

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
20 ноября 2019 г. № 781

Об утверждении специфических требований

На основании пункта 2 общих требований пожарной безопасности к содержанию и эксплуатации капитальных строений (зданий, сооружений), изолированных помещений и иных объектов, принадлежащих субъектам хозяйствования, утвержденных Декретом Президента Республики Беларусь от 23 ноября 2017 г. № 7, Совет Министров Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить специфические требования по обеспечению пожарной безопасности для объектов гражданской и государственной авиации (прилагаются).

2. Предоставить Министерству по чрезвычайным ситуациям право разъяснять вопросы применения специфических требований по обеспечению пожарной безопасности для объектов гражданской и государственной авиации, утвержденных настоящим постановлением.

3. Настоящее постановление вступает в силу через три месяца после его официального опубликования.

Премьер-министр Республики Беларусь

С.Румас

УТВЕРЖДЕНО

Постановление
Совета Министров
Республики Беларусь
20.11.2019 № 781

СПЕЦИФИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

**по обеспечению пожарной безопасности для объектов гражданской
и государственной авиации**

**ГЛАВА 1
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Настоящими специфическими требованиями устанавливаются требования по противопожарному обеспечению полетов воздушных судов и пожарной безопасности для объектов гражданской и государственной авиации*.

Настоящие специфические требования разработаны на основании Декрета Президента Республики Беларусь от 23 ноября 2017 г. № 7 «О развитии предпринимательства» и в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации ИКАО, в том числе приложением 14 к Конвенции о международной гражданской авиации, Руководством по аэропортовым службам (часть 1 «Спасание и борьба с пожаром» Doc 9137-AN898), Авиационными правилами (часть 170 «Сертификация оборудования аэродромов и воздушных трасс», том II «Сертификационные требования к оборудованию аэродромов и воздушных трасс»), а также другими нормативными правовыми актами Республики Беларусь, в том числе техническими нормативными правовыми актами, и являются обязательными для исполнения юридическими лицами, их руководителями, должностными лицами и работниками авиационных организаций.

* Для целей настоящих специфических требований под объектом гражданской и государственной авиации понимаются территория постоянного аэродрома гражданской авиации, в том числе совместного базирования (использования), аэропорта и расположенные на ней здания, сооружения, помещения или их части, а также наружные установки.

2. Ответственность за нарушение и (или) невыполнение настоящих специфических требований устанавливается в соответствии с законодательством.

ГЛАВА 2

ОБЯЗАННОСТИ РУКОВОДИТЕЛЕЙ (ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ), РАБОТНИКОВ СУБЪЕКТОВ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ, В ВЕДЕНИИ КОТОРЫХ НАХОДЯТСЯ АЭРОПОРТЫ (АЭРОДРОМЫ), ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

3. Руководители субъектов хозяйствования, в ведении которых находятся аэропорты (аэродромы), обязаны организовать работу служб поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов, противопожарных подразделений аэропорта (аэродрома) (далее – противопожарные подразделения) и обеспечивать их комплектование личным составом, пожарной аварийно-спасательной техникой и пожарно-техническим вооружением.

4. Начальник противопожарного подразделения обязан:

обеспечить содержание в исправности и постоянной готовности к применению состоящей в дежурном расчете и резерве пожарной аварийно-спасательной техники, обеспечивать укомплектованность противопожарного подразделения положенным табельным имуществом, оборудованием и снаряжением, необходимыми средствами связи;

организовывать обучение и тренировки личного состава противопожарного подразделения на учебно-тренировочном полигоне в условиях, приближенных к реальным. Результаты обучения должны регистрироваться в журнале установленного образца;

организовывать постоянное взаимодействие между личным составом пожарно-спасательных расчетов;

разрабатывать, согласовывать и утверждать у руководителя организации схемы оповещения и планы взаимодействия пожарно-спасательных расчетов со службами организации и пожарными аварийно-спасательными подразделениями Министерства по чрезвычайным ситуациям (далее – МЧС), а также других республиканских органов государственного управления в соответствии с аварийным и оперативным планами тушения пожара на воздушном судне;

осуществлять контроль за содержанием и постоянной готовностью к действию первичных средств пожаротушения на всех объектах организации;

оказывать помощь в разработке инструкций по пожарной безопасности для авиационной организации, структурных подразделений авиационной организации, отдельных участков или технологических операций и согласовывать их;

контролировать и оказывать помощь в проведении противопожарных инструктажей.

5. При подготовке организаций гражданской авиации к работе в весенне-летний и осенне-зимний периоды проверяется выполнение всего комплекса мероприятий, обеспечивающих пожарную безопасность объектов организации.

6. Ответственность за обеспечение пожарной безопасности при организации и выполнении полетов и соблюдение настоящих специфических требований несут руководитель авиационной организации, должностные лица, назначенные приказом (распоряжением) руководителя авиационной организации.

7. Ответственность за обеспечение пожарной безопасности и соблюдение настоящих специфических требований на объектах гражданской авиации несут:

в структурных подразделениях – их руководители либо лица, их замещающие, должностные лица, назначенные приказом (распоряжением) руководителя авиационной организации;

на рабочем месте – непосредственно работник;

при выполнении работ подрядными (субподрядными) организациями согласно договору – руководители этих организаций, если иное не определяется договором на выполнение работ.

8. Начальник противопожарного подразделения несет ответственность за состояние боевой готовности и профессиональной выучки личного состава пожарно-спасательных расчетов, исправность пожарной аварийно-спасательной техники и ее укомплектованность, организацию пожарно-профилактической работы и контроля состояния пожарной безопасности авиационной техники и объектов.

9. Обязанности и ответственность руководителей и должностных лиц авиационных организаций по обеспечению пожарной безопасности должны быть отражены в должностных инструкциях, приказах и положениях о структурных подразделениях авиационных организаций.

ГЛАВА 3

ТРЕБОВАНИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПРОТИВОПОЖАРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ

10. Для размещения сил и средств противопожарных подразделений и обеспечения дежурства пожарно-спасательных расчетов на аэродромах оборудуются пожарные депо (аварийно-спасательные станции).

11. Пожарные депо (аварийно-спасательные станции) должны размещаться таким образом, чтобы были обеспечены обзор и прямой подъезд пожарных аварийно-спасательных автомобилей к взлетно-посадочной полосе с минимальным количеством поворотов для быстрого прибытия и развертывания сил и средств противопожарных подразделений при ликвидации пожаров и других чрезвычайных ситуаций.

12. В пожарном депо (аварийно-спасательной станции) должно быть установлено оборудование для обеспечения:

прямой связи между зданиями пожарных депо (если на аэродроме два или более пожарных депо);

внутриаэропортовой телефонной связи с выходом на городскую сеть;

прямой связи со службой воздушного движения аэродрома и наблюдательным пунктом;

звуковой сигнализации тревоги с выходом на диспетчерские пункты управления воздушным движением аэродрома и наблюдательный пункт аварийно-спасательной станции;

прямой телефонной или радиосвязи с ближайшим центром оперативного управления МЧС, радиосвязи с пожарными аварийно-спасательными автомобилями, противопожарным подразделением, радиосвязи с транспортным средством (автомобилем) повышенной проходимости.

13. Для каждого аэродрома должен быть разработан оперативный план по тушению пожаров на воздушных судах в аэропорту с учетом его общей структуры согласно приложению 1. Данный план должен быть утвержден руководителем аэродрома (аэропорта).

14. Время развертывания в любой точке взлетно-посадочной полосы первого пожарного аварийно-спасательного автомобиля при оптимальных условиях видимости и состоянии поверхности дорожного покрытия (в дневное время при хорошей видимости и сухом покрытии) не должно превышать 3 минут, последующих автомобилей – 4 минут от момента объявления пожарно-спасательным расчетам сигнала тревоги до момента начала подачи огнетушащего состава.

В случае, когда время развертывания первого пожарного аварийно-спасательного автомобиля основной аварийно-спасательной станции превышает 3 минуты, на аэродроме предусматриваются стартовые аварийно-спасательные станции, которые должны располагаться вблизи взлетно-посадочной полосы.

15. Начальник противопожарного подразделения обязан обеспечить:

содержание в постоянной исправности и готовности к работе пожарных аварийно-спасательных автомобилей, пожарно-технического вооружения и аварийно-спасательного инструмента, специального оборудования и снаряжения, средств связи и источников противопожарного водоснабжения;

непрерывное наблюдение за заправкой воздушного судна. В случае разлива горючих либо легковоспламеняющихся жидкостей необходимо принять меры для их нейтрализации и уборки;

постоянную готовность противопожарного подразделения к ликвидации пожаров и других чрезвычайных ситуаций.

16. При несении дежурства личному составу пожарно-спасательных расчетов запрещается:

покидать место размещения расчета;

допускать посторонних лиц к пожарным аварийно-спасательным автомобилям и к месту размещения расчета.

17. Дежурные пожарно-спасательные расчеты должны быть обеспечены оптическими средствами наблюдения и радиосвязью.

18. Использование личного состава противопожарного подразделения, пожарных аварийно-спасательных автомобилей и аварийно-спасательного оборудования не по прямому назначению, а также размещение других служб в зданиях аварийно-спасательных станций запрещаются.

19. При тушении пожара на воздушном судне противопожарным подразделениям необходимо:

своевременно сосредоточить и ввести силы и средства на решающем направлении;

обеспечить спасение пассажиров и экипажа аварийного воздушного судна;

обеспечить бесперебойную подачу огнетушащих веществ;

находиться на месте происшествия до полного окончания аварийно-спасательных работ независимо от факта ликвидации пожара.

20. Личный состав противопожарного подразделения должен быть обучен:

методам и тактике тушения пожаров на воздушном судне и объектах аэропорта (аэродрома) всеми имеющимися на аэродроме средствами;

методам спасания людей, находящихся на борту воздушного судна или на объектах аэропорта (аэродрома);

требованиям пожарной безопасности (с учетом особенностей аэропорта (аэродрома);

основным требованиям по безопасным условиям работы и охране труда.

21. На аэродромах должны быть оборудованы полигоны (учебные площадки), на которых с каждым пожарно-спасательным расчетом не реже одного раза в месяц проводятся практические занятия, максимально приближенные к реальным условиям.

22. Действия по тушению пожара на воздушном судне необходимо отрабатывать с соблюдением мер безопасности, которые позволят избежать:

поражения личного состава пожарно-спасательных расчетов при воздействии опасных факторов пожара (высокая температура, дым и токсичные продукты горения, разрушения конструкции воздушного судна);

травмирования личного состава пожарно-спасательных расчетов при работе на пожарной технике и оборудовании, подъеме на высоту.

23. Отработку действий противопожарного подразделения на учебно-тренировочном полигоне аэродрома по тушению пожара на воздушном судне необходимо осуществлять в соответствии с тактическими схемами тушения пожара и проведения спасательных работ для каждого случая аварийной ситуации применительно к типам воздушных судов, совершающих полеты, а также согласно оперативному плану тушения пожара на воздушном судне.

24. Оповещение противопожарного подразделения осуществляется по установленным средствам связи.

25. На диспетчерских пунктах управления воздушным движением аэродрома должны быть средства связи для объявления сигналов оповещения пожарно-спасательных расчетов при авиационном происшествии на воздушном судне.

26. При возникновении пожара и других чрезвычайных ситуаций на объектах аэропорта сообщение передается в противопожарное подразделение по внутренним телефонам, в центр оперативного управления подразделений МЧС по номерам телефонов 101 и 112 и по средствам вывода сигналов на пульт централизованного наблюдения системой передачи сообщений о пожаре «Молния».

27. Если ожидается посадка воздушного судна с неисправными взлетно-посадочными устройствами (шасси), то решение о покрытии взлетно-посадочной полосы пеной и посадке на нее воздушного судна принимает руководитель полетов по согласованию с командиром аварийного воздушного судна.

28. По указанию руководителя полетов противопожарное подразделение исходя из запаса времени до посадки воздушного судна организует работу по покрытию взлетно-посадочной полосы пеной в соответствии с инструкцией по покрытию взлетно-посадочной полосы пеной.

При покрытии взлетно-посадочной полосы пеной необходимо нанести сплошную пенную полосу на предполагаемом участке движения воздушного судна по взлетно-посадочной полосе. Разрывы в пенном покрытии не допускаются.

Минимальные размеры пенной полосы, наносимой на взлетно-посадочную полосу аэродрома, согласно приложению 2 определяются в зависимости от типа воздушного судна.

29. На аэродроме должен быть стационарный командно-диспетчерский пункт для руководства и координации аварийно-спасательных работ, оснащенный:

телефонной связью от телефонной станции аэропорта с городской телефонной сетью;

прямой телефонной и радиосвязью с соответствующими подразделениями МЧС;

связью со службами и объектами аэродрома;

прямой связью с аварийно-спасательными станциями аэродрома;

радиосвязью с пожарными аварийно-спасательными автомобилями;

радиосвязью с передвижным командно-диспетчерским пунктом.

30. Для аэродрома и для каждой его взлетно-посадочной полосы должна быть определена категория взлетно-посадочной полосы по уровню пожарной защиты аэродрома согласно приложению 3.

Категория взлетно-посадочной полосы по уровню пожарной защиты аэродрома может быть понижена на одну ступень относительно предусмотренной в таблице 1 приложения 3, если на аэродроме количество самолето-вылетов (взлет и посадка) воздушных судов, определяющих уровень пожарной защиты для данной взлетно-посадочной полосы, за три самых интенсивных по полетам месяца подряд составляет менее 700.

31. В зависимости от категории взлетно-посадочной полосы по уровню пожарной защиты аэродрома количество пожарных аварийно-спасательных автомобилей, находящихся в боевой готовности, нормативный запас огнетушащих составов, одновременно доставляемых на пожарных аварийно-спасательных автомобилях к месту авиационного происшествия, и суммарная производительность подачи огнетушащих составов определяются согласно приложению 4.

Аэродромы, имеющие взлетно-посадочные полосы 6–10 категорий уровня пожарной защиты, должны быть обеспечены устройствами для покрытия взлетно-посадочной полосы пеной и пожарными аварийно-спасательными автомобилями с необходимым объемом огнетушащих составов дополнительно к количеству, указанному в приложении 4.

