



утверждена приказом
генерального директора АО «АэроЧита»
от «25» декабря 2023 г. № 13-1-1.9-001702
от «25» декабря 2023 г. № 13-1-1.7-000010

Инструкция «Эвакуация воздушных судов с лётного поля аэродрома Чита (Кадала)»



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «АЭРОПОРТ ЧИТА»

Инструкция «Эвакуация воздушных судов с лётного поля аэродрома Чита»

Назначение	Определяет комплекс мероприятий по эвакуации воздушных судов с летного поля аэродрома Чита с целью обеспечения бесперебойной работы аэропорта.	
Область применения	Для структурных подразделении АО «АэроЧита» и взаимодействующих организаций участвующих в выполнении мероприятий по эвакуации воздушных судов с летного поля аэродрома Чита (ГНОВС, ГЭА, СПАСОП, ГМО, ООПП, ОПГП, ССТ, ЭСТОП).	
Перечень нормативной документации	<ol style="list-style-type: none"> 1. Воздушный кодекс Российской Федерации. 2. Инструкция по эвакуации самолетов с летного поля аэродромов гражданской авиации, утвержденная МГА от 25.02.1986 г. 3. Документация производителя ВС по выполнению аварийно восстановительных работ AIRPLANE RECOVERY DOCUMENT, AIRCRAFT RECOVERY MANUAL. 4. Руководства по аэропортовым службам (документ ICAO Doc 9137-AN/898); Часть 5 «Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться». 5. Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации (ПРАПИ ГА-98), утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18.06.1998г. №609. 6. Руководства, технологии, инструкции авиакомпаний по эвакуации ВС. 	
Ответственные разработчики	Начальник группы наземного обслуживания воздушных судов	
Согласовано	Первый заместитель ГД	
	Технический директор	
	Начальник службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов	
	Инспектор по безопасности полётов	
	Начальник ООПП	
	Начальник ГЭА	
	Начальник ГМО	
	Начальник ССТ	
	Начальник ОПГП	
	Начальник ЭСТОП	



Оглавление

1. Термины, определения и сокращения.....	4
2. Общие положения.	5
3. Организация эвакуационных работ	5
4. Технические средства, применяемые для эвакуации ВС.....	7
4.1. Средства подъема ВС.	7
4.2. Средства буксировки (транспортировки) ВС.....	8
4.3. Вспомогательные средства, применяемые для эвакуации самолетов.....	8
5. Основные правила буксировки (транспортировки) при проведении эвакуационных работ.	9
6. Организация связи при выполнении эвакуационных работ.....	10
7. Основные требования техники безопасности.	10
Приложение 1	12
Приложение 2	15

**АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «АЭРОПОРТ ЧИТА»**

Инструкция «Эвакуация воздушных судов с лётного поля аэродрома Чита»

**Перечень предыдущих версий Инструкции
«Эвакуация воздушных судов с летного поля аэродрома Чита»**

Номер версии	Идентификационный номер	Дата введения в действие	Дата утверждения, номер приказа	Дата отмены, номер приказа	Извещения об изменении (№. извещения, дата утверждения, № приказа)

Перечень изменений во 2-ю версию Инструкции «Эвакуация воздушных судов с летного поля аэродрома Чита»

п/п	Номер и наименование пункта	Описание изменения
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		



1. Термины, определения и сокращения

1.1. Термины и определения

Аэродром— земельный или водный участок, специально подготовленный и оборудованный для обеспечения взлёта, посадки, руления, стоянки и обслуживания воздушных судов.

Взлетно-посадочная полоса — часть летного поля, специально подготовленная и оборудованная для взлёта и посадки воздушных судов. Взлетно-посадочная полоса может иметь искусственное покрытие или грунтовое.

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

Летная полоса — часть летного поля аэродрома, включающая взлетно-посадочную полосу и примыкающие к ней спланированные и в отдельных случаях уплотненные, а также укрепленные грунтовые участки, предназначенные для уменьшения риска повреждения воздушных судов, выкатившихся за пределы взлетно-посадочной полосы.

