправными электрическими лампами (фонарями) для контроля работ при заправке (сливе);
- (n) располагать двигатель заправочного средства (топливозаправочного агрегата) под заправляемым воздушным судном;
- (о) располагать или останавливаться под ВС любым видам транспорта;
- (р) начинать заправку, если нет свободного пути отъезда (отвода) заправочного средства от ВС и при наличии перегрева тормозных устройств колес;
- (q) ударять по металлическим деталям спецтранспорта инструментом или предметами, способными вызвать искру;
- (r) производить какие-либо ремонтные работы при заправке BC;
- (s) оставлять в кабине управления или кабине водителя ветошь или чехлы со следами нефтепродуктов;
- (t) использовать для протирки оборудования технические салфетки или ветошь из шелка, вискозы, синтетических материалов;
- (u) передавать во время дежурства управление спецтранспортом другому лицу, оставлять его без надзора при наполнении на пункте налива, при заправке ВС;
- (v) курить около Т3, автоцистерны с топливом и в кабине водителя;
- 3.3.3 Для безопасной заправки ВС с помощью ТЗ необходимо:
  - (а) установить ТЗ у заземленного ВС так, чтобы противопожарный разрыв между ТЗ и крайними точками ВС был не менее 3м;



Код № AR-AGA-002
Глава/Стр. 3/8

Правила Противопожарной Безопасности при Наземном и Техническом Обслуживании Воздушных Судов

- (b) у Т3, имеющем автономный двигатель для работы насоса, выключить маршевый двигатель;
- (с) заземлить ТЗ к контактному устройству аэродромного, заземлителя;
- (d) выравнять потенциалы между корпусами Т3 и ВС путем их соединения металлическим тросом;
- (е) 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 BC обеспечить соединение раздаточного крана (пистолета) с корпусом BC, путем включения штыря троса раздаточного крана в бортовое гнездо BC. Если заправочная горловина BC не оборудована приемным бортовым гнездом, необходимо прикоснуться раздаточным краном к обшивке BC 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 BC по схеме «из T3 в T3» необходимо заземлить оба T3, обеспечить выравнивание потенциалов между BC и первым T3, а также между самими T3. Противопожарный разрыв между T3 должен быть не менее 5м.
- 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 BC с помощью системы ЦЗС и подвижного заправочного агрегата (далее 3A) необходимо выполнить требования подпунктов a, b, c, d, e, f, п.3.3.2. Кроме того, необходимо:
  - (а) выравнять потенциалы между корпусом ЗА и гидрантной (присоединительной) колонкой путем соединения ЗА с колонкой, металлическим тросом;
  - (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:
  - (а) установить средство заправки между заземленными топливной емкостью (или подводящим участком топливопровода) и ВС с учетом длины приемного и раздаточного рукавов;
  - (b) заземлить средство заправки;
  - (с) 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);



Код № AR-AGA-002
Глава/Стр. 3/9

Правила Противопожарной Безопасности при Наземном и Техническом Обслуживании Воздушных Судов

- (е) 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 (ИАС) 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 (ИАС) 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.

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 (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 (ИАС) 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 (ИАС) 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, а заправка ВС прекращена до устранения опасности. На месте дозаправки с пассажирами на борту, в зоне обслуживания, должны находиться аэродромные средства пожаротушения, стартовый пожарно-спасательный расчет ПП СПАСОП.

3.3.10 При нарушении герметичности заправочных рукавов и штуцеров заправочного



Код № AR-AGA-002
Глава/Стр. 3/10

Правила Противопожарной Безопасности при Наземном и Техническом Обслуживании Воздушных Судов

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) отсоединить заправочные (сливные) рукава от воздушного судна;
- (с) все лица, находящиеся на борту, должны быть предупреждены;
- (d) вызвать к месту работ стартовый пожарно-спасательный расчет ПП СПАСОП аэропорта (аэродрома), а на временном аэродроме (оперативной точке) противопожарную сторожевую охрану или пожарную часть ближайшего населенного пункта (предприятия);
- (е) 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;
- (f) отключить электропитание BC (в случае возгорания или по команде стартового, пожарно-спасательного расчета);
- (j) удалить T3, автоцистерны и другие передвижные средства от BC на расстояние не менее 75м;
- (h) удалить пролитое топливо с поверхностей и из полостей внутри воздушного судна;
- (i) отбуксировать BC со стоянки, предварительно покрыв разлившееся на ней топливо огнетушащей пеной;
- (j) удалить топливо со стоянки с искусственным покрытием при помощи опилок, песка, ветоши.



Код № AR-AGA-002

Глава/Стр. 3/11

Правила Противопожарной Безопасности при Наземном и Техническом Обслуживании Воздушных Судов

#### 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:

- (а) работать без предусмотренного заземляющего устройства;
- (b) производить работы по подогреву BC с одновременной заправкой его топливом или запуском двигателей BC;
- (с) запускать подогреватели при отсутствии годных огнетушителей;
- (d) использовать подогреватели при подтекании топлива из баков или трубопроводов, а также с неисправным глушителем;
- (е) производить заправку подогревателей топливом во время их работы;
- (f) перемещать работающий подогреватель от одного BC 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;



Код №	AR-AGA-002
Глава/Стр.	3/12

Правила Противопожарной Безопасности при Наземном и Техническом Обслуживании Воздушных Судов

- (j) применять для подогрева кабин и двигателей подогреватели и кондиционеры, 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 ПП 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;
- (b) оставлять кабину ВС или отвлекаться от пульта управления;
- (с) производить загрузку (разгрузку) ВС, посадку (высадку) пассажиров;
- (d) в случае возгорания двигателей при запуске (опробовании) необходимо немедленно выключить их и использовать бортовые или наземные средства пожаротушения.



Код № AR-AGA-002

Приложение - 1

Глава/Стр. П-1/1

#### Приложение 1 – Свидетельство Спасоп Аэропортов (Аэродромов) на Право Ведения Спасательных Работ, в Чрезвычайных Ситуациях

	ОМСТВЕННАЯ КОМИССИЯ ПО АТТЕСТАЦИИ СПАСАТЕЛЬНЫХ СЛУЖІ СПАСАТЕЛЬНЫХ ФОРМИРОВАНИЙ И СПАСАТЕЛЕЙ
	Favqulodda vaziyatlarda qutqaruv ishlarini olib borish huquqiga
	GUVOHNOMA
	СВИДЕТЕЛЬСТВО
	на право ведения спасательных работ в чрезвычайных ситуациях
	seriya серия А № 000001
	10 » <u>dekabr</u> Roʻyxatdan oʻtkazish raqami <u>1.1-1-0001</u>
год Kizmatning (t	Регистрационный номер uzilmaning) nomi "Nukus xalqaro aeroporti" MCHJ
Наименовани Parvozlarnir	ne службы (формирования) ng qidiruv va avariya-qutqaruv ta'minoti xizmati
Oсновные ви 9 va 36-band Fuzilma (xizm Учредители ф Manzili <u>Qor</u> Aдрес	Nizomning 6-ilovasiga muvofiq 3, 4, 5, 6, 8, 9, 13, 24, ды проводимых работ larida keltirilgan vaziflarni bajaradi.  ———————————————————————————————————
Іредседател Attestatsiya k	comissiyasining raisi ь аттестационной комиссии Бо Sh. Djuraev comissiyasining kotibi уестационной комиссии Муз J. Turapov



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-1/2

Приложение - 1

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-2/1

Приложение - 2

Приложение 2 - Нормативы

#### **НОРМАТИВЫ**

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

#### КВАЛИФИКАЦИЯ «СПАСАТЕЛЬ»

N:	Наименова ние	Единица измерен		руп 30 ле	па (до эт)			па(30 лет)					груп – 45 л	па (40 пет)			уппа 0 лет)	(5		уппа ет и ше)
	упражнения	ия	отл.	χo	удов	ОТ	xo	удов	ОТ	хо	удов	ОТ	хор	удов	ОТ	xo	удов	ОТ	xo	удов
			oiji.	p.	Л.	л.	p.	л.	л.	p.	л.	Л.		л.	л.	p.	Л.	л.	p.	л.
1.	бег 100 м	секунд	14.0 0	14. 4	15.4	14. 2	14. 6	15.8	14. 8	15. 4	16.2	15. 4	16.0 0	16.8	-	-		1	-	-
2.	Подтягивани е на перекладин е	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»

N	Наименов Единиц ание а упражнени измере		1-я группа (до 30 лет)			2-я группа(30 — 35 лет)				_	уппа - 40 т)		я гру 40 — лет	_		-	уппа - 50 т)	(5	6-я группа (50 лет и старше) от хо удов		
	Я	ния	отл	xo p.	удов л.		xo p.	удов л.	от л.	p.	л.	л.		удов л.	ОТ Л.		удов л.	<del>о</del> т.	xo p.	удов л.	
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	1	1	1	1	1	-	
2	Подтягиван ие на переклади не	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	1	1	ı	1	1	ı	1	-	-	



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-2/2

Приложение - 2

#### **НОРМАТИВЫ**

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

#### КВАЛИФИКАЦИЯ «СПАСАТЕЛЬ II - КЛАССА»

N	Наименова Единица № ние измерен		3	1-я группа (до 2 30 лет)							уппа 0 лет)		груп – 45 л	па (40 пет)			уппа 0 лет)	(5	я гру 50 ле тар	_
	упражнения	Я	отл.	xo p.	удов л.	от л.	xo p.	удов л.	ОТ Л.	xo p.	удов л.	от л.	xop	удов л.	ОТ Л.	xo p.	удов л.	ОТ Л.	xo p.	удов л.
1.	бег 1 км	мин./сек.	3.20	3.3	4.10	3.3 5	3.5 5	4.15	3.5 5	4.0 5	4.45	4.1 0	4.20	5.10	4.1 5	5.1 5	5.55	5.1 5	5.4 5	6.05
2	бег 100 м	секунд	14.0 0	14. 4	15.4	14. 2	14. 6	15.8	14. 8	15. 4	16.2	15. 4	16.0 0	16.8	ı	ı	1	1	1	-
3.	Подтягивани е на перекладин е	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	-	1	-	-		-	-	-	-

#### **НОРМАТИВЫ**

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

#### КВАЛИФИКАЦИЯ «СПАСАТЕЛЬ І - КЛАССА»

NΩ	ние	ние ние измерен измерен		140 30 11611			35 лет)				уппа 0 лет)		груп – 45 л	па (40 пет)				старше)		
	Я	т ия	отл.	xo p.	удов л.	от л.	xo p.	удов л.	ОТ Л.	xo p.	удов л.	ОТ Л.	xop	удов л.	отл	xo p.	удов л.	отл	xo p.	удов л.
1.	бег 1 км	мин./сек.	3.20	3.3 0	4.10	3.3 5	3.5 5	4.15	3.5 5	4.0 5	4.45	4.1 0	4.20	5.10	4.1 5	5.1 5	5.55	5.1 5	5.4 5	6.05
2.	бег 100 м	секунд	14.0 0	14. 4	15.4	14. 2	14. 6	15.8	14. 8	15. 4	16.2	15. 4	16.0 0	16.8	-	-	-	-	-	-
3.	Подтягиван ие на перекладин е	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	-	-	-	-	-	-	1	1	-
5.	Подъем с переворото м на перекладин е	раз	7	6	5	6	5	4	5	3	2	-	1	ı	1	1	ı	1	1	-
6.	плавание10 0 м	мин./сек.	1.45	2.0	2.30	1.5 0	2.0 5	2.35	2.0 5	2.2 5	2.55	2.2 5	2.40	3.10	100 м	75 м	50м	100 м	75 м	50м



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-2/3

Приложение - 2

#### **НОРМАТИВЫ**

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

#### КВАЛИФИКАЦИЯ «СПАСАТЕЛЬ МЕЖДУНАРОДНОГО КЛАССА»

Nº	Наименование	Наименование Единица упражнения измерения		1-я группа (до 30 д-я группа(30 лет) 35 лет)					– 3-я группа (35 — 40 лет)				руппа 45 ле		– 5-я группа (45 – 50 лет) л. отл. хор. удовл			лет и старше)		
	упражнения	измерения	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	15.00	15.45	15.00	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	-	1	ı	ı	-	ı	1	1	-
7.	Отжимание на брусьях	раз	11	8	6	9	6	4	8	6	4	-	-	1	-	-	-	-	-	-
8.	плавание100 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	100м	75м	50м	100м	75м	50м

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



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-2/4

Приложение - 2

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА



Код №	AR-AGA-002
Глава/Стр.	П-3/1

Приложение - 3

#### Приложение 3 - Определение Уровня Требуемой Пожарной Защиты ВПП Аэродрома в Зависимости от Длины и Ширины Фюзеляжа Воздушных Судов

Категория ВПП аэродрома	Общая длина воздушного судна	Максимальная ширина
по УТПЗ	(самолёта)	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 M
5	от 24 до 28 м, но не включая 28 м	4 M
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 ступень выше.
- 2. Категория ВПП по УТПЗ должна пересматриваться не реже одного раза в год и при организации полетов новых типов ВС.