32. Нормативный состав и технические параметры аварийно-спасательных автомобилей, состав пожарно-спасательного расчета должны соответствовать эквивалентному уровню безопасности полетов при повышении категории уровня пожарной защиты аэродрома.

33. Минимальные нормы положенности пожарно-технического, аварийно-спасательного оборудования, инструмента и инвентаря, наличия складских запасов для пожарных аварийно-спасательных автомобилей авиационных организаций приведены согласно приложению 5. Нормы положенности пожарно-технического, аварийно-спасательного оборудования, инструмента и инвентаря, наличия складских запасов, не указанных в приложении 5, устанавливаются приказом руководителя авиационной организации с учетом существующих аналогов.

34. На аварийно-спасательных станциях или складах горюче-смазочных материалов аэродромов должен храниться двукратный запас пенообразователя для тушения пожаров на воздушном судне относительно минимального норматива по категории уровня пожарной защиты аэродрома.

35. Пенообразователь должен храниться в пластмассовых или металлических емкостях и в отапливаемых помещениях. По окончании срока годности пенообразователя возможность его применения подтверждается испытаниями.

ГЛАВА 4

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ К ТЕРРИТОРИИ АЭРОДРОМА

36. Порядок въезда транспортных средств на территорию аэродрома, места стоянок, пропускной и внутриобъектовый режим определяются руководителем авиационной организации, являющейся эксплуатантом аэродрома.

37. При механизированном открывании въездных ворот они должны иметь устройство, обеспечивающее возможность ручного открывания.

38. На территории аэродрома должен быть обеспечен подъезд к источникам водоснабжения, зонам взлета и захода на посадку.

39. Переезды железнодорожных путей на территории аэродрома должны быть свободными для проезда пожарной аварийно-спасательной техники и иметь сплошные настилы на уровне головок рельсов. Не допускается стоянка железнодорожных вагонов без локомотива на переездах дорог.

40. Въезд (работа) неисправных механических транспортных средств и других механизмов с двигателями внутреннего сгорания без искрогасителей на выхлопных трубах и неисправными средствами пожаротушения на территорию аэродрома с классами зон В-Ig и П-III не допускается.

41. Территорию аэродрома необходимо очищать от горючих отходов и растительности. Для сбора горючих отходов на территории аэродрома должны быть установлены в специально отведенных местах металлические ящики с закрывающимися крышками. Ящики необходимо устанавливать на бетонированных или асфальтированных площадках на расстоянии не ближе 8 метров от зданий и сооружений.

42. При проведении ремонтных и других работ на дорогах необходимо устанавливать указатели направления объезда или устраивать через ремонтируемые участки переезды шириной не менее 3,5 метра.

43. О закрытии отдельных участков дорог, проездов и переездов, препятствующем проезду пожарной аварийно-спасательной техники, необходимо немедленно уведомить противопожарные подразделения и пожарную аварийно-спасательную службу МЧС.

44. На участках территории, где возможно скопление горючих паров или газов, проезд автомобилей, тракторов, мотоциклов и других механических транспортных средств не допускается. Данный запрет должен быть обозначен соответствующими знаками, указателями объезда.

45. При наличии на территории аэродрома и в радиусе до 500 метров от него естественных водоисточников (рек, озер, прудов), которые могут использоваться для забора воды пожарными аварийно-спасательными автомобилями, к таким водоисточникам должны быть построены дороги с твердым покрытием (либо укрепленные по ширине не менее 3,5 метра на глинистых и песчаных грунтах различными твердыми материалами с созданием уклонов, обеспечивающих естественный отвод поверхностных вод) для подъезда пожарной аварийно-спасательной техники и забора воды. Места забора воды должны быть обеспечены пирсами размером не менее 12 x 24 метра с твердым покрытием. Площадка пирса должна иметь уклон в сторону берега не более 3 градусов, прочное боковое ограждение высотой не менее 0,7 метра и опорный брус с поперечным сечением не менее 0,25 x 0,25 метра, укрепленный на расстоянии 1,5 метра от продольного края пирса.

46. На территории аэродрома запрещается:
складировать сухую растительность, дрова, порубочные остатки и другие горючие материалы;
разводить костры и сжигать сухую растительность, порубочные остатки и другие горючие материалы.

ГЛАВА 5

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ РАДИОТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ

47. Объекты радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи необходимо располагать в отдельно стоящих или заблокированных зданиях не ниже IV степени огнестойкости, в которых пол должен быть из негорючих материалов.

48. В случае размещения технологического оборудования в кузове автомобильного транспортного средства, изготовленном с применением древесины, кузов необходимо обработать огнезащитным составом. При этом огнезащитная древесина должна быть класса IA. Размещение аппаратного и агрегатного отсеков в одном таком кузове не допускается.

49. Объекты радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи должны быть обеспечены исправной телефонной связью с противопожарным подразделением и дежурным инженером указанных объектов.

50. Объекты радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, работающие без постоянного присутствия обслуживающего персонала, за исключением объектов, обеспечивающих посадку, должны быть оборудованы аппаратурой автоматического отключения источников электропитания в случае пожара. Пожарная сигнализация и автоматическая система пожаротушения отдельно стоящих объектов системы посадки и светосистемы аэродромов, работающие без постоянного присутствия персонала, должны быть исправными.

51. Электронагревательные приборы необходимо устанавливать на расстоянии не менее 1 метра от оборудования и аппаратуры.

52. Легковоспламеняющиеся и горючие жидкости, применяемые при чистке аппаратуры связи и ее отдельных деталей, а также смазочные масла должны содержаться в герметично закрывающейся небьющейся таре. Не допускается хранение или временное нахождение легковоспламеняющейся жидкости в аппаратных помещениях.

53. Разогрев кабельной массы для пропитки кабелей, заливки кабельных муфт производится на открытом воздухе.

54. Драпировочные ткани, применяемые для поглощения звука, должны быть обработаны огнезащитными составами. Обработка тканей должна подтверждаться актами с указанием даты обработки и срока действия пропиточного состава. На всех тканях в нижнем правом углу должен ставиться штамп с указанием даты обработки и срока действия пропиточного состава. После стирки ткани огнезащитную обработку необходимо возобновлять.

55. Объекты радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи по периметру ограждения должны иметь противопожарную полосу шириной не менее 3 метров. Растительный покров с данной противопожарной полосы необходимо удалять при помощи вспахивания.

56. Поверхность земли у оснований деревянных мачт, фидерных столбов и якорей оттяжек в радиусе не менее 1 метра должна быть вскопана.

57. При размещении объектов радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и антенных полей на местности с торфяными залежами необходимо:

осуществлять их строительство на площадках с наименьшей глубиной залежи торфа, при этом необходимо производить выторфовку;

с территории подстанции и противопожарной полосы шириной не менее 20 метров удалить сваленный лес, выкорчеванные пни, порубочные остатки (сучья, ветки, кору и другое) и произвести засыпку 20-сантиметровым слоем минерального грунта. Складирование горючих материалов на территории подстанции и противопожарной полосе не допускается;

по внешнему краю противопожарной полосы вырыть ров глубиной до минерального грунта или на 0,5 метра ниже уровня грунтовой воды и шириной дна не менее 1 метра.

58. Кабельные каналы на объектах должны быть выполнены из негорючих материалов.

59. Стены из горючих материалов защищаются асбестовым полотном (картоном) или другим негорючим материалом толщиной не менее 10 миллиметров, а также листовым железом. Между стеной и аппаратурой должен быть воздушный зазор не менее 30 миллиметров.

60. Металлическая кровля зданий, металлические оболочки проводов, трубы, корпуса аппаратуры и электрощитов, трансформаторов, электропечей, болты крепления проходных изоляторов и другие металлические предметы должны быть заземлены.

61. Стационарные электроагрегаты основного или резервного электропитания должны устанавливаться на несгораемых основаниях. Размещение электроагрегатов в стационарных помещениях производится исходя из удобства их эксплуатации, но не ближе 1 метра от стены или расположенного у стены оборудования.

62. В помещениях агрегатных разрешается иметь расходный запас топлива в количестве не более 500 литров, который может находиться в стационарных баках электроагрегата либо в топливных баках, жестко закрепленных на несгораемых площадках (фундаментах) на расстоянии не ближе 3 метров от электроагрегатов, или в подземных топливных хранилищах. Топливные баки должны быть плотно закрыты крышками.

63. Запас топлива для обеспечения работы электроагрегата на длительное время должен храниться в специальных емкостях, находящихся за пределами здания агрегатной и на расстоянии не менее 10 метров от этого здания.

64. Расходные баки с топливом вместимостью свыше 250 литров должны снабжаться сливными аварийными трубопроводами, ведущими в аварийный подземный резервуар.

65. Топливо и масло в расходные баки должны заливаться при выключенных двигателях внутреннего сгорания только с помощью заправочных насосов. Заливка баков с применением других средств не допускается. Наполнение расходных баков должно производиться при естественном или искусственном освещении. Помещения агрегатных должны иметь аварийное освещение.

66. Пространство между дымоходом и футляром (кабельгоном) необходимо заделывать негорючим материалом. Также необходимо устраивать разделку из негорючего материала на всю толщину стены радиусом не менее 0,3 метра от внешней стороны футляра (кабельгона).

67. Выхлопные трубы, глушители, отстойники должны регулярно очищаться от сажи и конденсата.

ГЛАВА 6

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ АВИАТОПЛИВООБЕСПЕЧЕНИЯ АЭРОДРОМА (ХРАНЕНИЯ, ТРАНСПОРТИРОВАНИЯ И ОТПУСКА НЕФТЕПРОДУКТОВ)

68. Объекты авиатопливообеспечения должны эксплуатироваться в соответствии с настоящими специфическими требованиями и с учетом особенностей технологического процесса.

69. На территории объектов авиатопливообеспечения должно быть не менее двух выездов.

70. Склады горюче-смазочных материалов и централизованной заправки самолетов должны быть обеспечены прямой исправной телефонной связью с караульным помещением противопожарного подразделения аэродрома (аэропорта) или ближайшим пожарным аварийно-спасательным подразделением МЧС (других органов государственного управления).

71. При производстве ремонтно-профилактических работ в зонах, где возможно скопление горючих паров и газов, необходимо применять инструменты, исключающие искрообразование. Протирку оборудования следует производить хлопчатобумажной ветошью. Применение в этих целях синтетических тканей не допускается. Все работы должны производиться с обязательным оформлением наряда-допуска.

72. Персоналу, работающему в помещениях и на эстакадах, где возможно выделение паров и газов нефтепродуктов, запрещается находиться в обуви с металлическими элементами на подошвах.

73. На территории склада нефтепродуктов не допускается:

- размещать другие производства или вспомогательные службы;
- хранить материалы и оборудование, не используемые в технологии хранения нефтепродуктов;
- эксплуатировать негерметичные оборудование и запорную арматуру;
- уменьшать высоту обвалования, установленную нормами проектирования;
- эксплуатировать резервуары, имеющие перекосы и трещины, а также неисправные оборудование, контрольно-измерительные приборы, подводящие трубопроводы и стационарные системы пожаротушения (при их наличии);
- переполнять резервуары и цистерны;
- осуществлять отбор проб из резервуаров во время слива или налива нефтепродуктов;
- производить налив мазута и масла в цистерны и другие емкости вне оборудованных для этих целей отдельных наливных устройств.

ГЛАВА 7

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ К ПОДОГРЕВУ НЕФТЕПРОДУКТОВ

74. Разогрев застывшего нефтепродукта, ледяных и кристаллогидратных пробок в трубопроводах, запорной арматуре и сливных устройствах следует производить с применением горячей воды, пара, нагретого песка и других пожаробезопасных способов.

75. Подогрев нефтепродуктов допускается производить паровыми или водяными грелками (змеевиками), а вязких нефтепродуктов (температура вспышки которых не ниже 80 °С) – исправными, специально предназначенными для этих целей электрическими грелками. Подавать напряжение на подогреватель до его полного погружения в продукт не допускается. В процессе подогрева не допускается перелив продукта.

76. Перед каждым погружением электрические грелки должны подвергаться тщательному осмотру.

77. Температура подогрева нефтепродуктов должна быть ниже температуры вспышки паров подогреваемой жидкости на 15 °С. Включать в работу подогревающие устройства (змеевики, электрические грелки) допускается только после их полного погружения в нефтепродукт на глубину не менее 0,5 метра. Во время подогрева необходимо следить за тем, чтобы при расширении объема нефтепродукта с повышением его температуры не произошло выброса (перелива) из цистерны.

78. В цистерну объемом более 30 куб. метров допускается погружать не более 4 грелок, имеющих пусковые устройства с защитой, в цистерны объемом 25–30 куб. метров – 3 грелки, до 25 куб. метров – 2 грелки.

79. К работе по подогреву допускаются лица, прошедшие противопожарный инструктаж и имеющие соответствующую квалификацию.

80. Перед каждым погружением электроподогреватели должны подвергаться тщательному осмотру.

ГЛАВА 8

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ К СОДЕРЖАНИЮ МЕСТ СТОЯНОК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ И СРЕДСТВ МЕХАНИЗАЦИИ

81. Требования к размещению воздушных судов на стоянках и в ангарах, а также минимальные безопасные расстояния между ними устанавливаются Авиационными правилами «Сертификационные требования к аэродромам гражданской авиации Республики Беларусь».

82. Места стоянок воздушных судов должны располагаться с учетом особенностей аэродрома базирования, но на расстоянии не менее 80 метров от складов горюче-смазочных материалов, станций централизованной заправки самолетов, стоянок топливозаправщиков, не менее 50 метров от производственных зданий и сооружений. От ангаров воздушные суда могут устанавливаться на расстоянии не менее 25 метров. Ангараы должны быть оборудованы средствами связи.

83. Территория вокруг мест стоянок воздушных судов (в радиусе не менее 50 метров) должна постоянно содержаться в чистоте, в том числе быть очищенной от горючих отходов.

84. Места для курения должны оборудоваться на расстоянии не менее 25 метров от стоянок воздушных судов и обозначаться соответствующими знаками.

85. Воздушные суда, на которых не производится техническое обслуживание, должны быть обесточены и заземлены, а входные двери и грузовые люки в них закрыты на замки.