Место события - земельный или водный участок, на котором произошло авиационное происшествие (авиационный инцидент).

Место стоянки — место стоянки воздушного судна— часть перрона или площадки специального назначения аэродрома, предназначенная для стоянки воздушного судна с целью его обслуживания и хранения.

Рулежная дорожка — часть летного поля аэродрома, специально подготовленная для руления и буксировки воздушных судов. Рулёжные дорожки могут быть магистральные рулежные дорожки, соединительные, вспомогательные.

Эвакуация — удаление (перемещение) воздушного судна, потерявшего способность двигаться с летного поля аэродрома на установленное место стоянки (место хранения).

1.2. Сокращения

АВР — аварийно-восстановительные работы

АИ — авиационный инцидент

АК — авиакомпания

АП — авиационное происшествие

АСК — аварийно-спасательная команда

АСР — аварийно-спасательные работы

ВПП — взлетно-посадочная полоса

ВС — воздушном судно

МС — место стоянки ВС

ПСК — наземная спасательная команда

ГНОВС — группа наземного обслуживания ВС

РД — рулёжная дорожка

ЗП — здрав пункт

СНО — средства наземного обслуживания

ООПП — служба организации пассажирских перевозок

СПАСОП — служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов

ГЭА — группа эксплуатации аэродрома

ОППП — отдел почтово-грузовых перевозок

ЭСТОП — служба электросветотехнического обеспечения полётов



2. Общие положения

2.1. Эвакуация ВС с летного поля аэродрома имеет целью в кратчайший срок создать условия для взлета, посадки или руления других ВС и тем самым обеспечить бесперебойную работу аэропорта.

2.2. Эвакуацию ВС необходимо проводить в случаях:

- выкатывания за пределы ВПП, РД;
- разрушения шин или конструкции колёс шасси во время взлета, посадки или руления;
- повреждения (не выпуска) передней опоры;
- повреждения (не выпуска) одной или нескольких основных опор ВС. Эвакуация ВС может проводиться и в иных аварийных ситуациях, когда ВС становится препятствием для производства полетов.

2.3. До начала эвакуации необходимо:

- высадить из ВС пассажиров и выгрузить багаж;
- обесточить (при необходимости) электросистему ВС;
- подготовить (при необходимости) искусственные дорожки для буксировки ВС, выкатившегося за пределы ВПП, РД на деформируемый грунт.

2.4. Эвакуацию ВС необходимо проводить одним из следующих методов:

- при неисправном шасси по искусственному покрытию ВПП, РД и твёрдому сухому грунту буксировать тягачами с помощью буксировочного водила или тросового устройства без применения дополнительных технических средств;
- при исправном шасси по деформируемому грунту буксировать тягачами с помощью тросов и специальных буксировочных лыж (для ВС массой до 60т) или тягачами с помощью тросов по специально подготовленным дорожкам (для ВС массой свыше 60т);
- при неисправном шасси (повреждение или не выпуск передней или основной опор) подъём с помощью АПП, гидropодъёмников, стреловых подъёмных кранов и транспортировка тягачами на тележках и других транспортных средствах, оборудованных специальными ложементами;
- при значительных повреждениях конструкции шасси и планера перемещение ВС осуществляется с помощью специальных аварийных тросов и тягачей.

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

3. Организация эвакуационных работ

3.1. Общая ответственность за организацию и проведение своевременной эвакуации ВС с лётного поля аэродрома Чита (Кадала) возлагается на генерального директора АО «Аэропорт Чита».



3.2. Эвакуация ВС может быть начата только после получения разрешения председателя комиссии по расследованию причин авиационного происшествия или по указанию генерального директора АО «АэроЧита».

3.3. Организацию непосредственного волнения эвакуационных работ на территории аэродрома Чита (Кадала) осуществляет руководитель работ — начальник смены ГНОВС.