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-3/2

Приложение - 3

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-4/1

Приложение - 4

# Приложение 4 - Минимальное Количество Противопожарных Транспортных Средств и Огнегасящих Веществ, с Пеной Отвечающего Характеристикам Уровня «А»

#### Таблица №1

Типы BC	Категория ВПП аэродрома по УТПЗ	Суммарное количество аэродромны х пожарных автомобилей (единиц)	Суммарное количество вывозимой воды	Суммарное количество вывозимого пенооброзователя	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 0 до 9 м и шириной 2 м ВС длина от 9 до 12 м и шириной 2 м	2	1	1 000	83	800
Ан-2, Ми-8	3	1	1 800	150	1 300
ATR-42, Aн-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	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, Ty-204, 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
А-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

		Огнегасящи	е вещества		Дополнителы	ные вещества
	Пена, от	вечающая	Пена, от	вечающая	Сухие хи	мические
	характеристи	кам уровня «В»	характеристи	кам уровня «С»	порошкообраз	вные вещества
Категория	Суммарное количество	Суммарный расход	Суммарное количество	Суммарный расход	Суммарное количество	Суммарный расход
ВПП	вывозимой	раствора	вывозимой	раслод	вывозимого	вещества
Аэродрома	ВОДЫ	пены	ВОДЫ	пены	вещества	всщества
ПО	ВОДЫ	HOHB	воды	Honbi	вощоства	
УТПЗ						
	(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
9	24 300	9 000	17 100	6 300	450	4,5
10	32 300	11 200	22 800	7 900	450	4,5



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-4/2

Приложение - 4

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-5/1

Приложение - 5

# Приложение 5 - Технические Требования - на Аэродромные Пожарные Автомобили Тяжелого Типа, с Вывозом Огнетушащего Состава 8000 и 12000 Литров

#### Раздел 1. Общие Сведения

Подраздел 1.1 Наименование товара		
Аэродромные пожарные автомобили тяжелого типа с вывозом огнетушащего состава 8000 и 12000		
литров.		
Подраздел 1.2 Основание и цель приобретения товара		
В соответствии с «Планом приобретения специальной аэропортовой техники для укомплектования		
ПП СПАСОП аэропорта»		
Подраздел 1.3 Сведения о новизне (год производства/выпуска товара)		
Новая, не бывшая в эксплуатации (употреблении), не восстановленная, выпуска не позднее 20		
«» года		
Подраздел 1.4 Этапы разработки/изготовления		
Согласно нормативно-технической документации завода изготовителя		
Подраздел 1.5 Документы для разработки/изготовления		
Согласно нормативно-технической документации завода изготовителя		
Подраздел 1.6 Код ТН ВЭД и другие международные коды при применимости		
Код ТН ВЭД будет определяться во время заключения контракта		

#### Раздел 2. Область Применения

Аэродром гражданской и экспериментальной авиации с искусственным покрытием, дороги общего пользования и бездорожье.

#### Раздел 3. Условия Эксплуатации

#### Подраздел 3.1 Общие условия эксплуатации

Согласно ГОСТ 15150-69 в условиях запыленной окружающей среды, ветра, прямых солнечных лучей, при температурах наружного воздуха -30°C ÷ +55°C

#### Подраздел 3.2 Дополнительные/специальные требования к эксплуатации

Доставки к месту вызова боевого расчета, запаса огнетушащих веществ, пожарно- технического вооружения и аварийно-спасательного оборудования;

Тушения пожаров на воздушных судах и наземных объектах аэропортов путем подачи к месту пожара воды из цистерны, открытого водоёма или гидранта через ручные стволы, стационарные и переносные лафетные стволы;

Подача к месту пожара воздушно-механической пены забором пенообразователя из штатного пенобака или из сторонней ёмкости;

Подача к месту пожара огнетушащих веществ от других источников водоснабжения;

Пенное покрытие ВПП аэродрома.

Проведения аварийно-спасательных работ, с помощью вывозимого аварийно-спасательного оборудования.

#### Подраздел 3.3 Требования к расходам на эксплуатацию оборудования

Согласно нормативно-технической документации завода изготовителя



Код № AR-AGA-002

Глава/Стр.

Приложение - 5

П-5/2

#### Раздел 4. Технические Требования

подр	аздел 4.1 Основные технические требования		
Базовое шасси	Полно приводное, с односкатной ошиновкой (GM-AGA-017 таб.5-1).		
Мощность двигателя кВт (л.с.)	Не менее 294 (400)		
Колесная формула	6x6.		
Коробка передач	Автоматическая или механическая (GM-AGA-017 таб. 5-1).		
Удельная мощность л.с./тонна	Не менее 11,0		
Полная масса пожарного автомобиля в боевой готовности, кг	Не более 36000		
Количество огнетушащих веществ: Воды Пенообразователя	не менее 12,0 м³, в том числе: не менее 11,0 м³ не менее 1,0 м³.		
Производительность лафетного ствола	Не менее 70 л/с.		
Тип пожарного насоса	Центробежный, нормального давления.		
Подача насоса в номинальном режиме	Не менее 70 л/с.		
Напор насоса в номинальном режиме	М Не менее 100±5 м.		
Напор насоса			
Конструктивная особенность	ь Способность обеспечивать подачу с высокой и низкой интенсивностью		
Конструктивная особенность			
Конструктивная особенность			
Запас напорных рукавов	Не менее 360 м.		
Тип кабины	Четырёх дверная, пятиместная, с двумя рядами сидений, установленных по направлению движения АПА.		
Число мест для боевого расчёта (включая место водителя)			
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° (GM-AGA-017 таб.5-1).  Не менее 28 град.  Конструкция АПА должна обеспечивать возможность подачи огнетушащих веществ лафетным стволом с номинальной производительностью не позже, чем через 15 секунд после прибы автомобиля на место пожара (GM-AGA-017 таб.5-1).			
		Конфигурация колёс Односкатная (GM-AGA-017 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 расчета должен быть расположен пульт управления системой пожаротушения. В пульт управления должны быть вмонтированы пульты управления стационарным лафетным стволом и лафетным стволом - бамперной установкой. Пульты управления лафетными стволами должны быть типа джойстик.  Шасси должно быть оборудовано буксирными устройствами по ГОСТ 2349.		
	2349. На шасси должен быть установлен задний буфер безопасности и		



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-5/3

Приложение - 5

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. 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 пожарнотехнического вооружения; - сосудов для огнетушащих веществ; - насосной установки с коммуникациями: - пожарных лафетных стволов: - установки покрытия взлетно-посадочной полосы (ВПП) пеной; - осветительной установки; - установки углекислотного тушения; Требования к компоновке - системы противопожарной защиты автомобиля; ΑΠΑ - 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). Кабина должна обеспечивать беспрепятственную высадку и посадку пожарно-спасательного расчета. Кабина должна быть цельнометаллической, двух дверной, салонного типа, КБР должна представлять собой сварную конструкцию, закрепленную на раме шасси при помощи кронштейнов неподвижно через амортизирующие резиновые прокладки, должна быть утеплена теплоизолирующим материалом. Двери должны открываться по ходу автомобиля и иметь запирающие устройства с наружными и внутренними ручками управления. Двери Требования к кабине боевого должны иметь устройства, фиксирующие их в закрытом и открытом (не менее чем на 75°) положениях. Остекление дверей КБР должно быть расчёта выполнено раздвижного типа из безопасного стекла. Должно быть предусмотрено размещение 3 посадочных мест. расположенных лицом по ходу движения автомобиля, для размещения пожарных с обеспечением возможности надевания ими дыхательных аппаратов, встроенных в спинки сидений (кроме водителя) и жестко закрепленных в вертикальном положении. Сиденья в кабине боевого расчета должны быть выполнены в виде двух рундуков. Должно быть предусмотрено место под один резервный дыхательный аппарат, жестко закрепленный в вертикальном положении, а также



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-5/4

Приложение - 5

место для размещения и жесткого закрепления запаса воздушных баллонов в количестве 3 (четырех) шт.

В целях дополнительного отопления кабины боевого расчета должен быть установлен автономный воздушный отопитель. (GM-AGA-017 п. 5.7.2, 5.7.4, ГОСТ, п.5.4.).

Кузов АПА должен быть модульного типа и состоять из силового каркаса, изготовленного из замкнутого профиля и обшивки, закреплённой на каркасе. Для размещения ПТВ и АСО кузов должен иметь боковые отсека с каждой стороны АА и задний отсек. Двери боковых отсеков кузова шторные с намоткой на барабан, которые должны быть изготовлены из алюминиевых сплавов и оборудованы ленточными светодиодными светильниками, создающими освещенность не менее 20 лк. Задняя дверь (насосного отсека) панельная, оборудованная телескопическими газовыми стойками для фиксации двери в открытом и закрытом положении, все двери должны быть оборудованы замками и сигнализацией открытого положения дверей с индикацией ее в кабине водителя. Пол в отсеках кузова должен быть выполнен из алюминиевого листа с применением клеевой технологии. Открытые при стоянке двери, увеличивающие габаритные размеры автомобиля, должны быть оборудованы световозвращающими элементами или другими сигнальными устройствами, указывающими габариты машины при открытых дверях. Для фиксации ПТВ и АСО должны применяться эластичные элементы крепления, с большой ударной вязкостью и высокой стойкостью к органическим растворителям. Для инструмента, имеющего острые режущие кромки, должны быть установлены опоры (захваты), предохраняющие стенки отсека кузова от повреждения, а также пластиковые или резиновые зажимы (опоры) для фиксации рукояток инструмента от перемещения при его транспортировке. Для поджатия инструмента к опорам в составе элементов крепления ПТВ должны применяться силиконовые резиновый жгуты или ремни, работоспособность которых сохраняется при температурах до минус 40°C. Рукава в скатках, уложенные в отсеке, должны разделяться перегородками с гладкой поверхностью, выполненными из материалов на основе текстолита, предотвращающими взаимное истирание рукавов при движении. Рукава в отсеке должны иметь фиксацию от произвольного выпадения. В отсеках для размещения ПТВ и другого оборудования на видном месте должны применяться таблицыуказатели с перечнем ПТВ и оборудования. В левом заднем боковом отсеке должна быть установлена катушка

Требования к кузовам

В левом заднем боковом отсеке должна быть установлена катушка рукавная первой помощи КРНД-32/30-Р или аналог с ручным приводом, диаметр рукава 32 мм, длина не менее 60 метров, в комплекте со стволом РСКУ-50А или аналог.

Для подъёма на крышу АПА и съёма ПТВ с крыши должна применяться лестница, изготовленная из алюминиевых сплавов. На крыше АПА для размещения всасывающих и напорно-всасывающих рукавов предусмотрены пеналы на основе труб из витого оцинкованного листа. Пеналы должны иметь защиту от попадания посторонних предметов и обеспечивать естественную вентиляцию. В задней части кузова должна быть оборудована выдвижная подножка для оператора насосной установки. Материал обшивки крыши кузова, задней стенки кузова в местах установки лестниц для подъема на крышу кузова, а также пол насосного отсека - рифленый алюминий. Материал подкрылков колесных ниш задней тележки - рифленый алюминий. Для повышения коррозионной стойкости на нижнюю со стороны земли поверхность кузова, подверженную абразивному износу должно быть нанесено антигравийное покрытие.

На АПА должен быть задний буфер безопасности (33У – заднее защитное устройство).