86. Все воздушные суда, находящиеся на стоянках, в том числе в ангарах авиатехнической базы, должны быть постоянно заземлены.* Для заземления воздушных судов, не имеющих стационарных заземляющих тросов, в комплекте технологического оборудования мест стоянок воздушных судов должны быть переносные заземляющие тросы, оборудованные штырем на одном конце и зажимом на другом.** Соединение штырей и зажимов с тросами должно быть сварным или выполнено посредством пайки. Применение болтовых соединений не допускается.

* За исключением воздушных судов, заземление которых не предусмотрено эксплуатационной документацией.

** За исключением мест стоянок воздушных судов, заземление которых не предусмотрено эксплуатационной документацией.

87. Устройство и техническая эксплуатация заземляющих устройств воздушных судов и топливозаправщиков должны осуществляться в соответствии с требованиями инструкции по эксплуатации топливозаправщиков.

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

89. Контактные гнезда заземляющих устройств мест стоянок воздушных судов должны обозначаться изображением круга красного цвета диаметром 0,3 метра, обведенного кольцом белого цвета шириной 0,1 метра. Данные контактные гнезда необходимо очищать от земли, снега и льда.

90. На местах стоянок воздушных судов не допускается:

проливать на покрытие (землю) топливо, масло, гидросмесь, другие легковоспламеняющиеся и горючие жидкости. Места разлива легковоспламеняющейся и горючей жидкости необходимо немедленно посыпать песком, убрать, смыть водой;

курить вне мест, специально отведенных для этих целей;

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

производить работы и запускать двигатели воздушного судна при отсутствии первичных средств пожаротушения;
заправлять воздушное судно горюче-смазочными материалами без его заземления; *
разжигать паяльные лампы и средства подогрева авиационных двигателей на расстоянии менее 25 метров от воздушного судна;
допускать к обслуживанию воздушного судна специальные автомобили без средств пожаротушения.

* За исключением воздушных судов, заземление которых не предусмотрено эксплуатационной документацией.

ГЛАВА 9

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ ПЛАНЕРА, ДВИГАТЕЛЕЙ, СИСТЕМ И СПЕЦОБОРУДОВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

91. Все работы, выполняемые на гражданских воздушных судах с использованием горючих и пожароопасных веществ (заправка, промывка и испытание топливной, масляной, кислородной и гидравлической систем; промывка двигателей; работы с применением органических растворителей, клеев, герметиков и другого), должны производиться работниками, прошедшими подготовку по программе пожарно-технического минимума.

92. В зонах, где ведутся работы с использованием горючих веществ, одновременно производить другие работы запрещается. Воздушное судно на этот период должно быть обесточено.

93. При пожаре или угрозе его возникновения необходимо прекратить работы по техническому обслуживанию воздушного судна и принять меры по тушению пожара или ликвидации угрозы его возникновения.

94. Перед началом работ на воздушном судне с использованием горючих веществ необходимо:

- обесточить воздушное судно;
- заземлить воздушное судно, убедиться в надежности контакта заземлительного штыря с контуром, присоединить к воздушному судну буксировочное водило; *
- открыть все имеющиеся на воздушном судне двери, форточки и люки для проветривания и в целях экстренной эвакуации людей в случае возникновения пожара;
- установить в зоне выполнения работ передвижные приточно-вытяжные вентиляционные установки во взрывозащищенном исполнении;
- установить на рабочем месте средства пожаротушения (обязательно наличие противопожарного полотнища), при этом необходимо предварительно убедиться в их исправности.

* Только для воздушных судов, заземление и буксировка которых предусмотрены эксплуатационной документацией.

95. Горючие вещества, необходимые для проведения работ на воздушном судне, должны доставляться на рабочие места в готовом виде, в ограниченных, обусловленных технологией количествах, а также в специальных исправных установках, емкостях или таре.

96. Тара для горючих веществ должна изготавливаться из материалов, не образующих искр, ее конструктивное исполнение должно препятствовать проливанью жидкостей. Приготовление или разбавление горючих веществ с применением растворителей на рабочих местах не разрешается.

97. На время обеденного перерыва, по окончании рабочей смены или завершении работ горючие вещества и пожароопасные материалы (обтирочные салфетки, ветошь, тампоны и другое) необходимо убирать в специально отведенные для этого места вне воздушного судна.

98. Ручные инструменты, применяемые при выполнении работ с использованием горючих веществ во взрывоопасной зоне, а также на топливной, гидравлической и кислородной системах, должны быть изготовлены из материалов, не образующих искр. Инструменты, применяемые для обслуживания кислородных систем, должны быть чистыми, обезжиренными, запрещается их использование для выполнения других работ.

99. Переносные светильники и электроинструмент, применяемые для работ непосредственно на воздушном судне, должны питаться от электросети постоянного тока напряжением не выше 24 вольт и переменного тока не выше 12 вольт. Применять автотрансформаторы в воздушном судне для этих целей не допускается.

100. Подключение переносных светильников и электроинструмента к электросети должно производиться вне воздушного судна.

101. Для работы во взрывоопасной зоне, на топливной, гидравлической и кислородной системах используются переносные светильники только взрывобезопасного исполнения. Использовать электроинструмент во взрывоопасных зонах не допускается.

102. Переносные светильники должны иметь защитную сетку, крюк для подвески, шланговый провод достаточной длины с исправной изоляцией.

103. Провод, питающий лампу или электроинструмент, не должен касаться влажных или горячих поверхностей. При обнаружении неисправности светильника, электроинструмента или провода необходимо немедленно прекратить работу, а электросеть неисправных потребителей обесточить.

104. Исправность переносных светильников и электроинструмента необходимо проверять не реже одного раза в месяц, а также перед выдачей для выполнения работ.

105. Проводить огневые работы на воздушном судне не допускается. При необходимости выполнения сварочных работ детали или узлы должны сниматься с воздушного судна. Их сварку необходимо проводить на специально оборудованных участках и цехах. В исключительных случаях допускается осуществлять сварку трещин узлов и деталей снаружи воздушного судна при соблюдении следующих требований:

огневые работы должны проводиться согласно нормативным правовым актам;

для осуществления сварочных работ самолет необходимо разместить на стоянке, находящейся на расстоянии не менее 50 метров от ангара авиатехнической базы, инженерно-авиационной службы и других зданий и сооружений аэропорта. Перемещение самолета на такую стоянку осуществляется в присутствии пожарно-спасательного расчета противопожарного подразделения.

106. 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 и облива других частей воздушного судна.

107. Стекающая из систем жидкость должна систематически удаляться по мере накопления и по окончании смены или завершении работ. Пролитая на землю жидкость должна убираться немедленно.

108. Все работы, связанные с промывкой отдельных съемных узлов и агрегатов пожароопасными растворителями, должны проводиться в помещении, оборудованном приточно-вытяжной вентиляцией, или вне помещений, но не ближе 25 метров от воздушного судна.

109. После промывки двигатель в течение 15 минут следует проветривать, а затем продувать сжатым воздухом.

110. При ремонте, промывке, испытании на герметичность или тарировке топливной системы все потребители электроэнергии на воздушном судне, кроме обслуживающих тарировку, должны быть отключены. При обнаружении течи давление в топливной системе должно быть снижено, а следы топлива удалены.

111. Для работы внутри топливных баков допускаются специально подготовленные лица, прошедшие инструктаж в объеме противопожарного минимума, внеплановый противопожарный инструктаж.

112. Лицам, работающим внутри топливных баков, не допускается иметь при себе зажигалки и иные аналогичные средства, горючие вещества, а также пользоваться инструментом, одеждой и обувью, которые могут вызвать искрообразование.

113. Перед проведением работ внутри бака из него необходимо слить топливо, удалить остатки топлива эжекторным пылесосом, на котором должен быть резиновый шланг без металлического наконечника, и продуть сжатым воздухом.

114. Для освещения внутри топливных баков должны применяться переносные светильники только во взрывозащищенном исполнении.

115. Заправка, обслуживание, ремонт и испытание кислородных систем воздушного судна должны производиться на площадке, очищенной от топлива и масел.

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

117. 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.

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

119. При работе с кислородной системой не допускается:
одновременно производить на воздушном судне другие работы;
пользоваться источниками зажигания в радиусе менее 25 метров от кислородного оборудования;

производить работы по разъему трубопроводов кислородной системы при наличии давления кислорода в системе;

допускать касание или крепление жгутов электропроводки с трубопроводами кислородной системы;

применять промасленную ветошь.

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

121. Во время заправки, промывки и испытания гидросистемы на воздушном судне запрещается производить другие работы.

122. При обнаружении утечки гидрожидкости ее подачу следует немедленно прекратить. Подтягивать гайки, производить крепление или другие исправления системы в процессе ее заправки, промывки или слива не допускается.

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

электропотребители, питающиеся от сети напряжением выше 12 вольт, должны быть заземлены;

при снятии аппаратуры электросеть воздушного судна должна быть обесточена, штепсельные разъемы закрыты технологическими заглушками, свободные концы проводов изолированы;

системы электрорадионавигационного оборудования при испытании на воздушном судне должны быть оборудованы автоматами защиты электросети, отключающими напряжение при неисправности;

осмотр электрических устройств производится при обесточенной бортовой электросети. Во избежание коротких замыканий необходимо соблюдать особую осторожность, если осмотр требуется выполнять под напряжением;

наличие напряжения в цепи определяется только соответствующим прибором, проверка «на искру» не допускается.

124. При техническом обслуживании электрорадионавигационного оборудования не допускается:

применять предохранители и автоматы защиты, не предусмотренные схемой;

выполнять монтажные и демонтажные работы на оборудовании, находящемся под напряжением;
закрывать оборудование предметами, ухудшающими теплоотдачу;
оставлять открытыми электрощиты, распределительные коробки, клеммные панели аппаратуры, находящиеся под напряжением;
включать и выключать источники электроэнергии и проверять электрооборудование при заправке, сливе или течи топлива;
паять провода в отсеках, в которых расположены топливные баки, и в местах, где недавно производились работы с применением горючих веществ;
устанавливать осветительные и сигнальные лампы, полупроводниковые диоды и другие устройства типов и мощностей, не предусмотренных для данной системы;
вскрывать и разбирать в условиях эксплуатации автоматы защиты сети, выключатели для устранения неисправностей;
использовать изоляционные материалы, не предусмотренные технологией;
подсоединять провода к местам, не предусмотренным монтажной схемой;
подключать под один контактный болт более трех проводов, а также провода, значительно отличающиеся по сечению;
использовать аэродромные источники электроэнергии, напряжение (частота) которых не укладывается в пределы допусков;
подключать к воздушному судну аэродромные источники электропитания с неисправными разъемами или поврежденными кабелями.

ГЛАВА 10

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЗАПРАВКЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА ТОПЛИВОМ

125. Заправка воздушного судна топливом должна осуществляться в соответствии с настоящими специфическими требованиями с учетом особенностей технологического процесса.

126. Неисправный и не оборудованный исправными искрогасителями спецавтотранспорт к работам по заправке воздушного судна не допускается.

127. Не допускается производить заправку воздушного судна топливом:

при работающих двигателях на воздушном судне;

на расстоянии менее 25 метров до других воздушных судов с работающими двигателями;

ранее, чем через 5–10 минут после остановки двигателей, во время грозы и в предгрозовом периоде.

128. При заправке воздушного судна не допускается:

ударять по металлическим деталям спецавтотранспорта инструментом или предметами, способными вызвать искру;

производить ремонтные работы при заправке воздушного судна;

передавать управление спецавтотранспортом другому лицу, оставлять спецавтотранспорт без надзора при наполнении на пункте налива, заправке воздушного судна;

курить;

производить заправку воздушного судна с работающими силовыми установками;

запускать двигатели;

оставлять в кабине управления или кабине водителя ветошь либо чехлы со следами нефтепродуктов;

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

подключать бортовые и наземные источники энергии к бортовой сети воздушного судна;

выполнять на воздушном судне работы с включением систем и оборудования, за исключением приборов контроля заправки;

выполнять работы, связанные с искрообразованием на воздушном судне, или на расстоянии менее 25 метров от него;

подогревать двигатели или агрегаты подогревателем авиационных двигателей;

применять для подсветки нештатное оборудование, пользоваться открытым огнем.

129. Для безопасной заправки воздушного судна с помощью топливозаправщика необходимо:

установить топливозаправщик у заземленного воздушного судна так, чтобы противопожарный разрыв между топливозаправщиком и крайними точками воздушного судна был не менее 5 метров;

установить топливозаправщик с подъемной платформой под горловину воздушного судна таким образом, чтобы проекции бортовых заправочных горловин воздушного судна располагались над подъемной платформой. При этом моторный отсек топливозаправщика должен находиться вне контуров проекции крыла;

выключить маршевый двигатель у топливозаправщиков, имеющих автономный двигатель для работы насоса;

надежно заземлить воздушное судно и топливозаправщик;

выровнять потенциалы между корпусами воздушного судна и топливозаправщика путем их соединения металлическим тросом;

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

при верхней заправке воздушного судна обеспечить соединение раздаточного крана (пистолета) с корпусом воздушного судна путем включения штыря троса раздаточного крана в бортовое гнездо воздушного судна. Если заправочная горловина воздушного судна не оборудована приемным бортовым гнездом, необходимо прикоснуться раздаточным краном к обшивке воздушного судна на расстоянии не ближе 1,5 метра от заправочной горловины, затем опустить его в горловину топливного бака (перед заправкой вертолета необходимо коснуться раздаточным пистолетом обшивки вертолета на расстоянии не менее 1 метра от заправочной горловины, а при заправке корпус раздаточного пистолета плотно прижимать к заправочной горловине бака);

по окончании заправки выполнить операции в порядке, строго обратном подключению. Крышки горловины баков должны быть закрыты плотно, без перекосов.

130. Во избежание выбивания топлива из заправочной горловины бака заправку последних 150–200 литров следует выполнять при работе насоса топливозаправщика на пониженных оборотах.

131. При заправке воздушного судна по схеме «из топливозаправщика в топливозаправщик» необходимо заземлить оба топливозаправщика, обеспечить выравнивание потенциалов между воздушным судном и первым топливозаправщиком, а также между топливозаправщиками. Противопожарный разрыв между топливозаправщиками должен быть не менее 5 метров. При осуществлении заправки обязательно должно быть организовано дежурство пожарно-спасательного расчета на пожарном автомобиле.