3.4. По окончании АСР и с момента начала работ по подготовке к эвакуации ВС все аварийно-спасательные расчеты АО «АэроЧита» и взаимодействующих организаций поступают в распоряжение руководителя работ.

3.5. Руководитель работ осуществляет контроль за всеми эвакуационными работами, дает указания старшим расчетов для выполнения задания. Он лично отдает команды и контролирует все подъемно-транспортные операции, следит за соблюдением правил техники безопасности, а также принимает меры по предупреждению вторичных повреждений ВС.

Весь комплекс работ по подготовке и проведению эвакуации ВС на аэродроме Чита (Кадала) выполняют расчеты ГНОВС, ГЭА, ССТ, ОПП, ООПП ЭСТОП АО «АэроЧита». В соответствии с планами взаимодействий к эвакуации ВС могут привлекаться расчеты ООО «Аэросервис», АО «Авиакомпания «Сибирь», ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии», АО Авиакомпания «ИрАэро», АО «Авиакомпания» Аврора», АО «Авиакомпания «Россия».

3.6. Состав АСР, принимающий непосредственное участие в эвакуации ВС, комплектуется из сотрудников ГНОВС с привлечением АСР вышеуказанных организаций в соответствии с планами взаимодействия АСК АО «Аэропорт Чита».

3.7. Вплоть до окончания эвакуационных работ на месте происшествия должны находиться пожарная машина СПАСОП и машина медицинской помощи ГМО с соответствующим количеством персонала.

3.8. Аварийно-спасательные расчеты должны выполнять:

- подъем ВС с помощью различных технических средств (аварийные пневмотканевых подъемников, стреловых подъемных кранов, гидравлических подъёмников и гидравлических домкратов);

- так же работы с использованием средств механизации;

- буксировку и транспортировку ВС с помощью тягачей, тросовых устройств, буксировочных водил и специальных транспортных средств (тележек, прицепов и т.д.);

- загрузку балласта в салон ВС или багажный отсек;

- подготовку искусственных дорожек для буксировки ВС, выкатившихся за пределы ВПП, РД;

- восстановление искусственного покрытия ВПП и другие работы.

Замену колёс шасси и слив топлива из топливных баков ВС производит обученный и допущенный в установленном порядке персонал.

3.9. Каждый член АСР должен знать настоящую инструкцию и строго выполнять все технологические операции и правила техники безопасности при проведении эвакуационных работ.

3.10. После удаления ВС с места происшествия старшие АСР организуют сбор аварийно-технических средств и доставку их к месту хранения. Имущество, вышедшее из строя в процессе работы, подлежит восстановлению или замене.

3.11. Ответственность за комплектность, техническое состояние и хранение аварийно-технических средств несут руководители служб, аварийно-спасательные расчеты которых входят в состав аварийно-спасательной команды.



4. Технические средства, применяемые для эвакуации ВС

4.1. Средства подъема ВС

4.1.1. Аварийные пневмотканевые подъемники АПП-30 и АПП-40 применяются для подъема ВС и других транспортных средств путём использования гибких надувных баллонов, находящихся под избыточным давлением, когда невозможно произвести подъем с помощью механических подъемников. АПП предназначены для работы в диапазоне температур от -40°C до $+80^{\circ}\text{C}$. В комплект АПП входят: шланг подача воздуха от компрессора низкого давления к воздушному коллектору; шланги подачи воздуха от воздушного коллектора к распределительным станциям. Распределительные станции редуцируют нагнетаемый воздух до давления не более 0,1 МПа (1 кгс/см^2) и посредством шлангов разделяют воздух по баллонам подъемника, которые непосредственно осуществляют подъем аварийного ВС. Давление в баллонах не должно превышать 0,05 МПа (0,5 кгс/см).

4.1.2. Стреловые передвижные подъёмные краны являются одним из основных технических средств, применяемых при эвакуации ВС с летного поля аэродрома. Для эвакуации самолетов могут применяться самоходные подъёмные краны на пневмоколесном шасси и подъёмные краны на автомобильном шасси.