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-5/5

Приложение - 5

Цистерна для воды должна быть каркасного типа, изготовлена из нержавеющей стали марки не ниже 12Х18Н10Т толщиной 3-4 мм, и вмещать не менее 11000 л воды. Внешний борт цистерны должен являться внешним бортом автомобиля и иметь ровную гладкую лицевую поверхность. Крыша цистерны - плоская, боковые, стенки выпуклые, для придания большей жесткости. 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 Требования к сосудам для избыточного давления при заполнении, разрежения при опорожнении с огнетушащих веществ помощью насоса, а также устройства, исключающие потерю жидкости при движении автомобиля. Конструкция цистерны должна обеспечивать ее полное опорожнение насосом или свободным сливом. Несливаемый 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, исключающей 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. Верх цистерны должен быть обшит рифленым алюминием. Должен быть изготовлен из нержавеющей стали марки не ниже 12Х18Н10Т, размещение - насосный отсек, возможность демонтажа, не разбирая надстройку. Емкость пенобака должна быть не менее 1000 л. Конструкция бака должна исключать расплескивание 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, исключающие возникновение в баке Бак для пенообразователя усталостных разрушений под воздействием вибрационных нагрузок от (пенобак) шасси и насоса. На выходе из пенобака должен быть установлен отсекающий перекрывной кран. Цистерна и пенобак должны быть оборудованы автономным дизельным жидкостным подогревателем мощностью не менее 20 кВт с теплообменниками из нержавеющей стали. Для контроля уровней воды и пенообразователя цистерна и пеннобак должны быть снабжены непрерывными или дискретными датчиками уровня  $(0, \frac{1}{4}, \frac{1}{2}, \frac{3}{4}, 1)$ , от которых сигналы поступают на указатели уровня. Указатели уровня должны быть установлены на панели управления пожарного насоса и доступны для четкого визуального контроля (GM-AGA-017 п. 5.7.5). Насосная установка АПА должна быть размещена в заднем отсеке и Требования к насосной установке и пульту оборудована центробежным пожарным насосом нормального



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-5/6

VENOCETOWIE	TOD TOUR AND		
управления	давления, имеющим автономную вакуумную систему заполнения насоса (водозабора) на основе вакуумного насоса шиберного типа с электроприводом, иметь пеносмеситель эжекторного типа,		
	обеспечивать одновременную работу не менее восьми		
	пеногенераторов типа ГПС-600 или аналог. Уплотнение вала насоса -		
	сальник необслуживаемого типа. Материал рабочего колеса - бронза.		
	Пожарный насос должен обеспечивать постоянную работу АПА на технической воде.		
Напор насоса	В номинальном режиме – не менее 100±5 м.		
·	Вода заполнения - автономная (работающая независимо от привода		
Тип вакуумной системы	насоса), с электроприводом, питающимся от бортовой сети АПА.		
Режим работы вакуумной	Автоматический (с ручным дублированием).		
системы	, Bromain tookin (c p) iiibiii Ayeriipobatiioiii).		
Уровень дозирования пенообразователя	6,0±1,2 и 3,0±0,6 %.		
Исполнение водопенных коммуникаций и запорной	Из нержавеющей стали, устойчивой при работе с агрессивной средой (пенообразователь).		
арматуры насосной установки			
Отбор мощности на привод	Должен производится от коробки отбора мощности, установленной на КПП.		
пожарного насоса	Возможность производить непрерывный выпуск пены во время		
Пожарного насоса	движения АПА со скоростью до 8 км/ч. (GM-AGA-017 таб. 5-1 и п. 5.7.2).		
	Крепление насоса должно иметь элементы виброшумо- изоляции.		
	Должна обеспечивать возможность подачи огнетушащих веществ, при движении АПА:		
	- через стационарные лафетные стволы;		
	- через напорные патрубки, в том числе на установку покрытия ВПП		
Насосная установка	пеной;		
	- 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.		
	Должна включаться по команде оператора и автоматически		
	отключаться после заполнения центробежного насоса водой и		
	создания в его напорной полости избыточного давления, достаточного для устойчивой подачи воды в напорные магистрали.		
	Вакуумная система должна создавать разрежение в пожарном насосе,		
	заглушенном заглушкой на всасывающем патрубке, величиной не		
	менее 0,75 кгс/см². Допустимое падение вакуума до 0,6 кгс/см² должна		
	быть не менее 150 сек с момента отключения вакуумного насоса.		
	Автоматическая вакуумная система должна обеспечивать заполнение		
	насоса с заранее открытым напорным вентилем (вентилями) и должна		
	автоматически, без дополнительных действий оператора,		
	обеспечивать подачу воды в открытую напорную магистраль		
Автоматическая вакуумная	(магистрали) сразу же по окончании процесса заполнения.		
система водозаполнения	Автоматическая вакуумная система должна обеспечивать возможность проведения проверок на «сухой вакуум» при неработающем двигателе		
	АПА и отключенном приводе центробежного насоса, путем создания		
	разрежения в полости насоса и присоединенных к нему всасывающих		
	рукавов.		
	Автоматическая вакуумная система должна обеспечивать возможность		
	ручного (дублирующего) управления с пульта при помощи кнопок.		
	Напорные патрубки должны быть выведены на левую и правую		
	стороны АПА.		
	Забор воды в пожарный насос возможен из цистерны, открытого		
	водоёма или гидранта. Для забора воды из открытого водоема в задней части АПА имеется один всасывающий патрубок диаметром		
	125 мм. На всасывающей линии насоса должны быть предусмотрены		
	фильтрующие элементы, имеющие максимальный размер ячейки в		
L	The state of the s		



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-5/7

свету не более 5х5 мм.	
	Забор пенообразователя должен быть возможен из штатного пенобака
	или из сторонней ёмкости.
	Должно производиться, как с основного пульта расположенного в
	кабине боевого расчета, так и с дублирующего пульта, расположенного
	В насосном отсеке.
	Основной пульт управления насосной установкой должен быть
	расположен в кабине рядом с водительским сидением и включать в себя:
	- управление открытием-закрытием запорной арматурой,
	установленной на: напорных патрубках, на трубопроводе из цистерны, на трубопроводе заполнения цистерны, на трубопроводе подачи
	пенообразователя, на трубопроводах лафетного ствола и бамперной
	установки;
	- включение привода насоса.
	Основной пульт управления должен включать следующие контрольные
	приборы:
	- указатели давления электронных датчиков в напорном коллекторе
	насосной установки;
	- индикаторы уровней для дискретного (0, ½, ½, ¾, 1) контроля уровня
	воды в цистерне и пенообразователя в пенно баке.
	Дублирующий пульт управления насосной установкой должен быть
	расположен в насосном отсеке и включает в себя:
	- управление системой вода заполнения насоса в автоматическом и
	ручном режимах с индикацией вода заполнения насоса;
	- управление открытием-закрытием запорной арматурой,
Управление работой	установленной на: напорных патрубках, на трубопроводе из цистерны,
насосной установкой	на трубопроводе заполнения цистерны, на трубопроводе подачи
	пенообразователя, на трубопроводах лафетного ствола и бамперной
	установки;
	- включение привода насоса.
	Дублирующий пульт управления должен включать следующие
	контрольные приборы:
	- указатели давления/разряжения электронных датчиков во
	всасывающем и напорном коллекторах насосной установки;
	- указатель частоты вращения приводного вала пожарного насоса;
	- указатель суммарного времени наработки пожарного насоса;
	- индикаторы уровней для дискретного (0, ¼, ½, ¾, 1) контроля уровня
	воды в цистерне и пенообразователя в пенно баке;
	- индикаторы аварийного состояния двигателя шасси - индикация
	перегрева двигателя и низкого давления масла в двигателе.
	Дублирующий пульт управления насосной установкой должен быть
	изготовлен во влагозащищенном исполнении не ниже IP54. На пульте
	управления должен размещаться график зависимости подачи насоса
	от частоты вращения. Все указатели и сигнальные устройства должны
	быть видны с рабочего места оператора, а показания легко читаться в
	любое время суток. Возле каждого органа управления должна быть
	маркировка, определяющая его назначение и положение. Маркировка
	не должна располагаться на съемных частях, если эти части подлежат
	демонтажу при оперативном использовании АПА.
	На крыше кузова должен быть установлен стационарный
	дистанционный электроуправляемый лафетный ствол, оборудованный
	прожектором, с расходом не менее 70 л/с.
Требования к лафетному	Материал - анодированный алюминий. Угол поворота лафетного
стволу	ствола в горизонтальной плоскости должен быть не менее 450° (225°
,	влево/вправо от центрального положения), в вертикальной - от минус
	15° до плюс 90°. Насадок с электроприводом должен позволять
	формировать сплошную и распылённую (с изменяющимся углом
	факела) струи воды и пены низкой кратности.



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-5/8

	Рабочее давление 7 бар. Дальность струи (по крайним каплям): водяной сплошной не менее 70 м, пенной сплошной не менее 60 м. Дистанционное управление лафетным стволом должно
	осуществляться из кабины с места оператора посредством джойстика. Лафетный ствол должен иметь дублирующее ручное управление,
	которое имеет приоритет перед дистанционным автоматическим.
	Усилия, прикладываемые к органам управления лафетным стволом, - по ГОСТ 21752. Размещение лафетного ствола не должно ухудшать
	параметров обзора автомобиля.
	При работе лафетного ствола должна быть исключена возможность
	повреждения проблесковых маяков.
	Конструкция АПА должна обеспечивать возможность подачи
	огнетушащих веществ лафетным стволом с номинальной
	производительностью, как непосредственно в движении, так и не
	позже, чем через 15 секунд после прибытия автомобиля на место
	пожара.
	На переднем бампере АПА должна быть установлена стационарная
	дистанционно электроуправляемая бамперная установка с расходом не менее 40 л/с. Материал - анодированный алюминий.
	угол поворота бампериал - анодированный алюминий.  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
Trafa	распылённую (с изменяющимся углом факела) струи воды и пены
Требования к бамперной	низкой кратности.
установке	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.
	Усилия, прикладываемые к органам управления бамперной установкой,
	- по ГОСТ 21752. Размещение бамперной установки не должно
	ухудшать параметров обзора АПА (GM-AGA-017 п. 5.7.6 и СТ п.2.14).  Установка покрытия ВПП пеной должна иметь съемную конструкцию,
	включать в себя не менее 8 (восьми) штук ГПС-600 или аналоги
Требования к установке	крепиться в задней части автомобиля. Ширина покрытия полосы за
покрытия ВПП пеной	один проход должна быть не менее 8 метров.
	Возможность производить непрерывный выпуск пены во время
	движения АПА со скоростью до 8 км/ч. (GM-AGA-017 таб. 5-1 и п. 5.7.2).
	На АПА должна быть установлена установка углекислотного тушения
Требования к установке	емкостью не менее 80 литров с массой вывозимой углекислоты не
углекислотного тушения	менее 50кг. В комплект должны входить два шланга длиной не менее
	10 метров каждый, ствол раструб, ствол пробойник.
	АПА должен быть оборудован системой противопожарной защиты,
Требования к системе	выполненной в виде установленных водяных оросителей, которые
противопожарной защиты	обеспечивают орошение колес, днища, кабины водителя и КБР. Расход
автомобиля	системы должен быть не менее 200 л/мин. (GM-AGA-017 таб.5-1 и п. 5.7.6).
	Срок службы АПА должен быть не менее 15 лет со дня приемки
Требования надежности	грузополучателем продукции по акту приема-передачи.
	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.
Комплектность	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:



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-5/9

Приложение - 5

	[ ·
	- 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 месяца. Срок гарантийных обязательств на пожарно-техническое вооружение и аварийно-спасательное оборудование составляет 12 месяцев с момента передачи Продукции Покупателю.
Дополнительные (иные) требования	Эксплуатационная и техническая документация должна быть на русском языке. Закупаемый АПА должен выпускаться серийно и подтверждаться опытом поставки не менее чем 3-х лет. В составе конкурсной заявки должны быть обязательно приложены: - документы, подтверждающие соответствие закупаемой техники требованиям ИКАО и настоящей технической документации (сертификаты соответствия, акты проверок соответствующих учреждений, одобрение типа транспортного средства и прочие документы, подтверждающие качественные характеристики товара) отзывы по эксплуатации аналогичной техники не менее чем за три года.
Требования к техническому обслуживанию и обучению персонала заказчика	Проведение технического обслуживания и обучения персонала Пользователя эксплуатации АПА на площадке Покупателя.
Год производства АПА	Не позднее 2021г.

### Основные ссылки на стандарты, требования и рекомендации, применяемые при производстве автоцистерны:

-«Общий технический регламент о безопасности колесных транспортных средств, выпускаемых в обращение» утвержденный Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан № 237 от 25.04.2017г.;

#### Подраздел 4.2 Основные технико-экономические и эксплуатационные показатели

Согласно нормативно-технической документации завода изготовителя

#### Подраздел 4.3 Требования по надежности

Пожарный автомобиль как продукция, использование которой по истечении определенного срока представляет опасность для жизни, здоровья людей, окружающей среды или может причинить вред имуществу, производитель/поставщик должен предоставить информацию о сроке службы технике и его эксплуатационным расходам согласно нормативно-технической документации. Значения показателей надежности пожарного автомобиля, насоса системы трубопроводов должны быть не ниже значений соответствующих показателей базового шасси.

Пожарный автомобиль должен соответствовать требованийям Постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан № 237 от 25.04.2017г.

Ресурс средств измерения, устанавливаемых на автомобиле для контроля работы агрегатов, должен рответствовать ресурсу пожарного автомобиля до капитального ремонта, если иное не предусмотрено нормативной документации и технической документации на средства измерения.

#### Подраздел 4.4 Требования к конструкции, монтажно-технические требования

Согласно нормативно-технической документации завода изготовителя

#### Подраздел 4.5 Требования к материалам

Согласно нормативно-технической документации завода изготовителя

### Подраздел 4.6 Требования к стабильности и параметрам при воздействии факторов внешней среды

Климатическое исполнение автоцистерны должно соответствовать исполнению в условиях запыленной окружающей среды, ветра, прямых солнечных лучей, при температурах наружного воздуха -30°C ÷ +55°C. В руководстве (инструкции) по эксплуатации изготовитель указывает условия и требования безопасной эксплуатации, методику проведения испытаний (проверок) их основных узлов, ресурс, порядок технического обслуживания, ремонта и диагностирования, программу обучения водителя-оператора, по управлению автоцистерной в процессе работы. Периодичность проведения технического обслуживания, установленного на автомобиле, должна совпадать с периодичностью технического обслуживания базового шасси, и должна быть отражена в



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-5/10

Приложение - 5

инструкции (руководстве) по эксплуатации.