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

133. Для безопасной заправки воздушного судна с помощью системы централизованной заправки самолетов и подвижного заправочного агрегата необходимо соблюдать настоящие специфические требования, в том числе:

выровнять потенциалы между корпусом заправочного агрегата и гидрантной (присоединительной) колонкой путем соединения заправочного агрегата с колонкой металлическим тросом;

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

134. Запрещается осуществлять заправку воздушного судна ранее, чем через 5 минут после остановки двигателей, во время грозы и в предгрозовую период.

135. Стационарный заправочный агрегат должен быть оборудован стационарным заземляющим устройством.

136. Для безопасной заправки воздушного судна с помощью переносных или передвижных средств заправки необходимо:

установить средство заправки между заземленными топливной емкостью (или подводимым участком топливопровода) и воздушным судном с учетом длины приемного и раздаточного рукавов;

заземлить средство заправки;

выровнять потенциалы между средством заправки и воздушным судном путем соединения их гибким металлическим тросом;

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

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

137. Заправка воздушного судна топливом производится, как правило, при отсутствии пассажиров на борту. Разрешается заправка воздушного судна топливом с пассажирами на борту в промежуточных (транзитных) аэропортах с разрешения командира воздушного судна.

138. При заправке топливом воздушного судна с пассажирами на борту необходимо:

предупредить пассажиров о том, что они не должны включать или выключать освещение, пользоваться зажигалками, спичками, курить или иным образом применять источники зажигания;

включить освещение выходов и световое табло с надписью «Не курить»;

установить у каждого из основных выходов трапы, открыть двери и обеспечить к ним свободный доступ;

бортпроводникам и членам экипажа занять место у дверей, чтобы в случае необходимости руководить эвакуацией пассажиров;

осуществлять обслуживание воздушного судна с помощью наземных средств таким образом, чтобы не блокировать основные выходы;

поддерживать двустороннюю связь между наземным персоналом заправочного средства и экипажем с использованием бортовых систем внутренней связи.

139. При возникновении в ходе заправки воздушного судна топливом пожароопасной ситуации (течь, разлив, пары топлива внутри воздушного судна и другое) необходимо пассажиров эвакуировать, а заправку воздушного судна прекратить до устранения опасности.

140. В период заправки воздушного судна с пассажирами на борту на месте стоянки должны находиться первичные средства пожаротушения, противопожарный расчет на пожарном аварийно-спасательном автомобиле.

141. При обливе воздушного судна или топливозаправочных средств топливом, разливе топлива на землю, а также обнаружении паров топлива внутри воздушного судна или при другой опасности возникновения пожара (загорания) необходимо заправку (слив) топлива немедленно прекратить и принять все возможные меры пожарной безопасности. Лица, непосредственно осуществляющие заправку (слив), обязаны:

прекратить подачу (слив) топлива и отключить электропитание;

отсоединить заправочные (сливные) шланги от воздушного судна;

вызвать противопожарный расчет или ближайшее пожарное аварийно-спасательное подразделение МЧС, других органов государственного управления;

удалить топливозаправочные средства от воздушного судна на расстояние не менее 75 метров;

удалить топливо с поверхности и из полости воздушного судна, а при разливе топлива на землю убрать пролитое топливо с помощью воды, опилок, песка или ветоши;

отбуксировать воздушное судно на другую стоянку, предварительно покрыв места разлива топлива огнетушащей пеной.

ГЛАВА 11

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПОДОГРЕВЕ (КОНДИЦИОНИРОВАНИИ) ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

142. Подогревание кабин и двигателей воздушного судна моторными подогревателями и аэродромными кондиционерами воздуха должно выполняться с учетом особенностей технологического процесса, а также в соответствии с инструкцией завода-изготовителя на изделие.

143. Моторный подогреватель (кондиционер) может быть допущен к обслуживанию авиационной техники, если он прошел сертификацию с получением соответствующего допуска.

144. Разжигание и запуск подогревателей необходимо выполнять без рукавов на тщательно подготовленной площадке на расстоянии не менее 25 метров от воздушного судна. Моторный подогреватель (кондиционер) должен быть установлен возле воздушного судна на расстоянии длины стандартных рукавов, но не ближе 3 метров от крайней его точки.

145. До начала подогрева необходимо установить возле воздушного судна нормативное количество исправных огнетушителей.

146. Исправность рукавов, отсутствие механических повреждений и загрязнений горюче-смазочными материалами должны определяться при визуальном осмотре, который производится во время ежедневного обслуживания.

147. Подводящие рукава подогревателя должны подаваться в кабину воздушного судна или присоединяться к двигателю только после установления рабочего (номинального) режима подогревателя.

148. Водитель, авиатехник (авиамеханик) и другие лица, выполняющие работу по подогреву воздушного судна, должны постоянно находиться у подогревателя. В процессе работы подогревателя необходимо:

постоянно следить за показанием температуры подаваемого горячего воздуха, не допуская повышения температуры выше 70–80 °С;

контролировать через смотровое окно процесс горения и не допускать течи топлива через контрольную трубку горелки;

при внезапной остановке двигателя подогревателя закрыть дозирующий кран топливной системы горелки;

присоединить матерчатые рукава к подогревателю авиационных двигателей стороной, имеющей внутреннюю теплоизоляцию из асбестовой ткани;

по окончании подогрева авиационного двигателя отсоединить матерчатый рукав сначала от подогревателя, а затем от люка капота двигателя.

149. После прекращения работы не допускается остановка двигателя автомобиля и подогревателей без предварительной продувки калорифера установки холодным воздухом от вентилятора для охлаждения.

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

151. Техническое состояние подогревателей (кондиционеров) и рукавов подвода воздуха в кабины воздушного судна должно исключить возможность попадания в подогреваемый (охлаждаемый) воздух механических частиц, примесей.

152. При эксплуатации моторных подогревателей не допускается:

- работать без заземляющего устройства;
- производить работы по подогреву воздушного судна с одновременной заправкой его топливом или запуском его двигателей;
- запускать подогреватели при отсутствии исправных огнетушителей;
- использовать подогреватели при подтекании топлива из баков или трубопроводов, а также с неисправным глушителем;
- производить заправку подогревателей топливом во время их работы;
- перемещать работающий подогреватель от одного воздушного судна к другому;
- допускать превышение температуры воздуха на выходе из подогревателя, предусмотренной руководством по его технической эксплуатации;
- пользоваться загрязненными, промасленными или поврежденными рукавами, класть рукава на сидения и спинки кресел;
- разжигать подогреватели факелами, за исключением подогревателей, для которых такой розжиг предусмотрен инструкцией завода-изготовителя;
- применять для подогрева кабин и двигателей подогреватели и кондиционеры, на которых отсутствуют или неисправны контрольно-измерительные приборы и предохранительные устройства;
- оставлять работающий подогреватель без присмотра;
- допускать заломы рукавов;
- разжигать подогреватель без предварительной продувки воздухом калориферов и при неработающем вентиляторе, а также без соблюдения других требований эксплуатационной документации на подогреватель;
- разжигать и запускать подогреватель в спецодежде, пропитанной маслом, горючими жидкостями.

153. В процессе подогрева необходимо постоянно контролировать чистоту поступающего от подогревателя воздуха и следить за расположением рукавов. При появлении в кабине воздушного судна дыма или запаха гари необходимо немедленно выключить подогреватель и вынести рукава подогревателя из самолета, а моторный подогреватель – убрать от самолета на безопасное расстояние и выяснить причину неисправности.

ГЛАВА 12

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЗАПУСКЕ И ОПРОБОВАНИИ ДВИГАТЕЛЕЙ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

154. Стоянка для запуска и опробования двигателя должна быть обособленной, специально оборудованной и использоваться с учетом особенностей ее технической эксплуатации. Расстояние от зданий и сооружений до стоянки должно быть не менее 50 метров.

155. Перед запуском двигателя проверяются наличие, состояние и готовность пожарно-спасательного расчета, средств пожаротушения, а также выполняются другие требования, определенные руководством (инструкцией) по эксплуатации воздушного судна.

156. Первый запуск и опробование вновь установленного двигателя необходимо производить в присутствии пожарно-спасательного расчета противопожарного подразделения аэропорта (аэродрома) на пожарном аварийно-спасательном автомобиле.

157. При запуске и опробовании двигателей воздушного судна не допускается:

- производить на воздушном судне работы, кроме случаев, предусмотренных технологией;
- проверять наличие топлива, масла и специальной жидкости через заливные горловины;
- оставлять кабину воздушного судна или отвлекаться от пульта управления;
- производить загрузку (разгрузку) воздушного судна, посадку (высадку) пассажиров;

запускать двигатели при наличии возле воздушного судна или под ним поддонов и противней с горюче-смазочными материалами;

запускать двигатели при негерметичных системах планера и двигателей;

запускать двигатели от аэродромного источника питания при отсутствии на воздушном судне бортовых аккумуляторов;

запускать двигатели при неисправных приборах и лампах контроля работы двигателей;

запускать двигатели при отсутствии надежной двусторонней связи (визуальной) между лицами, производящими и обеспечивающими запуск.

158. В случае загорания двигателей при запуске (опробовании) необходимо немедленно выключить их и использовать бортовые или наземные средства пожаротушения.

ГЛАВА 13

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ

АНГАРНЫХ СООРУЖЕНИЙ АЭРОПОРТОВ

И АВИАРЕМОНТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

159. Ворота ангарных сооружений и самолеторемонтных корпусов должны быть оборудованы механическим приводом и (или) свободно открываться вручную усилиями не более 2 человек.

160. Утепление ангарных сооружений и самолеторемонтных корпусов с применением горючих материалов не допускается.

161. Воздушные суда, находящиеся в ангарных сооружениях и самолеторемонтных корпусах, должны быть заземлены в двух точках.* Монтажные площадки, доки, стремянки, помосты должны изготавливаться из несгораемых материалов. При применении монтажных площадок, доков, стремянок и помостов должна предусматриваться возможность их быстрого удаления от воздушного судна.

* За исключением воздушных судов, заземление которых не предусмотрено эксплуатационной документацией.

162. Допускается применение деревянных настилов площадок, доков, помостов и стремянок при условии использования огнезащищенной древесины IA группы по эффективности огнезащиты. Промасленные доски должны своевременно заменяться новыми.

163. Ввод воздушного судна в ангарное сооружение или самолеторемонтный корпус допускается не ранее чем через 20 минут после остановки двигателей. При этом воздушное судно должно быть с освобожденными от топлива баками, снятыми аккумуляторами и кислородными баллонами, освобожденной от кислорода кислородной системой.

164. Ангарные сооружения и самолеторемонтные корпуса должны быть оборудованы прямой телефонной связью с противопожарным подразделением либо ближайшим пожарным аварийно-спасательным подразделением МЧС.

165. Находящиеся в ангарных сооружениях или самолеторемонтных корпусах воздушные суда должны быть обеспечены буксировочными приспособлениями.

166. Воздушные суда, поставленные на гидродомкраты или ложные шасси, необходимо располагать в задних рядах. Воздушные суда, которые невозможно эвакуировать, должны быть защищены стационарными установками пожаротушения.

167. Для каждого ангарного сооружения или самолеторемонтного корпуса разрабатывается план эвакуации и защиты воздушных судов при пожаре, в котором должны быть отражены:

порядок вызова противопожарного расчета аэродрома (аэропорта);

порядок и очередность эвакуации воздушных судов;

действия по защите неэвакуируемых воздушных судов;

применяемые средства тушения пожара и защиты строительных конструкций;
эвакуационные буксировочные средства, их местонахождение и порядок вызова;
расчет числа людей, привлекаемых для эвакуации воздушного судна, способ их оповещения и сбора в рабочее и нерабочее время;
площадки для рассредоточения эвакуируемых воздушных судов.

Указанный план должен находиться в месте, доступном для работников.

168. Тренировки по отработке действий работников при пожаре должны осуществляться не реже одного раза в квартал и регистрироваться в соответствующем журнале.

169. В ангарных сооружениях и самолеторемонтных корпусах не допускаются:
устройство антресолей и перегородок из сгораемых конструкций и материалов;
заправка воздушного судна топливом и смазочными материалами;
подогрев, запуск и опробование двигателей;
производство малярных работ;
применение открытого огня, а также проведение сварочных и других огневых работ;
въезд в сооружение или корпус (работа в них) неисправных механических транспортных средств и других механизмов с двигателями внутреннего сгорания без искрогасителей на выхлопных трубах;

загромождение ворот, выездов и эвакуационных выходов;
промывка двигателей, узлов и деталей пожароопасными органическими растворителями, горюче-смазочными материалами.