4.1.3. С помощью подъёмных кранов могут выполняться следующие операции:

- подъем самолета за носовую часть фюзеляжа (при повреждении или не выпуске передней опоры шасси самолета);
- подъем самолета за крыло (при повреждении или не выпуске основной опоры шасси самолета);
- опускание самолёта за носовую часть фюзеляжа или крыло на транспортное средство;
- монтаж, демонтаж крупнотоннажных агрегатов на повреждённых самолётах (двигатели, стойки шасси и т.д.).

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

4.1.4. Приспособление для подъёма самолётов за носовую часть (ППСН-60) обеспечивает подъем аварийных самолетов при подломленной (невыпущенной) передней (носовой) стойки шасси самолета и подъем различных грузов. В комплект ППСН-60 входят: мягкое высокопрочное петлевое полотно, круглопрядные петлевые стропы, соединительные скобы, траверса, оттяжки с карабинами. Диапазон эксплуатационных температур от -40°C до $+50^{\circ}\text{C}$.

4.1.5. Приспособление для подъема самолетов за крыло (ППСК-80) обеспечивает подъем аварийных самолетов при подломленной (невыпущенной) основной стойке шасси самолета. В комплект ППСК-80 входят: мягкое высокопрочное петлевое полотно, круглопрядные петлевые стропы, соединительные скобы, опорная балка, оттяжки с карабинами. Время подготовки к работе не более 15 мин. Диапазон эксплуатационных температур от -40°C до $+50^{\circ}\text{C}$.

4.1.6. Гидроподъёмники и гидродомкраты являются одними из основных технических средств для подъема самолётов, используемых при эвакуационных работах. По своему функциональному назначению они входят в группу СНО специального применения и используются, как правило, при производстве регламентных работ.



4.1.6.1. Гидроподъёмники применяются:

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

4.1.6.2. Гидродомкраты применяются для замены поврежденных колёс шасси.

4.1.7. Перед подъёмом самолета с помощью гидроподъемников необходимо тщательно подготовить места (площадки) для их размещения, для чего:

- в зимних условиях - очистить поверхность от снега и льда и посыпать песком;
- на деформируемом грунте - уложить твердый настил из досок или шпал, а сверху разместить стальные листы размерами не менее 500 x 500 x 10 мм (под каждую выносную опору).

4.1.8. При установке под самолет гидроподъемников, колеса должны быть подняты до появления зазора между колёсами и твёрдым настилом величиной не менее 10 мм.

4.1.9. При подъёме и опускании самолёта необходимо следить за одновременностью хода штоков всех подъёмников.

4.1.10. Для предохранения самолета от повреждения, в случае выхода из строя гидроподъёмника, используются страховочные элементы самого гидроподъёмника (кольца, штыри).

4.1.11. Перед опусканием самолета, стоящего на гидроподъёмниках, необходимо убедиться в надежности закрытия замков выпущенного положения стоек шасси (если они предусмотрены в конструкции) и удалить всё лишнее оборудование.

4.2. Средства буксировки (транспортировки) ВС

4.2.1. Тягачи колёсные предназначены для перемещения ВС по ВПП, РД и по грунтовой поверхности аэродрома.

4.2.2. Прицепы-тяжеловозы предназначены для размещения на них поврежденного ВС и последующего перемещения его с места происшествия.

4.2.3. Буксировочные водила, тросовые устройства и другие приспособления подробно описаны в приложении (см. приложение № 1).

4.2.4. Приспособление для буксировки аварийных ВС (ПБАВС-70) обеспечивает буксировку самолетов, выкатившихся за пределы ВПП, буксировку других транспортных средств и перемещение технологического оборудования. Буксировка ВС возможна «хвостом вперед» или «носом вперед». В состав комплекса входят: тяговые, соединительные, обвязочные, страховочные, индикаторные (разрывная нагрузка до 20 тс), текстильные тросы и такелажные скобы. Предельное тяговое усилие — 70 тс. Диапазон эксплуатационных температур от -40⁰С до +50⁰С.