#### Подраздел 4.7 Требования к электропитанию/энергопитанию

Согласно нормативно-технической документации завода изготовителя

### Подраздел 4.8 Требования к контрольно-измерительным приборам и автоматике

Согласно нормативно-технической документации завода изготовителя. Конструкция средств измерений (манометры, вакуумметры, счетчики и т.д.), устанавливаемые на автомобиле, включая шасси должны иметь сертификат соответствия.

### Подраздел 4.9 Требования к составным частям, исходным и эксплуатационным сырью/материалам, а также готовой продукции

Лакокрасочные покрытия наружных поверхностей автомобиля должны быть маслобензостойкими, морозостойкими, влагостойкими, стойкими к абразивным частицам (пыли) попадающих на окрашенные поверхности при передвижении, а также стойкими к моющим средствам при уходе за лакокрасочным покрытием.

#### Подраздел 4.10 Требования к маркировке

Иметь надписи с двух сторон в цистерне «Uzbekistan Airports»

#### Подраздел 4.11 Требования к размерам и упаковке

Согласно НТД производителя.

Упаковка должна позволять сохранять все качества автоцистерны во время транспортировки и хранения, а также сохранность лакокрасочного покрытия.

#### Подраздел 4.12 Требования к ЗИП и быстроизнашивающимся деталям

Набор ключей для монтажа/демонтажа колес базового шасси, ключи базового шасси, нестандартные ключи отпирания технологических отсеков спецоборудования, запасное колесо (в зависимости от комплектации производителем шасси).

Комплект расходных материалов для выполнения двух плановых ТО, согласно руководству завода изготовителя по проведению технического обслуживания.



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-5/11

Приложение - 5

#### Раздел 5. Требования по Правилам Сдачи И Приемки

#### Подраздел 5.1 Порядок сдачи и приемки

Прием-передача автомобиля осуществляется, предварительная на территории производителя, окончательная приемка на территории Заказчика (на аэродроме).

### Подраздел 5.2 Требования по передаче заказчику технических и иных документов при поставке оборудования

- 1. Паспорт транспортного средства оригинал;
- 2. Акт приёма-передачи Транспортного средства оригинал, 2 экз.;
- 3. Гарантийное обслуживание и ремонт техники в течение гарантийного срока 24 месяца, с даты, ввода машины в эксплуатацию (техническая поддержка в течение всего срока эксплуатации машины);
- 4. Каталог запасных частей на русском языке, на бумажном и электронном носителе;
- 5. Руководство по эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту на поставляемое изделие на русском языке, на бумажном и электронном носителе;
- 6. Руководство по сервисному (техническому) обслуживанию на русском языке;
- 7. Электрическая схема с учетом подключения оборудования ГЛОНАСС/GPS (мониторинг транспорта) и датчиков уровня топлива (контроль расхода топлива) на бумажном и электронном носителе;
- 8. Сервисная книжка Транспортного средства на русском языке;
- 9. Сертификат завода изготовителя.
- 10. Паспорта (сертификаты) на:
- -Hacoc;
- -Манометры:
- -Вакуумметры.

#### Подраздел 5.3 Требования к страхованию оборудования

В соответствии с условиями поставки согласно «ИНКОТЕРМС-2010».

#### РАЗДЕЛ 6. ТРЕБОВАНИЯ К ТРАНСПОРТИРОВАНИЮ

Транспортировка до пункта назначения сдачи товара, с учетом территории производителя и поставщика — должна минимально исключать транспортировку своим ходом, пробег базового шасси не должен превышать 1000 км.

#### РАЗДЕЛ 7. ТРЕБОВАНИЯ К ХРАНЕНИЮ

Согласно нормативно-технической документации завода изготовителя

#### РАЗДЕЛ 8. ТРЕБОВАНИЯ К ОБЪЕМУ И/ИЛИ СРОКУ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГАРАНТИЙ

Гарантийный срок не менее 24 месяцев, после ввода в эксплуатацию. В период гарантийного срока, устранение поломок (дефектов) осуществляется продавцом, с предоставлением запасных частей (материалов) и/или выездом специалиста в аэропорт эксплуатации. Срок устранения поломок (дефектов) и поставки запчастей не более 20-30 дней.

#### РАЗДЕЛ 9. ТРЕБОВАНИЯ ПО РЕМОНТНОПРИГОДНОСТИ

Согласно нормативно-технической документации завода изготовителя

#### РАЗДЕЛ 10. ТРЕБОВАНИЯ К ОБСЛУЖИВАНИЮ

После гарантийное обслуживание производится самостоятельно эксплуатантом, согласно регламенту технического обслуживания завода изготовителя (шасси, двигатель, спецоборудование и т.п.)

Подраздел 10.2 Требования к сервисному обслуживанию

Приветствуется для местных производителей



Код №	AR-AGA-002
Глава/Стр.	П-5/12

Приложение - 5

#### РАЗДЕЛ 11. ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ И САНИТАРНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Согласно действующим нормам и правилам Республики Узбекистан, а также международным стандартам.

#### РАЗДЕЛ 12. ТРЕБОВАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ

Согласно нормативно-технической документации завода изготовителя

#### РАЗДЕЛ 13. ТРЕБОВАНИЯ К КАЧЕСТВУ И КЛАССИФИКАЦИИ

Согласно нормативно-технической документации завода изготовителя

#### РАЗДЕЛ 14. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ (ИНЫЕ) ТРЕБОВАНИЯ

Нет требований

### РАЗДЕЛ 15. ТРЕБОВАНИЯ К КОЛИЧЕСТВУ, КОМПЛЕКТАЦИИ, МЕСТУ И СРОКУ (ПЕРИОДИЧНОСТИ) ПОСТАВКИ

Поставка одной партией в полностью собранной комплектации, поставка частями исключена.

Условия поставки – DAP «аэропорт Самарканд» / «аэропорт Ташкент» (согласно ИНКОТЕРМС-2010») согласно требованию заказчика.

Сроки изготовления и поставки: не более 150 календарных дней с даты предоплаты.

## РАЗДЕЛ 16. ТРЕБОВАНИЕ К СОПУТСТВУЮЩИМ УСЛУГАМ ПРИ ПОСТАВКЕ ОБОРУДОВАНИЯ

Подраздел 16.1 Требования к выполнению проектной документации		
Нет требований		
Подраздел 16.2 Требования к шеф-монтажу		
Нет требований		
Подраздел 16.3 Требования к пуско-наладке		
Расконсервация машины после транспортировки и пуско-наладка производится на территории		
Заказчика под контролем представителя завода-изготовителя, с проверкой и регулировкой		
основных элементов оборудования на рабочих режимах.		
Подраздел 16.4 Требования к обучению персонала заказчика		
Проведение обучения по мерам безопасности и основам грамотной эксплуатации и ремонта не		
менее 2-х работников Заказчика.		

#### РАЗДЕЛ 17. ТРЕБОВАНИЕ К ФОРМЕ ПРЕДСТАВЛЯЕМОЙ ИНФОРМАЦИИ

Вся предоставляемая информация должна быть на русском или узбекском языках. Текстовая информация и конструкторская документация должны быть предоставлены на бумажном носителе с подписью и печатью, а также в электронном виде формата PDF.



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-5/13

Приложение - 5

## Перечень пожарно-технического вооружения, размещаемого на аэродромных пожарных автомобилях

<b>№</b> п/п	Пожарно-техническое вооружение, специальное оборудование и инструмент	Количество, шт.
1.	Водосборник ВС-125	1
2.	Генератор пены ГПС-600 (в том числе в составе установки покрытия ВПП пеной)	8
3.	Гидроэлеватор Г-600	1
4.	Головка переходная ГП 80х50	3
5.	Головка переходная ГП 80х65	2
6.	Головка переходная ГП 65х50	2
7.	Задержка рукавная	4
8.	Зажим 80	4
9.	Ключ 150	2
10.	Ключ 80	2
11.	Колонка пожарная КП-80	1
12.	Крюк для открывания крышки гидранта	1
13.	Разветвление рукавное РТ-80	2
14.	Рукав, всасывающий 125 мм, длина 4 м, с головками ГРВ-125	2
15.	Рукав КЩ-1-32-3 L=4 м с соединительной арматурой ГР-50	1
16.	Рукав напорно-всасывающий 75 мм, длина 4 м, с головками ГР-80	2
17.	Рукав напорный РПМ-50-1,6, длина 20 м, с головками ГР-50	6
18.	Рукав напорный РПМ-65-1,6, длина 20 м, с головками ГР-65	6
19.	Рукав напорный РПМ-80-1,6, длина 20 м, с головками ГР-80	6
20.	Рукав для работы от гидранта напорный РПМ-80-1,6, длина 5 м, с головками ГР-80	2
21.	Сетка, всасывающая СВ-125 (с капроновым тросом L=9 м	1
22.	Ствол ручной РСКУ-70А, комбинированный с регулируемым расходом	2
23.	Ствол ручной РСКУ-50A, комбинированный с регулируемым расходом	2
24.	Ствол воздушно-пенный СВП-4	2
25.	Ствол-пробойник водяной	1
26.	Огнетушитель порошковый ОП-8	2
27.	Огнетушитель порошковый ОП-2	1
28.	Аппарат дыхательный MSA AUER (индивидуальные маски для каждого члена СПСР)	3
29.	Аппарат дыхательный запасной MSA AUER (индивидуальная маска для члена СПСР)	1
30.	Респираторы	4
31.	Компрессор для заправки баллонов с приводом от ДВС (100л/1мин., 1 заправочный штуцер)	1
32.	Веревка пожарная спасательная - 45 м.	2
33.	Веревка общего назначения - 30 м.	2
34.	Веревка пожарного - 6м.	4
35.	Костюм тепло отражательный ТОК-200-25-П/Т	3
36.	Боевая одежда пожарного	4
37.	Каска-шлем пожарного	4
38.	Ботинки и перчатки	4 каждый
40.	Лестница для спасательных работ на BC	2
41.	Лестница-штурмовка ЛШМ	2
42.	Трехколенная выдвижная лестница Л-60	1
43.	Набор для оказания первой помощи для оснащения пожарных автомобилей	1
44.	Нож для резки привязных ремней пассажирских кресел	5



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-5/14

45.	Ножницы гидравлические комбинированные КНР-80	1
46.	Носилки для переноса пострадавших типа (тканевые)	1
47.	Пила дисковая для резки фюзеляжа HUSQVARNA К970 с 5-ю запасными дисками	1
48.	Переносной индикатор напряжения ПИН-90	1
49.	Фонарь электрический групповой MICA IL-80 с зарядным устройством	4
50.	Багор БПМ	1
51.	Крюк КП	1
52.	Лопата ЛКО-2	1
53.	Лом легкий	1
54.	Лом с шаровой головкой	1
55.	Пила-ножовка по дереву	1
56.	Топор А2	1
57.	Топор пожарный тяжелый	1
58.	Кувалда 5кг.	1
59.	Коврик диэлектрический	1
60.	Перчатки диэлектрические	1
61.	Ножницы с диэлектрическими рукоятками НРЭП	1
62.	Боты диэлектрические	1 пара
63.	Сумка для комплекта слесарного инструмента	1
64.	Молоток слесарный	1
65.	Зубило	1
66.	Плоскогубцы	1
67.	Ножовка по металлу	1
68.	ЗИП шасси, комплект	1
69.	Автомобильная медицинская аптечка	1
70.	Знак аварийной остановки	1
71.	Колодка противооткатная	2
72.	Трос буксировочный	1
73.	Оптико-акустическая установка светодиодная	1
74.	Сигнальный светодиодный проблесковый маяк, синий	1
75.	Сигнальный светодиодный проблесковый маяк, желтый	1



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-6/1

Приложение - 6

### Приложение 6 - Технические Требования к Пожарным Рукавам для АПА

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

<b>№</b> п/п	Наименование информации	Требования	Примечание
1.	Наименование организации	Записывается название аэродрома.	
2.	Количество, шт. (диаметр)	Записывается общее количество по	
۷.	Количество, шт. (диаметр)	диаметрам (d51, d66, d77).	
		Рукава пожарные напорные с	
		условным проходом 50, 66, 77 мм	
3.	Наименование	специального исполнения:	
		износостойкие, маслостойкие,	
		морозостойкие.	
		Пожарный рукав - это гибкий	
		трубопровод, оборудованный	
		соединительными головками,	
4.	Назначение	предназначенный для	
→.	Пазпачение	транспортирования огнетушащих	
		веществ к очагу возгорания,	
1		перевозимый в расчете пожарного	
		автомобиля.	
1		Рукава должны быть износостойкие,	
		маслостойкие, морозостойкие. Иметь	
		тканый каркас с саржевым плетением	
		из синтетических нитей и внутреннюю	
		гидроизоляционную резиновую камеру,	
5.	Конструктивные требования	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,	2,0	
	МПа, не менее		
10.	Диапазон рабочих температур	-60+40	
	эксплуатации, °С		
	Прочность связи внутреннего		
11.	слоя покрытия с тканью	38	
	каркаса при раздире, Н/см, не		
	менее: Относительное удлинение		
12.		2.6	
12.	рукава при рабочем давлении,	2,6	
	%, не более Масса рукава длиной 1 м, кг,		
13.	не более	d51- 0,29; d66 - 0,41; d77- 0,48.	
	Толщина внутреннего слоя		
14.	покрытия, мм, не менее	0,60	
15.	Стойкость к абразивному	100	
	износу, циклов не менее		
16	Стойкость к контактному	22	
16.	прожигу при t = 300°C, сек., не	33	
	менее	Dyvon novonii iš o coonii ii iza	
17.	Комплект поставки	Рукав пожарный с соединительными	
in .		головками в скатке, паспорт, копия	<u> </u>



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-6/2

		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.	