ГЛАВА 14

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ПРОМЫВОЧНЫХ И ОКРАСОЧНЫХ РАБОТ

170. Требования пожарной безопасности к помещениям, окрасочному оборудованию:

полы промывочных и окрасочных цехов, лакокрасочных лабораторий и краскозаготовительных отделений должны быть несгораемыми, электропроводными, стойкими к растворителям и исключаяющими искрообразование;

внутренние поверхности стен промывочных и окрасочных цехов на высоту не менее 2 метров должны быть облицованы негорючим материалом, позволяющим обеспечить легкую очистку от загрязнений;

помещения промывочных и окрасочных цехов, лакокрасочных лабораторий и краскозаготовительных отделений не допускается эксплуатировать при неисправной механической приточно-вытяжной вентиляции и местной вытяжной вентиляции от окрасочных камер, ванн окунания, установок облива, постов ручного окрашивания, сушильных камер, участков промывки и обезжиривания поверхностей;

в помещениях промывочных и окрасочных цехов, лакокрасочных лабораторий и краскозаготовительных отделений должен осуществляться контроль за состоянием воздушной среды;

поверхности приборов отопления в промывочных, окрасочных цехах и краскозаготовительных отделениях должны быть гладкими, не допускается их нагревание выше 95 °С. Запрещается применение ребристых радиаторов. Отопительные приборы следует оборудовать съемными экранами из негорючих материалов;

электрические пусковые устройства, кнопочные электромагнитные пускатели и другое оборудование должны устанавливаться вне промывочных, окрасочных и краскозаготовительных помещений;

окрасочные ванны должны быть оборудованы самозакрывающимися металлическими крышками без сквозных повреждений;

ловушки (отстойники с гидравлическими затворами) производственной канализации промывочных и окрасочных цехов должны быть исправными и очищаться от отходов краски в срок, определенный технологическим регламентом;

передвижное технологическое оборудование промывочных, окрасочных цехов и краскозаготовительных отделений (лестницы, стремянки, доки, тележки и другое) должно быть выполнено из искробезопасных материалов либо оборудоваться защитными устройствами, предупреждающими искрообразование при ударах и трении;

уборка промывочных и окрасочных цехов, краскозаготовительных отделений и лакокрасочных лабораторий, оборудования и рабочих мест должна производиться мокрым способом не реже одного раза в смену;

пролитые лакокрасочные материалы и растворители следует немедленно убирать с помощью опилок, песка, а также смывать водой;

обтирочные материалы после употребления должны убираться в специальные металлические ящики с плотно закрывающимися крышками и в конце каждой смены (а также по мере наполнения ящиков) удаляться из помещения;

при отсутствии в организации специально оборудованных помещений для проведения смывочно-покрасочных работ эти работы в порядке исключения могут осуществляться на специально отведенных и соответственно оборудованных площадках при условии выполнения следующих дополнительных требований:

наличие письменного разрешения (предъявления или наряда-допуска) на производство указанных работ;

установление на время работ дежурства пожарного расчета;

обеспечение места производства работ средствами пожаротушения, при этом пожарные рукава от пожарных кранов должны быть развернуты и готовы к применению;

осуществление указанных работ только на воздушном судне, установленном на шасси с подсоединенным к нему тягачом (водителем) для обеспечения его буксировки;

проведение перед началом работ проверки состояния электрооборудования ворот ангарного сооружения (дока), опробование их открытия, а также измерение сопротивления всех заземляющих устройств воздушного судна, дока, вентиляционных установок и другого технологического оборудования;

использование на период проведения смывочно-покрасочных работ только взрывозащищенного электрооборудования;

прекращение при проведении смывочно-покрасочных работ на воздушном судне иных работ, запрет на проезд транспортных средств в район проведения работ;

отсутствие на пути эвакуации воздушного судна посторонних предметов, оборудования и других воздушных судов;

ограждение места выполнения работ легкосъёмным ограждением и установление предупреждающих знаков «Посторонним вход запрещен», «Осторожно – идут огнеопасные работы»;

допуск к производству работ лиц, прошедших перед их началом специальный инструктаж. Работы должны проводиться под непосредственным контролем должностного лица (мастера);

запрет на применение переносных электросветильников при производстве промывочных и окрасочных работ в ангарах.

171. Для снятия зарядов статического электричества в процессе промывки, обезжиривания, окрашивания и сушки необходимо надежно заземлить технологическое оборудование, краскораспылители, трубопроводы (гибкие шланги) для растворителей и лакокрасок, а также окрашиваемые или промываемые воздушные суда, отдельные узлы, детали и другие изделия.

Значение сопротивления заземлительного электрода не должно превышать 10 Ом.

В органические пожароопасные растворители, используемые для промывки и обезжиривания воздушного судна, отдельных узлов и деталей или других изделий, необходимо вводить антистатические присадки. Промывку и обезжиривание рекомендуется производить только хлопчатобумажными салфетками, намотанными на металлическую сетку, соединенную проводом с заземлительным контуром.

Для предупреждения образования и снятия зарядов статического электричества необходимо:

не допускать ношения рабочими и служащими одежды из синтетических материалов и шелка, а также колец и браслетов;

предусматривать устройство заземленных зон поверхностей на помостах и рабочих площадях цеха, заземление дверных ручек, поручней лестниц, рукояток приборов, обеспечивать работающих токопроводящей обувью и антистатическими браслетами;

обязывать работников периодически (как можно чаще) снимать с себя заряды статического электричества путем прикосновения оголенными руками к заземленным металлическим предметам или оборудованию на расстоянии не менее 2 метров от органических растворителей, лаков и красок.

172. Промывка и обезжиривание воздушного судна, съемных узлов, деталей и других изделий должны производиться негорючими техническими моющими средствами. Применение пожароопасных органических растворителей допускается в случаях, если по технологическим требованиям не могут быть применены иные растворители.

При производстве работ по промывке и обезжириванию должны соблюдаться настоящие специфические требования и другие нормативные правовые акты.

Приготовление составов для промывки и обезжиривания, промывка и обезжиривание деталей должны производиться в специально оборудованных местах с отсосом воздуха снизу или на специальных столах, оборудованных вытяжной вентиляцией, или в вытяжных шкафах, или на открытой площадке. При этом габариты деталей не должны выходить за пределы бортовых отсосов или вытяжного шкафа.

Столы и вытяжные шкафы в промывочных помещениях должны размещаться в соответствии с утвержденной планировкой. Покрытие столов должно быть из цветного металла, данное покрытие необходимо заземлить.

Промывка или обезжиривание поверхностей воздушного судна должны производиться одновременно по ограниченным участкам на площади не более 3 кв. метров с использованием не менее 2 хлопчатобумажных салфеток (тампонов). Свободная от работы салфетка (тампон) должна находиться на заземленной поверхности.

Во время выполнения внутри фюзеляжа работ по обезжириванию его поверхности растворители должны находиться в плотно закрывающейся небыющей таре вместимостью не более 2 литров.

При выполнении смывочных работ на поверхности воздушного судна количество смывочных материалов на рабочем месте не должно превышать 5 литров.

173. Окрашивание способом распыления должно производиться в окрасочных камерах при централизованной подаче лакокрасочных материалов. Красконагнетательные бачки должны располагаться вне окрасочных камер. Давление сжатого воздуха в системе подачи лакокрасочных материалов необходимо контролировать с учетом недопустимости превышения величины, установленной технологией.

Местная вентиляция окрасочных камер должна быть заблокирована с устройством централизованной подачи лакокрасочных материалов для прекращения подачи лакокрасочных материалов в случае отключения вентиляции.

Установка для подогрева лакокрасочных материалов и воздуха при пневматическом распылении должна быть взрывозащищенной, снабжена редуктором и предохранительным клапаном. Требуемый температурный режим необходимо поддерживать автоматически.

Воздух, отсасываемый с мест окраски распылением, должен очищаться от образующегося аэрозоля краски «мокрым» способом в гидрофилтрах.

Краскораспылители и шланги в конце смены следует очищать и промывать от остатков лакокрасочных материалов.

Окрасочные камеры необходимо очищать от осевшей краски по мере ее накопления при работающей вентиляции, но не реже одного раза в неделю.

Ванны гидрофильтров очищают по мере накопления краски – не реже одного раза в неделю от осевшей краски и не реже одного раза в смену от краски, плавающей на поверхности воды.

174. Окрашивание изделий в электростатическом поле высокого напряжения должно производиться в специальной электроокрасочной камере, оборудованной искропредупреждающим устройством, заблокированным с источником высокого напряжения и автоматической предупредительной сигнализацией.

Электроокрасочные камеры снабжаются автоматическими разрядниками в закрытом исполнении и ручными разрядниками для снятия остаточного заряда с высоковольтного оборудования после выключения высокого напряжения.

Высоковольтное оборудование должно иметь токоограничительное сопротивление.

Электроокрасочные устройства должны быть оборудованы блокировкой, исключающей включение распылительных устройств при неработающей вентиляции, или неподвижном конвейере, или при выключенном высоком напряжении.

Объем вентиляционного воздуха в электроокрасочных камерах должен быть достаточным для разбавления паров растворителей до концентрации их в паровоздушной смеси, не превышающей 20 процентов нижнего предела взрываемости.

Конструкция подвесок для изделий на конвейере не должна допускать раскачивания окрашиваемых изделий во время работы конвейера. При неправильном положении изделий на конвейере установку следует отключить и исправить положение изделий.

Лакокрасочные материалы, применяемые для окраски в электростатическом поле, допускаются к применению в установках централизованно только после проверки их электрических параметров (удельного, объемного сопротивления и диэлектрической проницаемости).

175. Окрашивание способом окунания должно производиться в специальных ваннах.

Ванны объемом до 0,5 куб. метра оборудуются бортовыми отсосами и плотно закрывающимися крышками. Ванны должны быть обязательно закрыты в период перерыва в работе.

При применении окрасочных ванн объемом свыше 0,5 куб. метра должно быть предусмотрено их укрытие в специальные камеры, оборудованные вентиляцией, а для ванн объемом свыше 1 куб. метра также должен быть предусмотрен аварийный слив лакокрасочных материалов в подземный резервуар, расположенный за пределами цеха на расстоянии не менее 1 метра от глухой стены здания и не менее 5 метров от стены при наличии в ней проемов. Вместимость резервуара должна обеспечивать возможность слива всех красок, находящихся в ваннах. Слив краски самотеком должен осуществляться по сливной трубе от ванны к резервуару. Диаметр трубопровода, угол наклона в сторону резервуара и другие параметры должны иметь размеры, позволяющие обеспечить слив краски в резервуар не более чем за 4 минуты. Сливная труба должна снабжаться автоматической задвижкой, обрывающейся при срабатывании установки автоматического пожаротушения.

Эксплуатация окрасочных ванн при неработающей вентиляции камер (бортовых отсосов) не допускается.

Вентиляция должна быть заблокирована с конвейером для прекращения его работы в случае отключения вентиляции.

Перемешивание лакокрасочных материалов в ваннах окунания объемом более 1 куб. метра должно быть механизировано.

176. Окраска воздушного судна должна производиться в цехах, ангарах, отделениях, соответствующих настоящим специфическим требованиям, а также с учетом особенностей организации технологического процесса.

При отсутствии в организации малярных цехов (ангаров) окраска воздушного судна должна производиться на открытом воздухе на отведенных и оборудованных для этой цели площадках.

Перед покраской должны быть проверены система автоматического пожаротушения цеха, а также работоспособность ворот ангарных сооружений. При неисправной системе пожаротушения или ворот проведение окрасочных работ не допускается.

Во время окраски воздушных судов 1–3 классов непосредственно у цеха (ангарного сооружения) должен находиться тягач (водило) с водителем.

В окрасочном цехе (ангарном сооружении) допускается окрашивание только одного воздушного судна. При необходимости одновременной окраски двух и более воздушных судов они должны размещаться в изолированных помещениях, разделенных стенами (перегородками) класса пожарной опасности К0.

Окрасочные работы в воздушном судне необходимо осуществлять с разделением его на участки по отсекам. Окрасочные работы необходимо начинать с дальнего от основного эвакуационного выхода отсека.

При проведении окрасочных работ на воздушном судне не допускается:
одновременно проводить работы в нескольких отсеках;
одновременно проводить окраску внутренней и наружной поверхности воздушного судна;

прокладывать рукава вентиляционных установок через основные эвакуационные выходы.

177. Сушка окрашенных изделий должна производиться в специальных сушильных камерах, оборудованных вентиляцией, исключающей возможность образования в камере взрывоопасных концентраций и препятствующей выходу воздуха, загрязненного парами растворителя, из сушилок в помещение.

В сушильных камерах допускается рециркуляция воздуха, при этом концентрация растворителей в рабочем пространстве сушильных камер не должна превышать 20 процентов нижнего предела их взрываемости. Эксплуатация сушильных камер без предохранительных взрывных мембран не допускается.

Естественную сушку изделий, окрашенных нитроэмалями, перхлорвиниловыми эмалями, допускается производить на местах окраски или в укрытиях (шкафах, камерах), оборудованных местной вытяжной вентиляцией.

Сушильные камеры необходимо теплоизолировать с помощью негорючих материалов. Температура наружной поверхности камер не должна превышать 45 °С.

Нагревательные приборы сушильных камер следует защищать от соприкосновения с окрашенными изделиями и от попадания в них капель лакокрасочных материалов с окрашенных изделий.

Электрообогрев сушильных камер открытыми спиралями или применение электроконтактов внутри камеры не допускаются.

Температурный и газовоздушный режимы сушильных камер должны контролироваться измерительной аппаратурой, размещаемой в местах, доступных для наблюдения. Регулирование температуры в сушильных камерах должно быть автоматическим.

Вентиляционные установки сушильных камер должны автоматически блокироваться с устройствами для подачи теплоносителя и конвейером для прекращения подачи теплоносителя и остановки конвейера при отключении вентиляции.

В процессе сушки не допускается:

эксплуатировать сушильную камеру с неисправным электротепловым оборудованием или неисправными контрольно-измерительными приборами, сушить изделия без предварительного стока с них избыточных лакокрасочных материалов;

повышать температурный режим или увеличивать время нахождения изделий в сушильных камерах, предусмотренные установленной технологией.

ГЛАВА 15

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ РАБОТ ПО ГЕРМЕТИЗАЦИИ, ГИДРОИСПЫТАНИЯМ И ПРОКАЧКЕ ТОПЛИВНЫХ ОТСЕКОВ

178. Отделение приготовления герметиков должно располагаться в отдельном помещении, расположенном у наружных стен цеха, имеющем отдельный выход наружу.

179. Герметики следует приготавливать в специальных герметичных смесительных аппаратах или вытяжных шкафах при работающей вентиляции, которая должна обеспечивать скорость движения воздуха в открытом проеме шкафа не менее 0,6 метра в секунду. Приготовление или разжижение герметика на рабочих местах не допускается.

180. В отделении приготовления герметиков допускается хранение исходных материалов и растворителей в металлическом шкафу в количествах, не превышающих сменной потребности.

181. Герметики должны поступать к рабочим местам в плотно закрывающейся таре в количествах, которые можно использовать за время рабочей жизнеспособности герметика, но не более полусменной потребности.

182. При обезжиривании и герметизации отсеков (кессонов) методом полива наполнение их растворителями или герметиками должно производиться централизованно по системе трубопроводов.

183. Нанесение герметиков пульверизационным методом следует производить в отдельном помещении в камере, изготовленной из несгораемых материалов и оборудованной приточно-вытяжной вентиляцией.