4.3. Вспомогательные средства, применяемые для эвакуации самолетов

4.3.1. Подвижные вспомогательные средства:

топливозаправщики для слива топлива из ВС;

моторные подогреватели воздуха типа УМП-350 для подогрева воздуха при проведении эвакуационных работ в зимнее время года;



– автомобили грузовые (бортовые), автомобили-самосвалы, бортовые прицепы и платформы применяются для доставки к месту эвакуационных работ сыпучих строительных материалов (щебня, гравия, песка и пр.), а также железобетонных плит, шпал, досок и других расходуемых материалов;

– бульдозеры и катки на пневматических шинах применяются для подготовки эвакуационных дорожек, необходимых для перемещения тяжелых самолетов по грунту, а также для восстановительных работ на территории летного поля перед эвакуацией самолета и после неё.

Кроме того, бульдозеры могут использоваться в качестве тягачей для буксировки самолётов, выкатившихся за пределы ВПП, РД на грунт.

4.3.2. Оборудование и инструмент

К оборудованию и инструменту относятся:

- лестницы-стремянки для работы на высоко расположенных частях самолёта;
- газо-электросварочные аппараты для резки и сварки металлических конструкций, подставок, опор и ликвидации рваных краев на крыльях самолёта;
- страховочные подставки, регулируемые по высоте;
- бензопилы и ручные пилы для сооружения деревянных настилов под АПП, клетей из брусьев и других работ;
- топоры с пробойниками для пробивки в обшивке самолета отверстий, необходимых для зацепления страховочных поясов при работе на высоте;
- лопаты, ломы, кирки и др. инструменты для земляных работ

4.3.3. Расходуемые материалы.

К расходуемым материалам, которые используются при эвакуационных работах, относятся:

- шпалы железнодорожные деревянные;
- сыпучие материалы (песок, гравий, щебень, цемент и др.);
- плиты железобетонные;
- кирпич стандартный;
- доски, брусья деревянные;
- листы металлические и фанерные различной толщины и размеров;
- канаты верёвочные и металлические и т.д.

Сыпучие материалы, шпалы, плиты железобетонные, кирпич, листы металлические применяются при сооружении искусственных дорожек, необходимых для буксировки тяжёлых самолетов, выкатившихся на грунт. Кроме того, шпалы, доски и брусья (деревянные) используются в качестве страховочных подставок при подъёме поврежденного самолета.

5. Основные правила буксировки (транспортировки) при проведении эвакуационных работ

5.1. Буксировка ВС с помощью буксировочного водила или тросов производится двумя способами: «носом вперед» или «хвостом вперед».

5.2. Буксировка ВС с помощью буксировочного водила производится только на бетонном или асфальтобетоном покрытии и твёрдом грунте.

Предупреждения!

1. При проведении буксировочных работ буксировка ВС на собственном шасси без установки стопорящих устройств на подкосы или замки стоек шасси (если они предусмотрены конструкцией) **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

2. **КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ** устанавливать ВС на места стоянок способом «хвостом вперед» при заднем ходе тягача.



5.3. Буксировки ВС буксировочными тросами (как правило «хвостом вперед») производится в случаях повреждения тележек или стоек шасси при посадке или рулении, а также при выкатывании ВС за пределы ВПП, РД.

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

Предупреждение!

КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ страгивать ВС с места рывками или раскачиванием его тягачом.

5.5. Допускается буксировка ВС массой до 200 т. по бетонному (асфальтобетонному) покрытию способом «носом вперед» с помощью тросов, закреплённых за основные опоры.

5.6. При буксировке ВС с исправными шасси и гидросистемой в кабине экипажа для управления тормозами должен находиться допущенный специалист на месте КВС.