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-7/1

Приложение - 7

### Приложение 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) и предназначенный 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, физикомеханических 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;



Код №	AR-AGA-002
Глава/Стр.	Π-7/2

Приложение - 7

- 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 светложелтый.

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±3мм) 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  $0,052~{\rm M}^2$  (по  $0,026~{\rm M}^2$  спереди и сзади).

Площадь флуоресцентных и люминесцентных покрытий должна быть одинакова.



Код №	AR-AGA-002
Глава/Стр.	П-7/3

Приложение - 7

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 (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 карманыполупортфели 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.



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-7/4

Приложение - 7

### Таблица 1

<b>№</b> п/п	Наименование показателя	Значение показателя
1.	Поверхностная плотность, г/м²	от 150 до 400
2.	Разрывная нагрузка, N, не менее: - по основе - по утке	1000 800
3.	Сопротивление раздиранию, N, не менее: - по основе - по утке	80 60
4.	Усадка после намокания и высушивания, %, не более: - по основе - по утке	2,5 2,5
5.	Водоупорность, мм H <sub>2</sub> O, не менее	80
6.	Водонепроницаемость при статическом давлении 1000 мм H <sub>2</sub> O, min не менее	1
7.	Морозостойкость, °С, не менее	минус 40
8.	Жесткость, N, не более	0,2
9.	Прочность связи пленочного покрытия с основой, N/м²: - по основе - по утке	400
10.	Устойчивость к истиранию, циклов, не менее	5000
11.	Кислородный индекс, % (об.), не менее	28
12.	Усадка после нагревания, %, не более: - по основе - по утке	5 5
13.	Устойчивость к воздействую 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 - 40,0 kW/м, S, не менее	240 5
18.	Теплопроводность, kW/m °C, не более	0,06



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-7/5

Приложение - 7

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

#### Таблица 2

Nº п/п	Наименование показателя	Значение показателя
	Decree control of the	20
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	180
	200 °С, s, не менее	
6.	Устойчивость к воздействию открытого пламени, s, не менее	5
7.	Устойчивость к воздействию теплового потока 5,0 kW/м², 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 C3P должна изготавливаться с использованием материалов, имеющих повышенную износоустойчивость, достаточную эластичность и соответствовать требованиям Таблицы 3.

### Таблица 3

Nº	Наименование показателя	Значение
п/п		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

<b>№</b> п/п	Наименование показателя	Значение показателя
1.	Поверхностная плотность, g/m²	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 воздействую температуры окружающей среды до 300 °C, S, не менее	300
5.	Устойчивость к воздействию открытого пламени, s, не менее	15
6.	Устойчивость к воздействию теплового потока 5,0 kW/m , S, не менее	240



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-7/6

Приложение - 7

#### 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.
- 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

Маркировка костюмов производится согласно ГОСТ 19159. Упаковка костюмов при транспортировании должна производиться по ГОСТ 10350 и ГОСТ 13514.

### 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.



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-7/7

Приложение - 7

- 7.2.1. Вместе с средствами индивидуальной защиты Заказчику передаются следующие документы:
  - заверенные копии сертификатов ГОСТ и СанПиН;
  - заверенные копии свидетельства о проведении испытаний на заводе-изготовителе;
  - руководство по эксплуатации;
  - гарантийный талон.

### РАЗДЕЛ 8. ОСОБЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПОСТАВЩИКУ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛНОЙ 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 тендерных торгов:
  - должен иметь опыт работы в поставках аналогичного оборудования не менее 3-х лет;
  - должен обладать оборотными средствами в размере не менее 30% от суммы оферты, для гарантии обеспечения исполнения обязательств;
  - должен предоставить официальное подтверждение от производителей на имя Заказчика о применении специальных цен на оборудование.



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-7/8

Приложение - 7

### РАЗДЕЛ 9. ТЕПЛООТРАЖАТЕЛЬНЫЙ КОСТЮМ (ТОК-200).

<b>№</b> 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	
5.	Основные требования	полутяжелому типу.  Костюм теплоотражающий ТОК-200 должен быть укомплектован курткой, брюками, капюшоном со встроенным защитным смотровым иллюминатором, трехпалыми 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 пуфты, 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°С - 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°С - min 5 сек.Коэффициент ослабления инфракрасного излучения - min 75 %. 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.	



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-7/9

Приложение - 7

10	Типовой размер	Размер фигуры, рост фигуры, размер.
		48-50 158-154 1
10.		52-54 170-176 2
		56-58 182-188 3
11.	Год изготовления (выпуска)	Не ранее 20 года.

### РАЗДЕЛ 10. ШЛЕМ-КАСКА ПОЖАРНОГО.

<b>№</b> 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 аварийноспасательных 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-каски должна обеспечивать возможность её использования со средствами индивидуальной защиты органов дыхания, зрения и всеми видами специальной защитной одежды, а также ношения подшлемника.  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 скульными накладками. Скульные 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	



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-7/10

		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.	
		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	
	Требования к дополнительному	края пелерины. Пелерина должна иметь	
6.	оборудованию	две отстроченные встречные складки,	
	Ооорудованию	предотвращающие поднимание краев	
		при изгибании пелерины.	
		Штом кооко подукца иметь о провой (или	
		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 ×	355х280х260 мм.	
	ширина × высота)	14	
	Диапазон температур	Использование при температуре воздуха	
8.	окружающей среды при	от минус 40 до плюс 50°C и	
	эксплуатации	относительной влажности 95% при 35°C.	
9.	Тип размер по окружности	Регулируемый тип размера в пределах:	
٥.	головы	не менее 53-62 см;	
	Корпус шлем-каски должен	400 B.	
	защищать от поражения		
10	электрическим током при		
10.	соприкосновении с		
	токоведущими деталями		
	напряжением, не менее,		
		Диапазон рабочих температур -	
		от - 40до <b>+</b> 150°С	
	Устойчивость к воздействию	Максимальная допустимая энергия удара	
11.	температуры, удар прочность,	по корпусу - 80 Дж.	
	воздействие теплового потока.	Устойчивость к воздействию теплового	
1			
		потока мощностью 5кВт/м2. не менее - 4	
		потока мощностью 5кВт/м2. не менее - 4 минут	
		потока мощностью 5кВт/м2. не менее - 4 минут Шлем каска с забралом, пелерина,	
12		потока мощностью 5кВт/м2. не менее - 4 минут Шлем каска с забралом, пелерина, паспорт, копия сертификата	
12.	Комплект поставки	потока мощностью 5кВт/м2. не менее - 4 минут Шлем каска с забралом, пелерина, паспорт, копия сертификата соответствия требованиям нормативных	
12.		потока мощностью 5кВт/м2. не менее - 4 минут Шлем каска с забралом, пелерина, паспорт, копия сертификата соответствия требованиям нормативных документов, инструкция завода	
12.		потока мощностью 5кВт/м2. не менее - 4 минут Шлем каска с забралом, пелерина, паспорт, копия сертификата соответствия требованиям нормативных документов, инструкция завода изготовителя, заводская упаковка.	
	Комплект поставки	потока мощностью 5кВт/м2. не менее - 4 минут Шлем каска с забралом, пелерина, паспорт, копия сертификата соответствия требованиям нормативных документов, инструкция завода изготовителя, заводская упаковка. Желтый, белый, красный с нанесенными	
12.		потока мощностью 5кВт/м2. не менее - 4 минут  Шлем каска с забралом, пелерина, паспорт, копия сертификата соответствия требованиям нормативных документов, инструкция завода изготовителя, заводская упаковка.  Желтый, белый, красный с нанесенными сигнальными флуоресцентными	
	Комплект поставки	потока мощностью 5кВт/м2. не менее - 4 минут Шлем каска с забралом, пелерина, паспорт, копия сертификата соответствия требованиям нормативных документов, инструкция завода изготовителя, заводская упаковка. Желтый, белый, красный с нанесенными	



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-7/11

	дополнительного оборудования), не более, кг.		
1:	5. Год изготовления (выпуска)	Не ранее 20 года.	



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-7/12

Приложение - 7

### РАЗДЕЛ 11. ПОЖАРНЫЙ ПОЯС СПАСАТЕЛЬНЫЙ, С КАРАБИНОМ

Nº	Наименование	Требования	Примечание
п/п	информации	·	'
1.	Наименование организации	Записывается название аэродрома.	
2.	Количество, шт.	Записывается количество.	
3.	Наименование	Пожарный пояс спасательный, с карабином.	
4.	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, карабинодержателя, шлевки, ленты пояса, накладки. Пряжка со обеспечивает жесткую фиксацию ППС на талии пожарного. Карабинодержатель 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 карабинодержателя 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 карабинодержатель.	
6.	Перекрывать карабинодержатель.  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. Конструкция замыкателя не должна допускать самопроизвольное раскрытие затвора при эксплуатации карабина.  Рабочий участок карабина должен иметь по всей длине постоянное круглое сечение диаметром не		



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-7/13

		<del>,</del>	
		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 °C в течение 6 ч.; - выдерживает статическую нагрузку 11,25 кН в течение 60 сек. после воздействия на него температуры окружающей среды минус 40 °C в течение 6 час.; - выдерживает статическую нагрузку 11,25 кН в течение 60 сек. после воздействия на него температуры окружающей среды 200 °C 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 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 °C	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	
12.	Год изготовления (выпуска)	Не ранее 20 года.	



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-7/14

Приложение - 7

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-8/1

Приложение - 8

# Приложение 8 - Технические Требования для Аппарата Защиты Органов Дыхания

<b>Ν</b> ∘ π/π	Наименование информации	Требования	Примечание
1.	Наименование организации	Название аэодрома	
2.	Количество, шт.	Пишется необходимое количество аппарата защиты органов дыхания	
3.	Наименование	Аппарат защиты органов дыхания и зрения на сжатом воздухе (аппарат дыхательный воздушный изолирующий).	
4.	Назначение	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.	
5.	Аппарат защиты органов дыхания должен иметь следующую комплектацию:	- несущую систему, включающая в себя спинку, плечевые и поясной ремни, баллонный ремень; - пневмораспределительная система высокого давления, включающая в себя редуктор, шланг высокого давления, сигнальное устройства, манометр; - пневмораспределительная система среднего давления, включающая в себя шланг среднего давления и шланг с разъемом для подключения спасательного устройства; - легочный автомат; - панорамная полнолицевая маска с брезентовой сумкой; - металл композитный баллон 6.7 л.; - техническая документация.	
6.	Подробное техническое описание	Несущая система должна включать в себя - спинку, плечевые и поясной ремни, баллонный ремень. Спинка дыхательного аппарата должна быть выполнена из термостойкого армированного полиамида и представлять собой жесткую неразъёмную конструкцию. Нижняя часть спинки должна быть оборудована резиновым демпфером для сохранения целостности конструкции при вертикальном падении дыхательного аппарата на твердую поверхность. Спинка дыхательного аппарата должна иметь защитные раздельные каналы для прокладки пневматических шлангов высокого и среднего давления.	



Код № AR-AGA-002

Π-8/2

Глава/Стр.

Приложение - 8

выполнены подмягченными.

Поясной ремень должен быть закреплен на несущей пластине, прикрепленную шарнирным механизмом к спинке аппарата.

Конструкция аппарата должна предусматривать раздельную воздуховодную систему, состоящую из шланга высокого давления и шланга среднего давления.

Деформационный манометр высокого давления должен иметь обрезиненный чехол. Конструкция редуктора должна исключать возможность каких-либо регулировок для установки параметров редуцированного давления в процессе эксплуатации.

Пневматическая линия среднего давления должна иметь быстроразъемное соединение для подключения спасательного устройства. Срок назначенного капитального ремонта редуктора, должен быть указан в паспорте дыхательного аппарата и должен составлять не менее 10 лет, с даты выпуска редуктора, указанного на изделии или осуществляться после каждых 5000 применений дыхательного аппарата. Срок службы дыхательного аппарата должен быть не менее 15 лет с даты постановки на боевое дежурство.