184. Вулканизацию и сушку герметиков в конструкциях необходимо производить в сушильных камерах путем продувки подогретым воздухом или нейтральными газами с температурой не более 70 °С. Концентрация паров растворителей в воздухе рабочего пространства сушильных камер и агрегатов воздушного судна не должна превышать 20 процентов нижнего предела их взрываемости. Контроль концентрации паров легковоспламеняющейся жидкости должен осуществляться автоматическими газоанализаторами.

185. Около воздушного судна у входа в герметизируемые отсеки должны быть вывешены предупреждающие знаки или установлены световые табло с надписью «Внимание! Идет герметизация отсеков. Взрывоопасно».

186. Работник, осуществляющий работы внутри воздушного судна, должен быть обеспечен резиновым ковриком из токонепроводящей резины, асбестовым одеялом размером 1,5 x 1,5 метра, емкостями с герметиком вместимостью не более 0,2 литра и растворителем вместимостью не более 0,5 литра, двумя-тремя салфетками из хлопчатобумажной ткани для протирки, металлическим ящиком (банкой) с плотной крышкой для сбора использованных салфеток.

187. Очистку герметизируемых участков воздушного судна от наплывов (излишков) герметиков, а также тары из-под герметиков следует производить механическим способом. Очистка растворителями с добавкой антистатических присадок допускается в случаях, когда по технологическим требованиям не может быть применен механический способ.

188. Отходы герметиков, использованные хлопчатобумажные салфетки необходимо помещать в металлические емкости с плотно закрывающимися крышками по мере их накопления и обязательно по окончании каждой смены удалять из помещения.

189. При испытании воздушного судна на герметичность, прокачке и промывке изделий и агрегатов топливом необходимо добавлять в рабочие жидкости антистатические присадки, а рабочие места оборудовать устройствами, позволяющими быстро собрать пролитое топливо и удалить его.

190. Перед испытанием на герметичность топливные отсеки должны быть проверены на отсутствие в них металлической стружки и загрязнений. После испытания на герметичность топливные отсеки должны быть заполнены инертным газом с отметкой в технологическом паспорте.

191. В цехах, отделениях и на участках проверки герметичности, проведения гидроиспытаний и прокачки устройство промежуточных расходных сосудов для топлива не допускается.

192. Монтажные работы, связанные с испытанием армированных шлангов, должны проводиться в изолированных помещениях на рабочих столах, обшитых негорючим

материалом, исключающим искрообразование, и инструментом, изготовленным из цветного металла.

193. На рабочих местах гидроиспытаний и прокачки должны быть установлены приборы, контролирующие температуру рабочей жидкости, давление и загазованность помещений.

194. Перед входом на участок проверки герметичности топливом, гидроиспытаний и прокачки во время работы должны быть вывешены предупреждающие знаки или установлены световые табло с надписью «Внимание! Идет испытание. Взрывоопасно».

195. Подогрев рабочей жидкости, предусмотренный технологией прокачки, должен проводиться в расходных бачках, установленных в изолированных от испытательных установок помещениях.

196. Подогрев масла и топлива в расходных бачках допускается производить только с помощью пара или горячей воды.

197. Значение температуры и уровень рабочей жидкости в бачках для подогрева не должны превышать величин, предусмотренных технологическим процессом. Как правило, расходные бачки должны иметь устройство для автоматического поддержания установленной технологией температуры.

198. На участке испытания агрегатов двигателей следует соблюдать следующие требования:

помещение участка и испытательные стенды должны иметь приточно-вытяжную вентиляцию, необходимо все оборудование заземлить и обеспечить его взрывобезопасное исполнение;

стендовые помещения должны быть оборудованы установками пенного тушения, прямой телефонной связью с противопожарным подразделением;

испытательные стенды должны быть оборудованы централизованной системой наполнения и устройством для аварийного сброса масла в специально оборудованные емкости;

при работе на стендах испытания бензоагрегатов следует применять инструмент из материала, не вызывающего искрообразование;

рабочие, занятые на участке испытания, должны быть в чистой спецодежде из плотной ткани, для которой необходимо установить периодичность стирки и химической чистки.

ГЛАВА 16

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ГАЛЬВАНИЧЕСКИХ РАБОТ

199. При проведении работ по обезжириванию, мойке, обезводораживанию, декапированию, гидрофобизации, снятию нагара с рабочих лопаток турбин, нанесению спецслоев с применением легковоспламеняющейся жидкости, составов и массы в гальванических цехах (участках) должны соблюдаться настоящие специфические требования и другие нормативные правовые акты.

200. При нанесении гидрофобного состава на детали окунанием ванны заземляются, обеспечиваются закрывающимися с помощью педали (других устройств) крышками и оборудуются бортовыми отсосами. Борты ванн должны быть облицованы цветным металлом.

201. При химическом и электролитическом обезжиривании поверхность раствора в ванне в процессе работы должна периодически очищаться от жировых загрязнений, песка и пены. Ванна должна иметь специальный сливной карман.

202. Эксплуатация гальванических ванн и ванн для травления при неработающих местных отсосах системы вентиляции не допускается.

203. Согласно технологическому регламенту (но не реже одного раза в смену) в травильные ванны должны вводиться специальные присадки, уменьшающие выделение водорода.

204. Величина плотности тока в гальванических ваннах должна соответствовать количеству загруженных деталей.
205. Гальванические ванны должны быть изолированы от земли, а сборные баки для отработанных электролитов заземлены.
206. Ванны для обезводораживания, промасливания и консервации должны оборудоваться плотно закрывающимися крышками из негорючих материалов. Указанные крышки должны быть без сквозных повреждений.
207. Эксплуатация ванн без исправных, работающих терморегуляторов, а также автоматических сигнальных и отключающих устройств не допускается. В случае превышения допустимой температуры, а также выхода из строя терморегуляторов ванна должна автоматически отключаться с подачей звукового и светового сигналов.
208. Эксплуатация ванны при отключенной местной вытяжной вентиляции не допускается.
209. Уровень масла в ванне после нагрузки ее деталями должен быть не менее чем на 0,2 метра ниже краев ванны.
210. После обезводораживания, промасливания и консервации под детали устанавливаются специальные устройства (лотки, противни, столы-подставки и другое).
211. Местные вытяжные устройства оборудования, на котором производятся операции по шлифовке и полировке под покрытие и по покрытию деталей с выделением при этом фетровой, войлочной и металлической пыли, должны быть исправными. Осевшую на конструкции и оборудование пыль необходимо очищать в сроки, установленные инструкцией (но не реже одного раза в неделю, а также по мере накопления).
212. Применяемое для обезводораживания масло необходимо проверять на величину температуры вспышки не реже одного раза в два дня. Температура вспышки масла должна быть на 20 °С ниже температуры технологического процесса, но не ниже 220–230 °С.
213. Кладовые для хранения сменного запаса легковоспламеняющейся жидкости и горючей жидкости, кислот, химикатов и других материалов должны располагаться в изолированных помещениях, огражденных строительными конструкциями класса К0.
214. В кладовых должны соблюдаться условия совместного хранения веществ и материалов согласно настоящим специфическим требованиям, при этом не допускается:
- хранить хромовый ангидрид с легковоспламеняющимися и горючими жидкостями, лакокрасочными материалами, уксусной кислотой и другим;
 - перетаривать хромовый ангидрид в бидоны из-под аэролаков, нитрокрасок, нитроклея и другого;
 - размельчать хромовый ангидрид путем механического дробления. Хромовый ангидрид следует растворять целым барабаном;
 - хранить хромпик вместе с органическими материалами (тряпки, стружки, опилки);
 - хранить перекись водорода независимо от количества совместно с любыми легковоспламеняющимися и горючими жидкостями и металлическими порошками алюминия, магния и их сплавами;
 - хранить уксусную и муравьиную кислоту совместно с другими кислотами и материалами;
 - зачищать металл напильниками, металлическими щетками или другим искрообразующим инструментом.
215. Цианирование деталей должно производиться в отдельном помещении. Допускается цианирование в потоке гальванического цеха (участка) при обязательном устройстве сплошных несгораемых перегородок до потолка с оставлением лишь необходимых закрываемых проемов для потоков.
216. В помещении цианирования деталей установка шкафов, столов, устройство полов, стеллажей, стоек из горючих материалов не допускаются.
217. Пусковые устройства системы вентиляции должны устанавливаться снаружи помещения.

218. Не допускается устанавливать ванны с цианистыми растворами вместе с кислотными ваннами, а также применять и хранить кислоты в помещении цианирования.

219. Вскрытие барабанов с хромовым ангидридом и тары с цианистой солью должно производиться безударным инструментом.

220. Инструмент, применяемый при выполнении работ с гидрофобной жидкостью, клеями и другими горючими жидкостями и составами, должен быть изготовлен из материалов, исключающих искрообразование.

221. Нанесение клеевых композиций на детали должно производиться в специально оборудованном месте с отсосом воздуха снизу или на столах, оборудованных местными бортовыми отсосами.

222. При пульверизационном способе нанесения гидрофобного состава все работы должны производиться в специально оборудованных камерах.

ГЛАВА 17

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ РАБОТ С ПЛАСТМАССОЙ И КЛЕЕМ

223. Стены, потолки, иные конструкции, а также технологическое оборудование производственных помещений должны иметь гладкую, легкоочищаемую и влагостойкую поверхность.

224. Оборудование и аппараты, при работе которых образуется большое количество взрывоопасной пыли (роторные машины, таблеточные машины и другое), должны быть герметичными.

225. Механическое оборудование и режущий инструмент должны быть оснащены устройствами для отсасывания пыли непосредственно из зоны резания.

226. Очистка оборудования должна осуществляться только после отключения его от источников питания.

227. Сушильные камеры, пропиточные установки, автоклавы и другие нагревательные устройства должны быть оборудованы исправными измерительными и регулирующими устройствами, средствами аварийной сигнализации.

228. Электропитание нагревателей стационарных пресс-форм и нагревательных плит должно иметь напряжение не более 36 вольт.

229. Наружные поверхности пресс-форм и нагревательных плит должны иметь тепловую изоляцию. Температура поверхности оборудования во время работы не должна превышать температуру окружающего воздуха более чем на 45 °С.

230. Разогрев заготовок из органического стекла необходимо производить в термощафах, подогреваемых горячим воздухом от калориферов. Температура в обогреваемой камере должна поддерживаться на необходимом уровне автоматически.

231. При приготовлении рабочих составов смол должна соблюдаться последовательность добавок.

232. Станины технологического оборудования, корпуса электродвигателей, электроаппаратура, конструктивные части электронагревательных устройств, а также металлические части, которые могут оказаться под напряжением, должны быть заземлены.

233. Столы и вытяжные шкафы, на которых производится нанесение теплозащитных покрытий из неметаллических материалов (резиноподобные, текстолиты, асбест и другое), должны быть изготовлены из токопроводящих материалов и заземлены.

234. Технологическое оборудование (пропиточные установки, термопечи, сушильные камеры, механические станки, при работе которых выделяются пожаро- и взрывоопасные вещества (газообразные, пылеобразные и другие) должно быть обеспечено исправными местными вытяжными устройствами.

235. Проведение работ при выключенных вытяжных устройствах не допускается.

236. Местные отсосы вентиляционных систем, удаляющих пыль, должны быть оборудованы магнитными уловителями или защитными сетками.

237. Переработка формальдегида должна производиться при температуре, не превышающей температуру его плавления на 10 °С.

238. Использование для нагрева стекла открытых электроспиралей, а также нижнего электроподогрева не допускается. Допускается применение взрывозащищенных электрокалориферов.

239. Работы по обезжириванию поверхностей деталей, пресс-форм, оправок должны производиться в соответствии с настоящими специфическими требованиями.

240. Для промывки и обезжиривания поверхностей изделий, деталей и пресс-форм следует применять негорючие технические моющие средства.

241. Клеевые работы должны проводиться под руководством лица, ответственного за обеспечение пожарной безопасности участка.

242. Приточно-вытяжная вентиляция участков должна быть исправной и обеспечивать требуемый воздухообмен. Не допускается проводить работы с клеями при неработающей приточно-вытяжной вентиляции.

243. Количество клеев и материалов для обезжиривания на участке не должно превышать сменной потребности.

244. Клеи и легковоспламеняющиеся жидкости должны содержаться в закрытой небьющейся таре.

245. Производственное оборудование помещений, в которых осуществляются клеевые работы, должно иметь противоударную защиту, исключающую искрообразование.

246. Приготовление и разбавление клеевых композиций в местах производства клеевых работ не допускаются.

247. Нанесение клеевых композиций должно производиться механизированным способом в специально оборудованных камерах.

248. При нанесении клеевых композиций ручным способом (кистью, шпателем) клей на рабочие места должен доставляться из цеховых раздаточных кладовых в готовом виде в специальной герметичной таре.

249. Рабочий инструмент, применяемый при работе с клеями, должен быть изготовлен из материалов, исключающих искрообразование.

250. На время обеденного перерыва, по окончании работ по нанесению клея и по окончании смены емкости с остатками клея, легковоспламеняющейся жидкости, а также кисти и другие загрязненные клеем материалы (салфетки, тампоны и другое) должны быть убраны в специально отведенные для этого места.

251. Клеевые работы внутри воздушного судна должны проводиться в соответствии с настоящими специфическими требованиями.

ГЛАВА 18

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ РАБОТ С РЕЗИНОТЕХНИЧЕСКИМИ ИЗДЕЛИЯМИ

252. Работы по приготовлению резиновых клеев, прорезиниванию тканей, а также пропиточные работы следует осуществлять в зданиях не ниже IV степени огнестойкости.

253. Технологическое оборудование, пропиточные установки, режущий инструмент, сушильные камеры должны быть оборудованы местными вытяжными устройствами.

254. Полы помещений должны быть из токопроводящих и антистатических материалов и легко подвергаться очистке.

255. Металлические части здания, трубопроводы, клеемешалки, сосуды для растворителей и клея, столы для раскроя резины и нанесения клея должны быть надежно заземлены. Намоточные устройства пропиточных машин должны иметь приспособления для снятия зарядов статического электричества.

256. Обтирочный материал, применяемый для обезжиривания, и кисти для нанесения клея не должны содержать синтетических материалов.