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

5.8. Перед проведением транспортировки (буксировки) ВС руководитель работ проводит с водителем составом инструктаж по направлению движения тягачей на прямых участках и поворотах и условным командам-сигналам, подаваемым водителям тягачей.

5.9. Руководитель работ назначает одного — двух помощников-наблюдателей, которые помогают ему осуществлять контроль за синхронностью движения тягачей, состоянием буксировочных приспособлений и транспортных средств, положения крыла ВС, находящихся на ложементах транспортных средств, состоянии колёс шасси, значений углов поворотов колеспередней опоры и т.д.

6. Организация связи при выполнении эвакуационных работ

6.1. Руководство аварийно-спасательными расчетами и связь с руководителем полетов и оперативным штабом, при эвакуации ВС с лётного поля руководитель АСР осуществляет посредством использования передвижного пункта управления, оснащенного:

- УКВ радиостанцией самолетного диапазона;
- УКВ радиостанцией внутрипортовой связи;
- громкоговорящей связью;
- переносным мегафоном, а также с помощью носимых УКВ-радиостанций внутрипортовой связи.

7. Основные требования техники безопасности

7.1. Эвакуационные работы должны проводиться без нанесения конструкции самолета дополнительных повреждений, с соблюдением основных требований техники безопасности.

7.2. Основные требования техники безопасности:

- место проведения эвакуационных работ должно быть обеспечено средствами пожаротушения (дежурный пожарный автомобиль, передвижные огнетушители);
- в темное время суток место эвакуационных работ должно быть обеспечено средствами освещения;

сливать топливо из баков ВС разрешается только в топливозаправщики, приспособленные для этой цели. Сливать топливо на грунт запрещается;



- не разрешается производить работы на поднятом ВС без страховочных приспособлений (подставок, клетей из шпал);
- запрещается находиться на ВС, под ВС или внутри его в процессе подъема или транспортировки на эвакуационных тележках;
- к работе с подъемными кранами допускается специально обученный персонал, имеющий удостоверение на право работы с подъемным краном.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ

- при буксировке (транспортировке) ВС находиться вблизи буксировочных тросов;
- превышать установленную скорость перемещения ВС.

7.3. Курение, разведение костров для обогрева (в зимнее время года) и освещения (в темное время суток), пользование паяльной лампой, проведение сварочных работ, связанных с возможностью возникновения пожара вблизи ВС, категорически **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «АЭРОПОРТ ЧИТА»

Инструкция «Эвакуация воздушных судов с лётного поля аэродрома Чита»

Приложение №1

ТАБЕЛЬ

оснащения аварийно-спасательных расчетов аэродрома Чита (Кадала)

№. п/п	Наименование аварийно-спасательных расчетов	Тип, марка техники, оборудование и снаряжения	Кол-во (шт.)	Место нахождения техники, оборудования и снаряжения	Ответственный за техническое состояние	
1	2	3	4	5	6	
1	Пожарно-спасательные расчеты	Пожарные машины со штатным ПТВ:		Аварийно-спасательная станция	Начальник СПАСОП Руководитель ВПО	
		-АА 8.0(30-60) (43118)	2			
		-АА-8.0/55(43118)	1			
		-АА-12/60 (63501)	1			
		НПСГ УАЗ-396259	1			Начальник ПСК
		Дыхательные аппараты ПТС авиа	16			Начальник ПСК
		Резчик пожарный: К-650 К-970	2 1			
Ножницы по металлу	1					
2	Медицинский расчёт	Санитарный автомобиль ГАЗ-32214	1	Здравпункт	Начальник ССТ	
		Сумки-укладки с медикаментами и перевязочными материалами	8 укл. на 10чел. каждая		Начальник здравпункта	
		Медицинский фургон с имуществом	1	Площадка аварийно-спасательного оборудования		
3	Расчёт группы эксплуатации аэродрома	Шпалы деревянные		Склад ГЭА Площадка аварийно-спасательного оборудования (АСО)	Инженер ГЭА	
		Щиты из досок, кирпичи				
		Плиты железобетонные				
		Компрессор низкого давления				
4	Расчеты ГЭА и ССТ	Самоходные трапы	4	Спец-линейка	Начальники соответствующих служб	
		Авто-трап	2			
		Тягачи колёсного типа:				
		Тягачи	1			
		Тракторы	3			
		Самосвал	1			
		Бульдозер	1			
Грузовой автомобиль Г-130	2					