Легочный автомат должен иметь быстросъемное штекерное присоединение к панорамной маске. Легочный автомат должен присоединяться к маске фронтально. Прекращение подачи сжатого воздухав подмасочное пространство должно осуществляться отдельной кнопкой, расположенной на легочном автомате. Конструкция легочного автомата должна исключать возможность каких-либо регулировок для установки параметров избыточного давления в процессе эксплуатации. Легочный автомат должен иметь защитный чехол-амортизатор. Активация прямой подачи воздушного потока (байпас) в легочном автомате должно осуществляться отдельной кнопкой.

Аппарат защиты органов дыхания должен быть работоспособен при давлении воздуха в баллоне от 300 до 10 бар (от 30 до 1 МПа). Давление на выходе редуктора (без расхода) должно составлять не менее 10 бар (1,0 МПа) при давлении в баллоне аппарата 300 бар (30 МПа) и не менее 6.5 бар (0.65 МПа) при давлении в баллоне аппарата 10 бар (1 МПа). Предохранительный клапан редуктора должен открываться при давлении на выходе редуктора в диапазоне 13-20 бар (1,3 - 2 МПа). Сигнальное устройство, установленное на шланге высокого давления, должно срабатывать при падении давления в баллоне в диапазоне от 60 до 50 бар (от 6 до 5 МПа). Звуковой сигнал, при срабатывании сигнального



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-8/3

		устройства, должен звучать непрерывно вплоть до	
		полного истечения воздуха из баллона.	
		Аппарат должен оснащаться армированным	
		метало композитным баллоном на 6.7 л. 300 бар.	
7.		Аппарат защиты органов дыхания должен	
		поставляться в сопровождении следующей	
		документации (на русском языке):	
	Техническая	- паспорт дыхательного аппарата;	
	документация	- руководство по эксплуатации дыхательного	
		аппарата;	
		- сертификат соответствия требованиям	
		Технического регламента о пожарной безопасности	
8.		аппарата защиты органов дыхания; Панорамная маска должна быть выполнена с	
0.		фронтальным штекерным соединением легочного	
		автомата, устанавливаемого без применения каких-	
		либо переходников, с широким иллюминатором в	
		пластмассовой оправе и углом обзора с апертурой	
		не менее 270 градусов. Маска должна иметь	
		двойную линию обтюрации. Ширина привалочной	
		поверхности маски к лицу между обеими линиями	
		обтюрации должна составлять не менее 20 мм.	
		Маска должна быть снабжена шейным ремнем для	
		ношения.	
		На иллюминатор маски должна быть нанесена	
		маркировка, указывающая на материал	
		изготовления иллюминатора. Иллюминатор должен	
		быть выполнен из поликарбоната, конструкция должна иметь возможность установки	
		иллюминатора из триплекса.	
		Пять регулировочных ремней под размер головы	
		должны быть оснащены широкими защитными	
		накладками замков.	
		Пластиковая переговорная мембрана должны быть	
	Панорамная полно	установлена во внутренней полумаске. Обойма	
	лицевая маска	крепления иллюминатора, состоящая из двух	
		полуобойм, должна быть выполнена из	
		полимерных материалов и фиксироваться на двух	
		винтах. Клапан вдоха должен быть вмонтирован в единый	
		блок (клапанную коробку) с клапаном выдоха и	
		переговорным устройством, без каких-либо	
		выступающих деталей. Крышка клапанной коробки	
		для текущего обслуживания или замены клапана	
		выдоха должна открываться вручную без	
		применения какого-либо инструмента.	
		В подмасочном пространстве панорамной маски	
		аппарата в процессе дыхания должно	
		поддерживаться избыточное давление при	
		легочной вентиляции до 85 л/мин и диапазоне	
		температур окружающей среды от -40 до +60 °C. Избыточное давление в подмасочном пространстве	
		при нулевом расходе воздуха должно быть в	
		диапазоне 300±120 Па.	
		Фактическое сопротивление дыханию на выдохе в	
		течение всего времени защитного действия	
		аппарата и при легочной вентиляции 30 л/мин	
		(работа средней тяжести) не более 350 Па.	



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-8/4

		Кнопка отсоединения легочного автомата от маски
		должна находиться на маске.
		Корпус, оголовье и подмасочник маски должны
		быть выполнены из
		этиленпропилендиенмономерной резины (EPDM).
		Срок службы панорамной маски должен быть не
		менее 11 лет с даты выпуска.
		Панорамная маска должна быть разрешена к
		применению в составе дыхательного аппарата,
		указанного в настоящем Техническом задании.
9.		Аппарат защиты органов дыхания и зрения на
		сжатом воздухе с баллоном высокого давления и
	Valuation acceptant	панорамной маской, паспорт, копия сертификата
	Комплект поставки	соответствия требованиям нормативных
		документов, инструкция завода изготовителя,
		заводская упаковка.
10.	Год изготовления	Не ранее 20 г.
	(выпуска)	



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-9/1

Приложение - 9

### Приложение 9 - Технические Требования к Пенообразователю

Nº	Наименование	Требования	Примечание
п/п	информации	•	•
1. 1.1	Общая информация	2	
1.1	Наименование	Записывается название аэродрома	
1.2	организации Количество, л (м³)	20 пись простоя общое количество	
1.3	Наименование	Записывается общее количество Синтетический фторсодержащий	
1.3	Паименование	пленкообразующий пенообразователь	
		целевого назначения типа AFFF.	
1.4	Назначение	Предназначен для тушения пожаров	
1	Tradita lettile	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	
1.5	Климат	жидкости. Умеренно-холодный. Использование при	
1.5	Пимат	температуре воздуха от -20 до +50 и	
		относительной влажности 80% при 20С.	
2.	Основные требования	Концентрированный водный раствор смеси	
	Concentration (people and in )	фторированных и углеводородных	
		поверхностно-активных веществ с	
		добавками полимерных содержаний.	
2.2	Внешний вид	Однородная жидкость без осадка и	
		расслоения.	
2.3	Концентрация рабочего раствора	% 6.	
2.4	Кратность пени из рабочего	Низкая, не более 20	
	раствора	Средняя не менее 40	
2.5	Время тушения Н-гептана	120 сек.	
	пеной средней кратности,		
	(при интенсивности подачи		
	0, 032+0, 002 дм3/м2с) не более		
2.6	Время тушения Н-гептана	120 сек.	
2.0	пеной средней кратности,	120 0010.	
	(при интенсивности подачи		
	0, 059+0, 005 дм3/м2с) не		
	более		
2.7	Время повторного воспламенения	330 сек.	
	модельного очага после		
	тушения пеной низкой		
	кратности, не менее		
2.8	Время повторного	330 сек.	
	воспламенения		
1	модельного очага после		
	тушения пеной средней		
	кратности, не менее		
2.9	Водородный показатель	6,58,5 pH.	



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-9/2

	20 °C		
2.10	при 20 °C	100.	
2.10	Кинематическая вязкость при 20°C, мм²·с⁻¹ не более	100.	
2.11	Температура застывания	Низкотемпературный, -15°C.	
2.11	не выше	Тизкотскипературный, то о.	
2.12	Биоразлагаемость	Мягкий, быстро разлагаемый.	
2.13	Воздействие на	Пенообразователь при многократном цикле	
	пенообразователь низких	замерзания оттаивании не должен терять	
	температур	своих первоначальных свойств.	
2.14	Возможность	Да.	
	использования для		
	тушения пожаров класса А		
	и В.		
3.	Дополнительные		
0.4	условия		
3.1	ГОСТ, ТУ	Синтетический, фторсодержащий	
		пленкообразующий пенообразователь	
		целевого назначение типа AFFF должен	
3.2	Гарантийный срок	соответствовать требованиям.  Не менее 10.	
3.2	хранения (ёмкость из	The Menee To.	
	нержавеющей стали или		
	пластмассы), лет		
3.3	Наличие сертификата	Наличие действующего сертификата	
0.0	соответствия	требованиями технического регламента в	
	требованиями	области пожарной безопасности.	
	нормативных документов	•	
3.4	Гарантия отгрузки	Поставщик должен предоставить, письмо	
		завода-изготовителя о гарантия отгрузки в	
		адрес поставщика.	
3.5	Оценка качества	Для оценки качества пенообразователя	
	пенообразователя на этапе	на этапе предварительной квалификации,	
	предварительной	претенденты на участие в тендеры должны	
	квалификации	предоставить:	
		-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	



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-9/3

		материалов); -нормативно технического документа. Маркировка должна сохранятся в течение гарантийного срока хранения	
0.7		пенообразователя.	
3.7	Наличие руководства по эксплуатации и применения (паспорта)	Да.	
3.8	Год изготовления (выпуска)	Не ранее « » месяца 20 года.	
3.9	Тара поставки	Ёмкость из пластмассы объёмом не менее 1м3 (1000литров).	
3.10	Наличие акта (протокола) испытаний показателей пенообразователя	Да. Протокол испытаний аккредитованной лаборатории на партию пенообразователя, предлагаемую к поставке, на соответствие требованиями ГОСТа.	



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-9/4

Приложение - 9

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-10/1

Приложение - 10

### Приложение 10 - Нанесение Пенной Полосы на ВПП

Размеры	Тип ВС (самолета)			
пенной полосы	2-х моторные	2-х или 3-х	4-х моторные	4-х моторные с
пенной полосы	винтовые	моторные с ГТД	винтовые	ГТД
Толщина (см)	5	5	5	5
Длина (метры	600	750	750	900
Ширина (метры)	12	12	24	24



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-10/2

Приложение - 10

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-11/1

Приложение - 11

# Приложение 11 - Технические Требования для Разработки Проекта Здания Аварийно-Спасательной Станции с Пожарным Депо, Службы Поискового и Аварийно-Спасательного Обеспечения Полетов Аэродрома

#### Общие требования

В соответствии требованиями главы 9 GM-AGA-017 и ШНК 2.09.21-13 «Пожарные депо», расположение аварийно-спасательной станции с пожарным депо (далее - ACC) является одним из основных факторов обеспечения того, что выдерживается рекомендуемое время развертывания, 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 развертывания 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. Дежурное помещение АСС следует располагать таким образом, чтобы обеспечить пожарным по мере возможности максимальный обзор рабочей площади, включая заходы на посадку и вылеты. Над зданием АСС должен быть построено помещение, позволяющее обеспечивать максимальный обзор ВПП, лётного поля и периметра аэродрома.

В данном помещении должна быть установлена необходимая аппаратура оповещения, видеонаблюдения, средства связи, а также интернет, для обеспечения приема аварийных вызовов (сообщений) и наблюдения за взлетом и посадкой воздушных судов на ВПП. Кроме этого данное помещение должна быть укомплектована необходимой мебелью и инвентарём, для размещения в данном помещении диспетчера пожарной связи, а также должны быть предусмотрены санузел, кондиционер и отопление.

#### Требования к помещению 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 весь 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



Код №	AR-AGA-002
Глава/Стр.	П-11/2

Приложение - 11

мери необходимости и обогревание для поддержания температуры, по крайней мере, на уровне 13 градусов по Цельсию.

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 развертывания транспортных средств из бокса. Все дополнительные подсоединения к пожарным транспортным средствам должны быть спроектированы таким образом, чтобы имелась возможность их немедленного и безопасного разъединениям и развертываниям 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 внутренним

#### и административно-хозяйственным помещениям.

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 месть 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 бать столы (парты) и стулья белая магнитно-маркерная доска (классная доска), а также библиотечные книги, соответствующие специальности. Тренажерный зал должен хорошо проветриваться.

#### Требования к вспомогательным помещениям.

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 организовать хранение 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.

#### Аспекты общего характера.

Кроме специальных требований, рассматриваемых выше, существует ряд требований общего характера, относящихся к ACC, 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



Код №	AR-AGA-002
Глава/Стр.	П-11/3

Приложение - 11

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 средствам связи пожарного депо

В ходе анализа системы связи пожарного депо должны рассматриваться два важных фактора.

Первый фактор - объем рабочей нагрузки в дежурном помещении в случае авиационного происшествия или инцидента, а также возникновении пожара в зданиях и объектах аэропорта. Диапазон средств связи, естественно, связан с характером такой нагрузки, и если какая-либо часть аварийного мобилизационного обеспечения может быть перенесена в другое место, например, на коммутатор или в ВКЦПС аэропорта, то дежурное помещение пожарного депо можно оборудовать более эффективно и эксплуатировать в соответствии с его основным назначением.

Второй фактор - относится к тем аэропортам, где имеется более одного пожарного депо. При наличии двух и более депо, как правило, одно из них становится основным депо, дежурное помещение которого считается главным и постоянно укомплектовано персоналом. Во вспомогательном депо также может быть дежурное помещение, оснащенное меньшим количеством средств, в соответствии с его вспомогательной ролью, и, как правило, укомплектованное персоналом только до момента развертывания вспомогательных противопожарных транспортных средств. При рассмотрении вопроса о средствах связи пожарных депо необходимо дифференцировать минимальные требования к основным и вспомогательным пожарным депо и определять системы, пригодные для использования в депо обеих категорий.