257. Нагрев пресс-форм необходимо производить низковольтными нагревателями. Поддержание заданной технологической температуры должно обеспечиваться автоматически. Разогрев заготовок необходимо проводить в термошкафах, подогреваемых горячим воздухом от калориферов. Температура в обогреваемой камере должна поддерживаться на заданном уровне автоматически.

258. Измерительные, регулирующие и сигнализирующие устройства сушильных камер и другого оборудования должны быть исправными.

259. Цехи и вспомогательные помещения для изготовления резинотехнических изделий должны содержаться в чистоте. Производственные отходы и использованный обтирочный материал в процессе работы необходимо собирать в металлические ящики с крышками и по мере их накопления, но не реже одного раза в смену, выносить в установленное безопасное место.

260. Клеевые работы с резинотехническими изделиями должны проводиться в соответствии с настоящими специфическими требованиями.

ГЛАВА 19

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ТЕРМИЧЕСКИХ РАБОТ

261. Стены, потолки, иные конструкции, а также технологическое оборудование производственных помещений для термических работ должны иметь гладкую, легкоочищаемую и влагостойкую поверхность.

262. В термических цехах следует применять централизованную подачу масла.

263. Температура вспышки применяемых масел должна быть на 20 процентов выше температуры технологического процесса. Применяемые масла не должны давать коксующегося осадка.

264. Масла должны быть предварительно обезвожены под вакуумом, при этом в качестве теплоносителя следует применять пар.

265. Удаление осадка со дна ванны должно осуществляться механическим путем с помощью инструмента, исключающего искрообразование.

266. Эксплуатация масляных ванн без исправной централизованной системы охлаждения или индивидуальных устройств для охлаждения масла не допускается.

267. Маслоохладитель, фильтры, насосы и маслосборные резервуары централизованных систем маслоохлаждения должны устанавливаться в изолированном помещении, огражденном от иных помещений стенами (перегородками) класса пожарной опасности К0.

268. Эксплуатация ванн без исправных, работающих устройств для перемешивания масла, терморегуляторов, а также автоматических сигнальных и отключающих устройств не допускается. В случае превышения допустимой температуры масла, а также выхода из строя терморегуляторов ванна должна автоматически отключаться с подачей звукового и светового сигналов.

269. Операции загрузки закаливаемых изделий в ванну и выемка их из ванн должны быть механизированными.

270. При погружении деталей в масляные закалочные ванны должна соблюдаться скорость погружения, установленная технологическим регламентом (но не менее 15 метров в минуту).

271. Эксплуатация ванн для закалки при неработающих местных отсосах системы вентиляции не допускается.

272. Воздуховоды и каналы систем вентиляции должны быть оборудованы шиберами, сборниками для конденсата масла и должны очищаться в сроки, установленные технологическим регламентом. Выжигание конденсата в указанных системах не допускается.

273. Ванны объемом 5 куб. метров и более должны иметь аварийный слив масла. Ванны должны наполняться маслом не более чем на три четверти своего объема.
274. Объем маслосборного резервуара для аварийного слива должен быть на 30 процентов больше объема масла в закалочных ваннах и трубопроводах. Время слива всего масла не должно превышать 5 минут.
275. В нижней рабочей части масляной ванны и маслосборного резервуара должны быть установлены специальные краны для спуска конденсата.
276. Масляные (селитровые) ванны должны оборудоваться плотно закрывающимися крышками из негорючих материалов. Указанные крышки должны быть без сквозных повреждений.
277. В помещении закалочных ванн должны быть установлены ящики с сухим песком, лопаты, противопожарные полотнища.
278. Детали, загружаемые в селитровые ванны, должны быть тщательно просушены.
279. Перед загрузкой в расплавленную селитру необходимо обезжирить стальные детали, удалить окалину и окислы с поверхности, промыть, просушить и подогреть до температуры 125–150 °С.
280. Не допускается обработка в селитровых ваннах стальных деталей после их нагрева в цианистых солях.
281. В селитровых ваннах не допускается термическая обработка профилей, проката, штамповок и деталей из алюминиевых сплавов. Также не допускается нагрев в них деталей и изделий из магниевых и цинковых сплавов.
282. В селитровых ваннах могут применяться расплавы калиевой и натриевой селитры, нитрата натрия или их смесей. Использование аммонийной селитры не допускается.
283. Обогрев селитровых ванн должен производиться тэнами, размещенными вертикально по стенкам внутри ванны. Донный обогрев селитровой ванны как изнутри, так и снаружи не допускается.
284. Разогрев холодной ванны и повышение ее температуры необходимо производить постепенно во избежание местных перегревов селитры. Электрическая схема включения нагревателей должна позволять вести плавление селитры при пониженном напряжении.
285. Уровень расплавленной селитры в ванне при полной загрузке ее деталями должен быть ниже борта не менее чем на 150 миллиметров. Ванны должны быть оборудованы аварийным сливом. Объем емкости для аварийного слива должен быть на 30 процентов больше объема селитры в ванне и трубопроводах.
286. В селитровых ваннах не допускается проводить операции термической обработки с нагревом до температуры выше 450 °С.
287. Эксплуатация селитровых ванн без исправных, работающих автоматических терморегуляторов, а также автоматических сигнальных и отключающих устройств не допускается. В случае превышения допустимой температуры, а также выхода из строя терморегуляторов ванна должна автоматически отключаться с подачей звукового и светового сигналов.
288. Очистка ванны от накопившихся загрязнений, в том числе частиц металла, должна производиться не реже одного раза в месяц.
289. При воспламенении в ванне масла, селитры необходимо выключить электропитание, закрыть ванну крышкой и действовать согласно настоящим специфическим требованиям.
290. Тушить воспламенившуюся селитру до прибытия пожарных аварийно-спасательных подразделений допускается только сухим песком.
291. При работе с селитровыми ваннами запрещается:
допускать к эксплуатации селитровые ванны, не имеющие крышек;
загружать или догружать селитру без предварительного химического анализа;
хранить селитру вместе с другими материалами и на открытых площадках;

хранить у селитровых ванн легковоспламеняющиеся и горючие жидкости, легковоспламеняющиеся вещества и материалы;
пользоваться водой на расстоянии менее 10 метров от селитровой ванны;
оставлять работающие ванны без наблюдения независимо от степени их автоматизации.

ГЛАВА 20

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОТОРОИСПЫТАТЕЛЬНЫХ СТАНЦИЙ

292. Электрооборудование, топливопроводы, испытательные установки, двигатель должны быть заземлены.

293. Переносные электролампы должны быть во взрывозащищенном исполнении и работать от напряжения не выше 36 вольт.

294. В местах возможных утечек горючей жидкости должны устанавливаться поддоны для обеспечения стока ее в сборники.

295. При выполнении монтажных, ремонтных или регламентных работ на стендах, двигателях следует применять инструмент из материалов, исключающих искрообразование.

296. Снабжение топливом всех испытательных установок должно производиться централизованно непосредственно по трубопроводам из расходного топливохранилища. Топливохранилище должно располагаться на расстоянии не менее 100 метров от мотороиспытательной станции.

297. Не допускается устройство промежуточных расходных емкостей на испытательных установках (кроме емкостей стендовых фильтров, емкостей весовых или объемных расходомеров).

298. Магистральные топливопроводы должны прокладываться вне зданий.

299. Прокладка топливопроводов внутри зданий должна производиться в изолированных каналах, засыпанных сухим песком вплотную до перекрытия канала.

300. Для проверки соединений трубопроводов в местах их отвода от магистральных трубопроводов необходимо устраивать контрольные колодцы.

301. Подводка топливопроводов к испытательным установкам должна производиться через помещения технологического оборудования или непосредственно в бокс. Топливопровод при вводе в помещение испытательной станции должен иметь запорный вентиль и пожарный автономный быстродействующий клапан с дистанционным управлением из кабины наблюдения. Стендовый пожарный кран должен находиться непосредственно в боксе у двигателя.

302. Топливопроводы к двигателю следует присоединять с помощью самозапирающихся клапанов, исключающих пролив топлива во время разъема соединений.

303. Все соединения топливопроводов должны быть герметичными.

304. Гибкие шланги топливопроводов в боксах должны защищаться от повреждений бронешитами, кожухами, иными приспособлениями. Шланги должны иметь минимальную длину.

305. Все испытательные установки необходимо оборудовать системой аварийного слива топлива. Емкость для слива следует располагать вне здания на расстоянии не менее 5 метров или в топливохранилище. Около крана (клапана) аварийного слива должна быть размещена табличка с надписью «Открыть при аварии или пожаре». Задвижки, клапаны аварийной системы слива должны быть окрашены в красный цвет. Аварийный трубопровод должен обеспечивать слив топлива в течение не более 5 минут.

306. Перед пуском двигателя для огневого запуска-испытания, при холодной прокрутке и ложном запуске следует открыть проемы в шахтах и заслонках выхлопной трубы, обеспечить кабину оператора бронезащитой.

307. Выездные ворота и двери бокса должны быть плотно закрытыми.

308. Осмотр и промывка фильтров изделия и стендовых магистралей должны производиться в передней части бокса при открытых входных и выходных заслонках (воротах, жалюзи).

309. Промывку оборудования стендов следует производить предназначенными для этого водными растворами.

310. При возникновении на испытательной установке пожара во время работы двигателя необходимо:

- убрать сектор газа в положение «Малый газ», снять всю нагрузку, выключить «Стоп-кран», закрыть перекрывной пожарный кран топлива;
- выключить все работающие помпы;
- закрыть заслонки (ворота) шахт всасывания и выхлопа;
- открыть кран аварийного слива топлива;
- отключить электропитание бокса;
- скрыть ручные краны подачи топлива в бокс;
- включить систему пожаротушения.

ГЛАВА 21

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРИГОТОВЛЕНИИ ЖИДКИХ ХИМИКАТОВ

311. Приготовление жидких химикатов производится на специально отведенных площадках в растворных узлах, металлических или бетонных емкостях.

312. Площадка растворного узла должна иметь искусственное покрытие с уклоном, обеспечивающим сток жидкости в яму-сборник, расположенную не ближе 20 метров от растворного узла.

313. Растворы химикатов, в процессе приготовления которых происходит выделение горючих газов, необходимо готовить в открытых емкостях. При выполнении работ в помещениях вентиляция помещений должна постоянно находиться в работающем состоянии и обеспечивать требуемый воздухообмен.

314. Бочки или бидоны с препаратами на масляной основе должны вскрываться специально предназначенными для этого гаечными ключами. Не допускается сбивать крышки молотком или другим искрообразующим инструментом.

ГЛАВА 22

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПОДГОТОВКЕ СЫПУЧИХ ХИМИКАТОВ

315. Площадка для подготовки сыпучих химикатов должна иметь искусственное покрытие. Допускается производить работы на грунтовой площадке, очищенной от растительности и горючих отходов.

316. Площадка должна быть свободной от тары, а по окончании работы ее необходимо очищать от химикатов. Количество химикатов на площадке не должно превышать сменной потребности.

317. Для подготовки химикатов можно использовать только исправные средства механизации. Двигатели внутреннего сгорания не должны иметь течи моторного масла и топлива.

318. Измельчение слежавшихся минеральных удобрений, в том числе аммиачной селитры, рекомендуется производить специальными средствами (машинами), которые в соединении с трактором (иным транспортным средством) необходимо устанавливать за пределами склада на площадке с твердым покрытием и под навесом.

319. Не допускается измельчение аммиачной селитры искрообразующим инструментом.

ГЛАВА 23

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ К РАЗМЕЩЕНИЮ И ОБОРУДОВАНИЮ ЗАГРУЗОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ АВИАЦИОННО-ХИМИЧЕСКИХ РАБОТ

320. При работе с пожароопасными химикатами (аммиачная селитра, хлорат магния, масляные препараты в концентрированном виде или их растворы в дизтопливе и других нефтепродуктах) на площадке устанавливается табличка с предупредительной надписью «Пожароопасно». Для курения отводится специальное место на расстоянии не менее 100 метров от загрузочной площадки. Данное место обозначается табличкой с надписью «Место для курения».

321. Классификация ядохимикатов по степени их пожарной опасности приведена согласно приложению 6, а несовместимые ядохимикаты – согласно приложению 7.

322. Химикаты, находящиеся на загрузочной площадке, должны быть защищены от воздействия солнечных лучей.

ГЛАВА 24

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЗАГРУЗКЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ХИМИЧЕСКИМИ ВЕЩЕСТВАМИ

323. Загрузка воздушного судна аммиачной селитрой должна выполняться только с помощью механизированных средств.

324. Заправку препаратов на масляной основе необходимо производить с помощью заправочных средств. Ручная заправка препаратов не допускается.

325. Заправка воздушного судна препаратами на масляной основе производится только после их заземления, при котором обеспечивается снятие статического электричества с воздушного судна и загрузчика.

326. Перед работой воздушного судна с препаратами на масляной основе на дренажных трубах баков для химикатов должны быть установлены огнепреградители.

327. Термокожух, бак воздушного судна для химикатов и его крышка не должны иметь повреждений.

328. Заправка или загрузка воздушного судна химикатами производится под руководством авиатехника, который должен находиться у воздушного судна и постоянно контролировать процесс его заправки (загрузки).

329. После загрузки (заправки) воздушного судна с его поверхности удаляются все просыпанные или пролитые вещества.

330. Средства механизации, используемые для подготовки, перемешивания, загрузки и транспортировки аммиачной селитры и препаратов на масляной основе, по окончании работы должны быть очищены от остатков химических веществ.

331. Места стоянки заправочных средств, сбора отработанного масла, слива и отстоя горючего должны быть обозначены.

332. При возникновении пожара во время полета необходимо выключить сельскохозяйственную аппаратуру, произвести посадку и принять все необходимые меры по тушению пожара имеющимися средствами.

ГЛАВА 25

ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ МОЙКЕ И ДЕГАЗАЦИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ АППАРАТУРЫ

333. Мойку и дегазацию воздушного судна и его сельскохозяйственной аппаратуры следует выполнять на дегазационной площадке по окончании смены (рабочего дня) с помощью:

моюще-дегазирующих средств ДИАС при ручном способе;

«Дегмос» (иных аналогичных препаратов) – при ручном и механизированном способах.