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «АЭРОПОРТ ЧИТА»

Инструкция «Эвакуация воздушных судов с лётного поля аэродрома Чита»

№. п/п	Наименование аварийно-спасательных расчетов	Тип, марка техники, оборудование и снаряжения	Кол-во (шт.)	Место нахождения техники, оборудования и снаряжения	Ответственный за техническое состояние
5	Индивидуальный предприниматель Левоненкова. О.П.-Договор на оказание услуг спецтехники	- Авто кран КАТО NK450S - Авто кран ХСМ 25K5C - Авто кран КАМАЗ 45717 -Тягач ВОЛЬВО VNL64T - Погрузчик LW-521F	1 1 1 1 1	Бокс Индивидуального предпринимателя Левоненкова. О.П.	Механик
6	Расчёт ГНОВС	Аварийная техническая аптечка	1	Площадка аварийно-спасательного оборудования	Начальник ГНОВС
		Буксировочные водила	4		
		Лестницы—стремянки	11		
		Трос металлический	1		
		Аэродромный передвижной электроагрегат BDG-140	1		
7	ООО «Аэропорт Байкал» - Договор аренды оборудования	-(ПБАВС) комплект для буксировки	1	Складское помещение	Начальник ГНОВС
		-(ППСН) комплект для подъема за носовую часть	1		
		-(ППСК) комплект для подъема за крыло	1		
		-металлические лыжи для буксировки ВС по грунту.	1		
8	АО «Аэропорт Толмачево» - Договор аренды оборудования	-(АПТП-30) комплект аварийный пневмотканевый подъёмник	2	АО «Аэропорт Толмачево»	Начальник СНОВС
9	Расчёты: АО «Авиакомпания «Сибирь», ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии», АО Авиакомпания «ИрАэро»	-Аварийный комплект оборудования E-170 Embraer -Водило-А-320-319-321, Б-737-800, E-170 -Дополнительное соглашение на поставку аварийного оборудования от 19.11.18г. №1.15-759	1 3	Ангар	Представитель А/К
10	АСР ООО «Аэросервис»	Гидроподъемники для ВС Cessna T182T, L 410 UVP-E20	По 1 комплекту на тип ВС	Ангар	Инженер УПП
		Буксировочное водило B097581N для L 410	1		
		Буксировочное водила для ВС Ан-2, Ан-24	По 1 на тип ВС		
		Буксировочное водило 8AT-9800-00 для Ми-8	1		



Приложение №2

Мероприятия, проводимые перед эвакуацией самолетов

1. Слив топлива из топливные, баков самолета

1.1. Операция слива топлива необходима для:

- уменьшения массы и изменения центровки самолета;
- сохранности конструкции самолета и топлива;
- уменьшения опасности загорания и т.д.

1.2. Полный или частичный слив топлива из баков, полностью заправленных топливом, повреждённого самолёта производится в случаях:

- выкатывания самолета за пределы ВПП, РД на деформируемый грунт;
- повреждения (навыпуск) передней или одной основной опоры самолета;
- повреждения (навыпуск) всех опор самолета.

Примечания:

1. В других случаях, когда эвакуация самолёта с топливом является технически сложной или небезопасной для людей и других самолётов, также производится слив топлива.

2. При выкатывании самолёта после посадки, слив топлива производится при необходимости.

1.3. Процесс слива топлива из баков повреждённого самолёта, как правило, значительно увеличивает время эвакуации самолета.