Вызовы на место авиационного происшествия/инцидента, получаемые в пожарном(ых) депо аэропорта, как правило, поступают от органа (ОВД) УВД. Орган (ОВД) УВД должен быть связан с основным пожарным депо линией прямой телефонной связи, не проходящей через какой-либо промежуточный коммутатор, с тем чтобы избежать задержек в передаче сообщений. Как правило, в дежурном помещении для этой линии предусмотрен особый звуковой сигнал, а в случае отказа звукового сигнала параллельно зажигается сигнальная лампочка. Эта линия может быть соединена с системой аварийной сигнализации в основном и вспомогательном пожарных депо, в результате чего при подаче сигнала органом УВД одновременно поднимается по тревоге весь личный состав. Система аварийной сигнализации может также использоваться для открытия дверей противопожарных транспортных средств. В каждом дежурном помещении пожарного депо необходимо устанавливать отдельные выключатели для приведения в действие системы аварийной сигнализации.

В пожарном депо следует устанавливать громкоговорящую систему оповещения для передачи членам СПСР таких сведений об авиационном происшествии или о пожаре в зданиях и объектах аэропорта, как место происшествия, тип воздушного судна, наиболее удобные пути подъезда противопожарных транспортных средств СПАСОП.

Пульт управления такой системой обычно размещается в главном дежурном помещении (у диспетчера пожарной связи СПАСОП), где также имеется выключатель системы аварийной сигнализации, чтобы можно было не создавать помех для эффективного использования устройства оповещения.



Код №	AR-AGA-002
Глава/Стр.	П-11/4

Приложение - 11

В некоторых случаях аварийные вызовы могут поступать в основное пожарное депо через телефонный коммутатор аэропорта и, как правило, в целях предоставления таким вызовам первоочередности устанавливается специальная линия телефонной связи. Поскольку некоторые вызовы, связанные, например, с утечкой топлива, необходимостью предоставления специального обслуживания и т. д., поступающие по этой аварийной линии связи, бывают менее срочными, чем сообщения об авиационном происшествии/инциденте или возникновения пожара в зданиях и объектах аэропорта, то нет необходимости соединять эту линию с аварийной системой сигнализации пожарного депо. Порядок оповещения и реагирования на эти вызовы может контролироваться из главного дежурного помещения. Кроме того, в каждом дежурном помещении должна быть отдельная телефонная линия связи по вопросам, не имеющим отношения к авариям.

В тех случаях, когда требуется проводить мобилизацию находящихся за пределами аэропорта вспомогательных служб в целях оказания помощи воздушному судну или в других аварийных ситуациях, в главном дежурном помещении необходимо обеспечивать прямую телефонную связь с соответствующими центрами управления и устанавливать очередность передачи сообщений.

Дежурные помещения вспомогательных пожарных депо должны иметь прямую телефонную связь с главным дежурным помещением. Во вспомогательном пожарном депо должны устанавливаться громкоговорящая система и аварийная система сигнализации, которые управляются из главного дежурного помещения и могут приводить в действие всю систему аварийной сигнализации и включать громкоговорящие системы на территории самого депо. На видном месте необходимо вывешивать справочную(ые) карту(ы) с координатной сеткой.

Во многих случаях главные дежурные помещения пожарного депо имеют слишком большое количество сигнальных устройств, переключателей, источников звуковых сигналов, разноцветных лампочек, радиооборудования, громкоговорящих систем и т. д. Дежурное помещение должно быть оборудовано таким образом, чтобы в случае аварийного сигнала объем работы, выполняемый дежурным, был минимальным.

Дежурное помещение следует планировать таким образом, чтобы при получении и обработке такого сигнала дежурному приходилось затрачивать минимальное количество движений. Непосредственно перед дежурным должны находиться справочные карты с координатной сеткой. Все телефонное оборудование и радиооборудование в каждом дежурном помещении должно регулярно проверяться на исправность диспетчером пожарной связи при «заступлении» на дежурство и фиксировать состояние данных оборудований на специальном «журнале приёма-передачи смены», а для аварийного ремонта и технического обслуживания такого оборудования следует устанавливать соответствующий регламент. Непрерывная подача электропитания в пожарные депо должна обеспечиваться путем подключения их к резервным источникам питания.



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-11/5

Приложение - 11

Состав сооружений и помещений АСС

№ п/п         Наименование сооружений и помещений         Количество         Площадь, м2         Примечание           1.         Кабинет нач. СПАСОП         1         18           2.         Кабинет нач. смены СПАСОП         1         14           3.         Кабинет нач. СПСР         1         14           4.         Кабинет инженера ПТ и О         1         12           5.         Учебный класс/зал проведения собраний         1         50           6.         Комната для проведения культурно- просветительской работы (для самоподготовки л/с)         1         50           7.         Гардероб (раздевалка для личного состава)         1         100           8.         Санузлы с душевыми (женские/мужские)         2         100           9.         Комната приема пищи         1         26           10.         Комната разогрева пищи, мойка посуды         1         10
1.       Кабинет нач. СПАСОП       1       18         2.       Кабинет нач. смены СПАСОП       1       14         3.       Кабинет нач. СПСР       1       14         4.       Кабинет инженера ПТ и О       1       12         5.       Учебный класс/зал проведения собраний       1       50         6.       Комната для проведения культурно- просветительской работы (для самоподготовки л/с)       1       50         7.       Гардероб (раздевалка для личного состава)       1       100         8.       Санузлы с душевыми (женские/мужские)       2       100         9.       Комната приема пищи       1       26
2.       Кабинет нач. смены СПАСОП       1       14         3.       Кабинет нач. СПСР       1       14         4.       Кабинет инженера ПТ и О       1       12         5.       Учебный класс/зал проведения собраний       1       50         6.       Комната для проведения культурно- просветительской работы (для самоподготовки л/с)       1       50         7.       Гардероб (раздевалка для личного состава)       1       100         8.       Санузлы с душевыми (женские/мужские)       2       100         9.       Комната приема пищи       1       26
3.       Кабинет нач. СПСР       1       14         4.       Кабинет инженера ПТ и О       1       12         5.       Учебный класс/зал проведения собраний       1       50         6.       Комната для проведения культурно-просветительской работы (для самоподготовки л/с)       1       50         7.       Гардероб (раздевалка для личного состава)       1       100         8.       Санузлы с душевыми (женские/мужские)       2       100         9.       Комната приема пищи       1       26
4.       Кабинет инженера ПТ и О       1       12         5.       Учебный класс/зал проведения собраний       1       50         6.       Комната для проведения культурно-просветительской работы (для самоподготовки л/с)       1       50         7.       Гардероб (раздевалка для личного состава)       1       100         8.       Санузлы с душевыми (женские/мужские)       2       100         9.       Комната приема пищи       1       26
5.       Учебный класс/зал проведения собраний       1       50         6.       Комната для проведения культурно- просветительской работы (для самоподготовки л/с)       1       50         7.       Гардероб (раздевалка для личного состава)       1       100         8.       Санузлы с душевыми (женские/мужские)       2       100         9.       Комната приема пищи       1       26
6.       Комната для проведения культурно- просветительской работы (для самоподготовки л/с)       1       50         7.       Гардероб (раздевалка для личного состава)       1       100         8.       Санузлы с душевыми (женские/мужские)       2       100         9.       Комната приема пищи       1       26
просветительской работы (для самоподготовки л/с)  7. Гардероб (раздевалка для личного состава)  8. Санузлы с душевыми (женские/мужские)  9. Комната приема пищи  1 26
л/с) 7. Гардероб (раздевалка для личного состава) 1 100 8. Санузлы с душевыми (женские/мужские) 2 100 9. Комната приема пищи 1 26
8.       Санузлы с душевыми (женские/мужские)       2       100         9.       Комната приема пищи       1       26
9. Комната приема пищи 1 26
9. Комната приема пищи 1 26
то. Ткомпата разотрева пищи, мойка посуды то то то то то т
11. Спортивный зал 1 40
12. Центральный пункт для приема аварийных 1 12
вызовов (помещение диспетчера пожарной
связи с санузлом) GM-AGA-017
13. Гараж для автотранспорта (АПА и 6 7х15х5 Глава 5 ШНК
автотранспорт повышенной проходимости) (каждый 2.09.21-13
гараж)
14. Склад пожарно-технического вооружения 1 12
(ПТВ)
15. Пожарный гидрант с площадкой для стоянки 1 автомобилей
16. Открытый пожарный водоем 1 не менее 80
м3
17. Комната хранения и сушки рукавов 1 30
18. База ГДЗС (для заправки и обслуживание 1 15
аппарата органов дыхание защиты)
19. Вещевой склад 1 6
20. Помещения для сушки обмундирования 1 12
21. Тех.пост с осмотровой ямой 1 Размеры
определяютс
я заказчиком



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-11/6

Приложение - 11

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-12/1

Приложение - 12

### Приложение 12 - 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 «роликах» (для создания лабиринта);
- нагнетатель дыма внутрь дымакамеры;
- «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.



Код №	AR-AGA-002
Глава/Стр.	П-12/2

Приложение - 12

- 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 учебнотренировочного 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



Код № AR-AGA-002

Приложение - 12

Глава/Стр. П-12/3

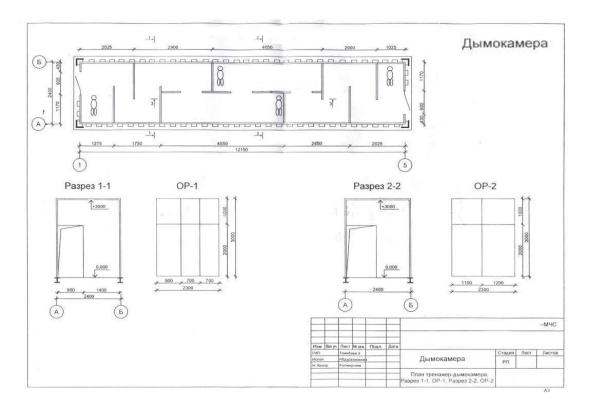


Рисунок №1. Схема Дымокамеры.

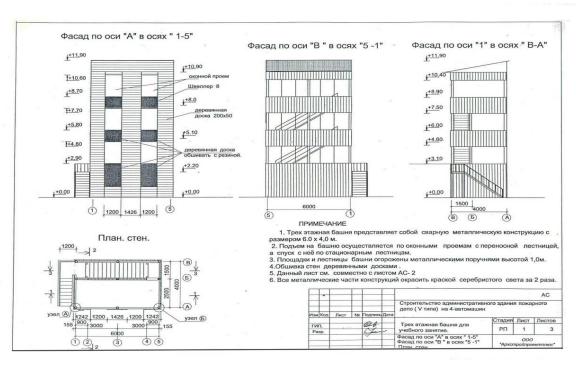


Рисунок №2-1. Схема Учебно-тренировочной башни.



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-12/4

Приложение - 12

2.0				ашня тренировочная. ментов металлического кон	струкци		
Разрез 2-2	Paspes 3-3	11.90 Марка	Обозначение	Наименование	Кол-	Масса,	Примеча ние
	j+1	10.90		Стойки, каркас стен.			
	1 100 1	1	ГОСТ 8732-78	Труба стальная Ø 150x6 L=11,6	9шт	246.5	2218.5k
		2	FOCT 8732-78	Труба стальная Ø100x4 L=8.7	4шт	82.3	329.2 к
	9 9	3	ГОСТ 8240-97	С 8 для подокон, дос. L= 2.0	6 шт	14,10	84,60
		8.0 4	FOCT 8240-97	□ 8 L= 14.0	8 шт	98.7	789.6
933		5	ГОСТ 8240-97	□ E 8 L= 10.90	10шт	76.85	768,5
	0	- 6	FOCT 24454-80	Доски 200х50 м2	164		8,2 N
	0	6*	ГОСТ 24454-80	Подоконная доска 400х50 м2	4,0		0,2 m <sup>3</sup>
10 400 6		5.10 7		Резина.0,06. м2	23,8		мЗ
99			Стаци	онарная лестница из метал изд	елий.		
9 1200 98 4300 2	100 20	₽8	FOCT 8732-78	Труба стальная Ø 32x3 L=4.5	4шт	9,67	38,7
	6	9	ГОСТ 8732-78	Труба стальная Ø 32x3 L=5.3	4шт	11,39	45,58
	1	2.20	FOCT 8732-78	Труба стальная Ø 32x3 L= 1.0	24шт	2,15	51,6
933	i i i i i i i i	11	FOCT 8240-72*	Швеллер 14 L=5.3	6шт	65,19	391.14
	@ @ @ @	12	FOCT 5781-82*	Арматура Ø 18 AIII L=1,5	200шт	3	600,0
6	(d)	13		Полоса — 40х5; L=5,3	4шт	8.32	33.28
	6 L	0.00		Полоса – 40х5; L=4,5	4шт	7.06	28.24
		1.00	ГОСТ 8509-86	L 40x40x4; L= 18,0	1	2,42	43,56
				Пол из мет изд.			1
1500 Ferroy va B 12 5	3000	16	ΓΟCT 8240-72*	Швеллер 14 L=6,0	11 шт	73,8	811,8
4000	6000	17	FOCT 8240-72*	Швеллер 14 L=4,0	8шт	49,2	393,6
B B A 12	3 4 5	18	FOCT 8240-72*	Швеллер 14 L=2,5	4шт	30,75	123,0
		19	ГОСТ 8240-72*	Швеллер 12 L=1,5	4шт	15.6	62.4
		20	FOCT 5781-82*	Арматура Ø 18 AIII L=6.0	93шт	12.0	1116.0
ПРИМЕЧАНИЕ		21	FOCT 8509-86	L 40x40x4; L=2,5	21 шт	6,05	127,0
1. Трех этажная башня представл		22	ГОСТ 8732-78	Труба стальная Ø 83x5,0 L=9,0	2шт	86,58	173,16 K
металлическую конструкцию с разме 2. Подъем на башню осуществляет		23	Сетка	гканная по типу (волейбольная) м2			25.8 м2
проемам с переносной лестницей,	A TIO OKOTITISHIN	24		Бетон кл В 12,5 м3			21 м3
а спуск с неё по стационарным лес 3. Площадки и лестницы башни огор				2015r.			AC
поручнями высотой 1,0м. 4.Обшивка стен деревянными доска	ми.		Изм Код Лист № Под	Строительство администр депо ( V типа)			карного
5. Данный лист см. совместно с лист	ом АС- 1		Изм Код Лист № Под	писыдата	IC	тадия Лис	т. Писто
6. Все металлические части конструк	ций окрасить краской		гип.	Трех этажная башня для		РП 2	
серебристого света за 2 раза.			Pasp.			PH 2	3
			Y	Разрез 2-2, Разрез 3-3. Спецификация элементо	в.		00 проектплюс