1.4. Существующие методы слива топлива различны и зависят, в основном, от технического состояния самолета и наличия наземных технических средств.

1.5. При сливе топлива необходимо строго соблюдать правила пожарной безопасности. К работам по сливу топлива должен допускаться допущенный персонал, прошедший специальную подготовку.

2. Загрузка самолета балластом

2.1. Загрузка самолета балластом необходима для изменения центровки самолета во избежание дополнительных повреждений конструкции при эвакуации. Эта операция, как правило, применяется перед эвакуацией самолётов с двигателями, расположенными в хвостовой части фюзеляжа. Иногда загрузка балластом применяется для эвакуации самолетов с двигателями, расположенными на крыльях (под крылом).

2.2. В качестве балласта служат мешки из плотной ткани, наполненные сухим песком. Масса мешка с песком около 25 кг.

2.3. Во избежание опрокидывания пустого снаряженного самолета (без пассажиров, багажа и топлива) на хвостовую часть, балластные мешки загружаются в передний салон или в ближайший к носовой части багажный отсек.

2.4. Для ускорения процесса эвакуации загрузку балласта проводят одновременно с другими операциями: сливом топлива, подготовительными работами, ремонтом шасси и т.д. Погрузку мешков в передний отсек проводят с помощью приставных лестниц или стремянок с двух сторон фюзеляжа - через основной и аварийные проемы в носовой части фюзеляжа.



2.5. В редких случаях для обеспечения подъема самолета за носовую часть фюзеляжа (при повреждении или не выпуск передней опоры) можно использовать балластные мешки. В этом случае загрузку балласта производят в хвостовой отсек.

2.6. После окончания эвакуации мешки с песком удаляются из салона (багажного отсека), а салон чистится пылесосом.

2.7. Ящик с балластными мешками хранится под навесом на специальном бортовом прицеле, снабжённым пневмоколёсами. Попадание атмосферных осадков (дождя, снега) на балластные мешки не допускается.

3. Подготовка дорожек для буксировки самолетов

3.1. Дорожки предназначены для буксировки самолета, выкатившегося с ВПП, РД на деформируемый грунт. Они обеспечивают условия, максимально приближенные к буксировки самолета по твердому покрытию. Как правило, это мероприятие проводится перед буксировкой самолетов массой свыше 60 т. Самолеты массой менее 60 т. буксируют по грунту на собственных колёсах или на буксировочных металлических лыжах.

3.2. Работы по укладке дорожек производятся в следующей последовательности:

– произведите разметку предполагаемого пути следования самолета с помощью колышков. При разметке пути необходимо учитывать рельеф поверхности и расстояние от колес основных опор самолёта до ближайшего твёрдого покрытия ВПП, РД;

– подготовьте с помощью бульдозера траншеи под дорожки. Количество дорожек должно соответствовать числу опор самолета. Размеры траншеи должны быть следующими: глубина - 18 - 20 см, ширина 160 - 180 см;

– засыпьте траншеи песком, гравием или щебнем так, чтобы насыпной слой был не менее 10-15 см. Утрамбуйте этот слой с помощью катка на пневмошинных или грузового автомобиля. Поверх утрамбованного слоя песка с гравием (щебнем) уложите фанерные листы толщиной 10 - 12 мм или листы из досок.

Примечания:

1. В качестве твёрдого покрытия дорожек могут применяться различные материалы: песок, гравий, щебень, железобетонные или стальные плиты, железнодорожные шпалы, кирпич и т.д.

2. Укладка дорожек из железобетонных плит или шпал может производиться непосредственно на грунт, который предварительно выровнен бульдозером.

3.3. Буксировка самолёта по уложенным дорожкам должна проводиться со скоростью не более 5 км/ч. Способ буксировки следует выбирать в зависимости от расположения самолета относительно ВПП, РД и наличия наземных буксировочных средств.

3.4. В процессе подготовки дорожек и буксировки самолета необходимо строго соблюдать правила техники безопасности.