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

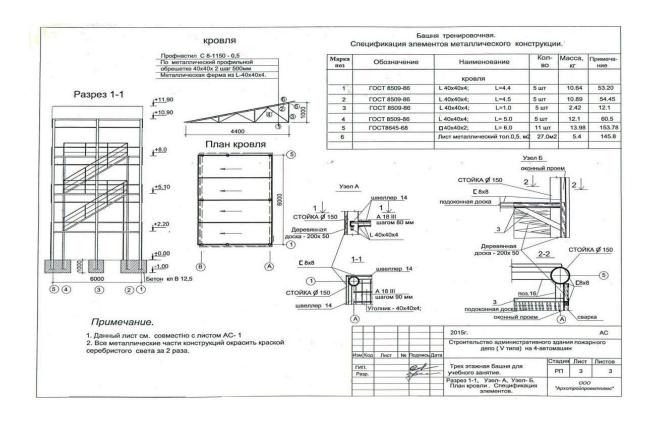


Рисунок №2-3. Схема Учебно-тренировочной башни.

AΓA AGA-ΠΠΟΠΓЭΑ ΡΥ3 Изд.: 01 / Pes.: 00

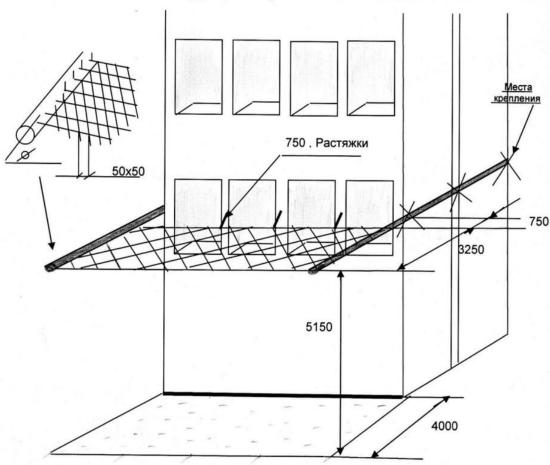


Код № AR-AGA-002

Приложение - 12

Глава/Стр. П-12/5

### 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.



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-12/6

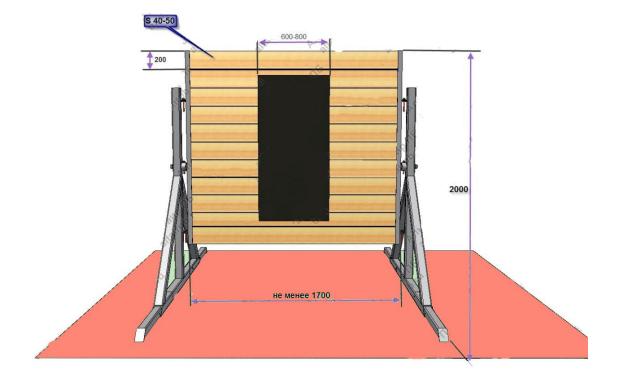


Рисунок №3-1. Полоса препятствий «Забор».

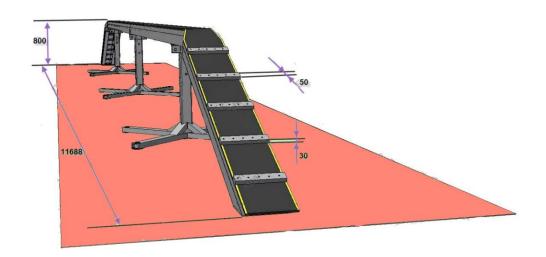


Рисунок №3-2. Полоса препятствий «Бум».



Код № AR-AGA-002

Π-12/7

Глава/Стр.

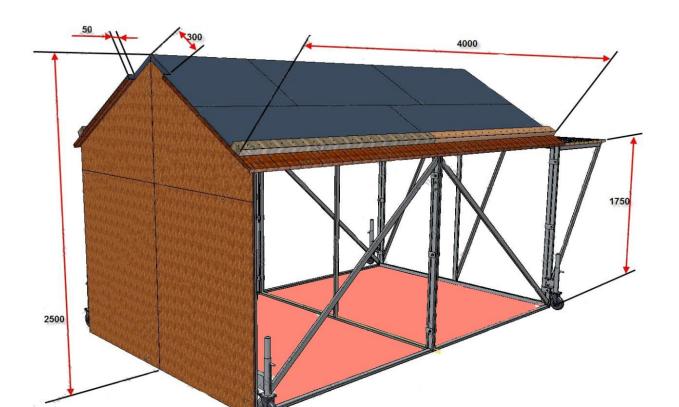


Рисунок №3-3. Полоса препятствий «Домик».

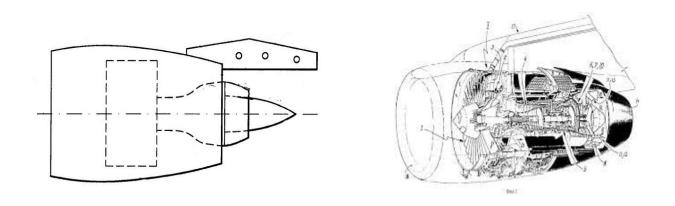


Рисунок №4. Двигатель самолёта.



Код № AR-AGA-002

Приложение - 12

Глава/Стр. П-12/8

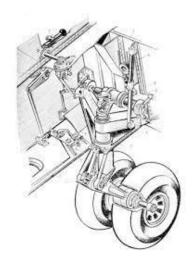




Рисунок №5. Шасси самолёта.



Рисунок №6-1. Площадка стекающего топлива.



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-12/9



Рисунки №6-2. Площадка стекающего топлива.

Рисунки №6-3. Площадка стекающего топлива.



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-12/10

Приложение - 12

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА



Код №	AR-AGA-002
Глава/Стр.	П-13/1

•	 	 . •	

Прил	тожение 13 - Образец Предписания		
000	«xalqaro aeroporti»		
	ПРЕДПИСАНИЕ	Nº	
Кому			
	(должность,	Ф.И.О.)	
-	еденным профилактическим мероприят 20г.	ием (обследова	анием) «
Нача	льник СПСР (оператор ЛУ) смены №		
	· · · · ·		(Ф.И.О.)
гидра	(название объекта, № анта)	стоянки ВС, по	эжарного водоема
Совм	естно с выделенным Вами представителем		
		(Ф.И.	O.)
	устранение выявленных нарушений, в хо ведований), по противопожарному обеспечению г		ских мероприятиї
`	лях устранения этих нарушений предлагается вы		е мероприятия:
<b>№</b> п/п.	Предлагаемые мероприятия	Срок исполнения	Отметка о выполнении
1. 2.			
<ol> <li>3.</li> <li>4.</li> <li>6.</li> </ol>			
<u>4.</u> 5			
6.			
7.			
8.			
Подп	ись лица производившего обследование		
Пред	писание для исполнения получил		



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-13/2

Приложение - 13

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-14/1

Приложение - 14

# Приложение 14 - Инструкция по Мерам Пожарной Безопасности, при Заправке Воздушных Судов и Действиям Должностных лиц, в Случае Непроизвольного Розлива 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 горючесмазочными 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 HH3), закрепляемых на концах заправочных шлангов Т3.
- (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:
  - (а) перед заправкой воздушного судна проверяется наличие и установка нормативных средств пожаротушения и инвентаря около Т3, на расстоянии не менее 5 метров от крайних точек ВС;
  - (b) стоянка воздушного судна должна быть очищена от мусора, сухой травы, промасленной ветоши, ГСМ;
  - (с) 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;
  - (е) 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 и насосного отсека, без искрогасителя, без цепей и тросов, штырей заземления, неисправными заправочными пистолетами и наконечниками нижней заправки, а также без огнетушителей;



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-14/2

Приложение - 14

- (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 BC необходимо заземлить его и топливозаправщик, а также выровнять потенциалы между ними с помощью металлического троса;
- (j) открытая заправка BC 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 BC 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 облито ВС или средство заправки, при обнаружении паров топлива внутри воздушного судна;
- (с) 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);
- (е) располагать двигатель заправочного средства (топливозаправочного агрегата) под заправляемым воздушным судном;
- (g) располагать или останавливаться под BC любым видам транспорта;
- (h) начинать заправку, если нет свободного пути отъезда (отвода) заправочного средства от ВС и при наличии перегрева тормозных устройств колес;
- (i) ударять по металлическим деталям спецтранспорта инструментом или предметами, способными вызвать искру;
- (j) производить какие-либо ремонтные работы при заправке ВС;
- (k) оставлять в кабине управления или кабине водителя ветошь или чехлы со следами нефтепродуктов;
- (I) 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 Т3, 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 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 предосторожности, обеспечивающие возможность их эвакуации в маловероятном случае возникновения пожара. В обеспечении этих мер предосторожности участвуют представитель СНО (ИАС), бортпроводники и пилоты (экипаж).



Код №	AR-AGA-002
Глава/Стр.	П-14/3

Приложение - 14

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

опломбированы метрологической службой. Заправочные средства допускаются 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 AO «Uzbekistan Airports», а также:



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-14/4

- (а) по команде инженера ИАС устанавливает топливозаправщик и средства заправки согласно схеме подъезда;
- (b) устанавливает заземление топливозаправщика, средства заправки к конкретному устройству аэродромного заземления;
- (с) разматывает заправочные шланги на всю их длину;
- (d) занимает место у пульта управления;
- (е) 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,
- (k) по команде инженера ИАС отъезжает от воздушного судна на безопасное расстояние или на базу.
- (3.3) Заправщик перед началом заправки:
  - (а) 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 Т3, средством заправки и воздушным судном путем соединения Т3, средства заправки гибким металлическим тросом с зажимом на конце с чистой покрашенной металлической поверхностью воздушного судна;
  - (с) 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:
  - (а) поставить стремянку в установленном месте;
  - (b) коснуться раздаточным пистолетом обшивки воздушного судна в 1,5 м от горловины топливного бака;
  - (с) 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:
  - (а) 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, в вставить штырь заземления наконечника нижней заправки (далее ННЗ) в гнездо возле заправочной горловины;
  - (с) убедиться в надежности крепления ННЗ к заправочному штуцеру воздушного судна;



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-14/5

Приложение - 14

- (d) дать команду водителю топливозаправщика на включение насоса.
- (3.7) По окончании заправщик обязан:
  - (а) убедиться в полном отсосе из шлангов топлива;
  - (b) отсоединить штырь заземления наконечника нижней заправки из гнезда возле заправочной горловины;
  - (с) 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 BC.
- (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:
  - (а) прекратить подачу (слив) топлива;
  - (b) вызвать к месту работ стартовый, пожарно-спасательный расчет ПП 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 BC (в случае возгорания или по команде стартового, пожарно-спасательного расчета);
  - (g) отсоединить заправочные (сливные) рукава от воздушного судна;
  - (h) удалить T3, автоцистерны и другие передвижные средства от BC на расстояние не менее 75 м;
  - (i) удалить пролитое топливо с поверхностей и из полостей внутри воздушного судна;
  - (j) отбуксировать BC со стоянки, предварительно покрыв разлившееся на ней топливо огнетушащей пеной;
  - (k) удалить топливо со стоянки с искусственным покрытием при помощи опилок, песка, ветоши:
  - (I) не устанавливать BC 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



Код № AR-AGA-002 Глава/Стр. П-14/6

Приложение - 14

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.