334. Дегазационная площадка должна размещаться на территории аэродрома на расстоянии не менее 50 метров от мест хранения и приготовления химикатов.

335. При смене в процессе работы одного химиката на другой необходимо тщательно очистить бак, дозирующую горловину, распылитель и опрыскиватель.

336. Моечно-дегазационная установка должна быть приспособлена для пожаротушения, укомплектована пожарными стволами и рукавами.

337. Перед началом очистки (мойки) воздушное судно должно быть заземлено.

ГЛАВА 26

ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ И ХРАНЕНИЮ АЭРОДРОМНЫХ ПОЖАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

338. Аэродромные пожарные автомобили должны соответствовать требованиям Авиационных правил (часть 170 «Сертификация оборудования аэродромов и воздушных трасс», том II «Сертификационные требования к оборудованию аэродромов и воздушных трасс»), а также других нормативных правовых актов Республики Беларусь, в том числе технических нормативных правовых актов.

339. Размещать пожарные аварийно-спасательные автомобили в аварийно-спасательных станциях необходимо таким образом, чтобы обеспечить беспрепятственное перемещение работников по сигналу тревоги между пожарными аварийно-спасательными автомобилями и между такими автомобилями и стенами.

340. В подразделениях, где находятся пожарные аварийно-спасательные автомобили, расстояние от транспортных средств до выступающих конструкций здания должно быть не менее 1 метра.

341. Ширина ворот в помещении должна быть на 1 метр больше ширины имеющихся в наличии транспортных средств. Ворота необходимо оборудовать ручными или автоматическими запорами, а также фиксаторами, предотвращающими их самопроизвольное закрывание.

342. Габариты стоянки транспортных средств необходимо обозначать белыми полосами шириной 0,1 метра, а также предусматривать упоры для задних колес транспортных средств. На передней стене у каждого ворот устанавливаются зеркала заднего обзора размером не менее 0,4 x 1 метр. На воротах или передней стене гаража размещается табличка с информацией о порядке посадки личного состава смены по тревоге.

343. В помещениях для стоянки техники необходимо предусматривать газоотводы от выхлопных труб для удаления газов от работающих двигателей транспортных средств. Система газоотвода должна быть постоянно подключена к выхлопной системе транспортных средств и саморазмыкаться в начале движения.

344. Запрещаются стоянка в гараже транспортных средств, не предусмотренных штатом, а также зарядка аккумуляторных батарей, применение открытого огня, отдых работников в транспортных средствах, хранение и заправка транспортных средств горюче-смазочными материалами.

345. Для обеспечения постоянной боевой готовности транспортные средства должны находиться в закрытом отапливаемом гараже с расчетной температурой воздуха не ниже плюс 16 °С. После каждого выезда транспортные средства должны быть очищены, протерты и поставлены в гараж.

ГЛАВА 27

ТРЕБОВАНИЯ К СИСТЕМАМ ПОЖАРНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ И АВТОМАТИЧЕСКИМ УСТАНОВКАМ ПОЖАРОТУШЕНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА

346. Контроль исправности и работоспособности систем пожарной сигнализации и автоматических установок пожаротушения воздушного судна должен проводиться перед каждым полетом. При этом проверяется:

целостность цепей электропроводки систем пожарной сигнализации;

отсутствие обрывов и коротких замыканий пожарных извещателей на массу (корпус) воздушного судна;

исправность систем визуальной индикации и звуковой сигнализации.

347. Техническое обслуживание систем пожарной сигнализации и автоматических установок пожаротушения, расположенных в воздушном судне, должно осуществляться в сроки, установленные в эксплуатационной документации завода-изготовителя. Объем технического обслуживания должен соответствовать регламентам технического обслуживания.

348. При внешнем осмотре стационарных систем пожарной сигнализации и автоматических установок пожаротушения воздушного судна в целях контроля их исправности определяется:

исправность сигнального диска саморазрядки;

наличие давления в огнетушителях по показаниям манометров, которое должно быть не менее требуемого согласно эксплуатационной документации;

исправность пиропатронов по сигнальным лампочкам в кабине экипажа.

ГЛАВА 28

ТРЕБОВАНИЯ К ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКЕ ЛИЧНОГО СОСТАВА ПРОТИВОПОЖАРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ АЭРОПОРТА (АЭРОДРОМА)

349. Профессиональная подготовка спасателей-пожарных и водителей пожарных аварийно-спасательных автомобилей противопожарных подразделений авиационных организаций осуществляется в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации ИКАО, а также требованиями нормативных правовых актов Республики Беларусь.

Допуск водителей к работе на пожарных аварийно-спасательных автомобилях осуществляется в соответствии с авиационными правилами «Организация работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Республики Беларусь».

350. Типовая учебная программа для подготовки личного состава противопожарных подразделений авиационных организаций согласно приложению 8 состоит из типовых учебно-тематических планов и предназначена для первоначальной и последующей подготовки (переподготовки) личного состава посредством обучения умелым, слаженным и эффективным приемам, а также способам коллективных действий.

351. На основании типовых учебно-тематических планов, предусмотренных в приложении 8, в противопожарных подразделениях авиационных организаций разрабатываются с учетом особенностей аэродрома рабочие учебно-тематические планы и расписания занятий по профессиональной подготовке обучаемых с учетом их категорий и направлений деятельности. При подготовке рабочих учебно-тематических планов допускаются изменения и дополнения тематики типовых учебно-тематических планов без сокращения общего количества часов по видам подготовки и дисциплинам.

352. Первоначальная подготовка спасателей-пожарных и водителей пожарных аварийно-спасательных автомобилей противопожарных подразделений авиационных организаций проводится на аварийно-спасательных станциях ежедневно в течение 10 дней по 2–6 часов в день, затем обучаемый проходит стажировку в своей дежурной смене без выезда на пожары. Стажировка спасателей-пожарных проводится в течение 3 рабочих смен, водителей – 8 рабочих смен.

353. По окончании стажировки квалификационная комиссия, назначенная руководителем авиационной организации, проверяет знания и практические навыки стажера и определяет возможность его допуска к самостоятельной работе. Результаты проверки знаний оформляются протоколом заседания квалификационной комиссии. Допуск к самостоятельной работе оформляется приказом (распоряжением) руководителя авиационной организации.

354. Последующая подготовка спасателей-пожарных и водителей пожарных аварийно-спасательных автомобилей противопожарных подразделений авиационных организаций проводится на смене во время дежурства.

355. Занятия с личным составом противопожарных подразделений авиационных организаций проводятся из расчета 12 часов в месяц с продолжительностью обучения по 2 часа в день. Начало учебного года – 2 января, окончание – 20 декабря.

356. Руководитель противопожарного подразделения авиационной организации обязан лично проверять организацию и качество обучения, посещаемость и успеваемость личного состава, а также оказывать практическую помощь в повышении методического, теоретического и практического уровня занятий.

Приложение 1
к специфическим требованиям
по обеспечению пожарной безопасности
для объектов гражданской
и государственной авиации

ОБЩАЯ СТРУКТУРА

оперативного плана по тушению пожаров на воздушных судах в аэропорту

Титульный лист.

Лист согласования.

Лист регистрации рассылки.

Лист регистрации поправок.

Лист обозначений и сокращений.

Оглавление.

Глава I. Общие положения.

1.1. Характеристика аэродрома.

1.2. Основные данные о конструкции воздушного судна.

1.3. Противопожарное водоснабжение.

1.4. Противопожарное обеспечение.

1.5. Средства пожаротушения (пожарно-техническое оборудование).

Глава II. Расчет сил и средств для тушения пожаров на воздушном судне.

2.1. Расчетные данные для тушения силовых установок воздушного судна, в том числе необходимое количество огнетушащих веществ при тушении силовых установок на воздушном судне.

2.2. Расчетные данные для тушения пожаров внутри фюзеляжа воздушного судна.

2.3. Расчетные данные для охлаждения фюзеляжа воздушного судна.

2.4. Расчетные данные для тушения разлитых под фюзеляжем горюче-смазочных материалов.

Глава III. Рекомендации по тушению пожара на воздушном судне.

3.1. Рекомендации руководителю тушения пожара по тушению пожара разлитого топлива.

3.2. Рекомендации руководителю тушения пожара по тушению пожара внутри фюзеляжа воздушного судна.

3.3. Рекомендации руководителю тушения пожара по тушению пожара силовых установок.

3.4. Рекомендации руководителю тушения пожара по тушению пожара шасси.

3.5. Рекомендации по спасанию людей, находящихся на горящем воздушном судне.

3.6. Рекомендации по тушению пожара на воздушном судне, перевозящем опасные грузы.

Глава IV. Мероприятия по соблюдению правил охраны труда. Охрана труда и техника безопасности при тушении пожара на воздушном судне.

Глава V. Приложения.

Приложение 1. Схема водоисточников на аэродроме.

Приложение 2. Сведения о наличии пожарной аварийно-спасательной техники, ее технических характеристиках и производительности лафетных стволов.

Приложение 3. Схема тушения пожара при разливе авиационного топлива.

Приложение 4. Схема тушения пожара внутри фюзеляжа.

Приложение 5. Схема тушения пожара силовой установки.

Приложение 6. Схема тушения пожара шасси.

Приложение 7. Оперативная карта тушения пожаров на воздушном судне.

Приложение 2

к специфическим требованиям
по обеспечению пожарной безопасности
для объектов гражданской
и государственной авиации

МИНИМАЛЬНЫЕ РАЗМЕРЫ

пенной полосы, наносимой на взлетно-посадочную полосу аэродрома

Тип воздушного судна	Размеры пенной полосы		
	толщина пенного слоя к моменту посадки воздушного судна, не менее сантиметров	длина, метров	ширина, метров
1. Двухмоторный винтовой	5	600	12
2. Двух- и трехмоторный с газотурбинными двигателями	5	750	12
3. Четырехмоторный винтовой	5	750	24
4. Четырехмоторный с газотурбинными двигателями	5	900	24

Приложение 3

к специфическим требованиям
по обеспечению пожарной безопасности
для объектов гражданской
и государственной авиации

КАТЕГОРИИ

взлетно-посадочной полосы по уровню пожарной защиты аэродрома

На аэродроме должна быть определена категория каждой взлетно-посадочной полосы по уровню пожарной защиты в зависимости от размеров наибольшего воздушного судна, использующего взлетно-посадочную полосу (таблица 1).

Таблица 1

Категория взлетно-посадочной полосы по уровню пожарной защиты	Длина фюзеляжа наибольшего воздушного судна, метров	Максимальная ширина фюзеляжа наибольшего воздушного судна, не более метров
1	8,99 и менее	2
2	9,0–11,99	2
3	12,0–17,99	3
4	18,0–23,99	4
5	24,0–27,99	4

6	28,0–38,99	5
7	39,0–48,99	5
8	49,0–60,99	7
9	61,0–75,99	7
10	76,0 и более	8

Если максимальная ширина фюзеляжа наибольшего воздушного судна превышает величину, указанную в таблице 1, то категория взлетно-посадочной полосы по уровню пожарной защиты повышается на одну ступень (за исключением категории 10) относительно определенной по таблице 1.

При выполнении грузовых перевозок грузовыми воздушными судами (без наличия на борту коммерческих пассажиров) категория взлетно-посадочной полосы по уровню пожарной защиты может быть переклассифицирована (таблица 2).

Таблица 2

Категория взлетно-посадочной полосы	
по уровню пожарной защиты	по уровню пожарной защиты для грузовых воздушных судов
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	5
7	6
8	6
9	7
10	7

Приложение 4
к специфическим требованиям
по обеспечению пожарной безопасности
для объектов гражданской
и государственной авиации

КОЛИЧЕСТВО

пожарных аварийно-спасательных автомобилей, находящихся в боевой готовности, нормативный запас огнетушащих составов, одновременно доставляемых на пожарных аварийно-спасательных автомобилях к месту авиационного происшествия, и суммарная производительность подачи огнетушащих составов

Категория уровня пожарной защиты взлетно-посадочной полосы	Количество пожарных автомобилей, единиц	Количество огнетушащих составов, литров	В том числе пенообразователя, литров	Суммарная производительность подачи огнетушащих составов, литров в секунду
1	1	800	55	6
2	1	1 700	120	14
3	1	2 600	180	20

4	2	8 000	500	60
5	2	12 000	840	80
6	2	15 200	1 060	100
7	3	24 000	1 680	133
8	4	32 500	2 160	180
9	4	41 000	2 870	220
10	5	49 500	3 580	260

Приложение 5

к специфическим требованиям
по обеспечению пожарной безопасности
для объектов гражданской
и государственной авиации

МИНИМАЛЬНЫЕ НОРМЫ

**положенности пожарно-технического, аварийно-спасательного оборудования,
инструмента и инвентаря, наличия складских запасов для пожарных аварийно-
спасательных автомобилей авиационных организаций**

Наименование оборудования, инструмента и инвентаря	Еди- ница изме- рения	Нормы положенности для автомобилей						Складские запасы
		АА 12-70, АА 12-130, 12-150	АА-60 «МАЗ» (7310)	АА8/60 «КАМАЗ» (43118)	АА-4 «КАМАЗ» (43105)	АЦ-40 «Урал» (375)	«ARFF IMPACT IVECO»	
1. Ствол лафетный стационарный	штук	1	1	1	1	1	1	—
2. Ствол бамперный стационарный	»	1	—	1	1	—	1	—
3. Осветительная мачта стационарная	»	1	—	—	—	—	1	—
4. Установка углекислотного тушения стационарная	»	1	—	1	—	—	1	—
5. Запасные баллоны к углекислотной установке	»	—	—	—	—	—	—	2 на службу
6. Сигнальная громкоговорящая установка	»	1	—	1	1	1	1	—
7. Рукав всасывающий, длина 4 метра, диаметр 150 миллиметров	»	—	2	—	—	—	—	1 на службу
8. Рукав всасывающий, длина 4 метра, диаметр 125 миллиметров	»	2	—	2	2	2	—	»
9. Рукав всасывающий, длина 4 метра, диаметр 100 миллиметров	»	—	—	4	—	—	2	»
10. Рукав напорно- всасывающий, длина 4 метра, диаметр 75 миллиметров	»	2	1	2	1	2	—	»

11. Рукав напорный для ПК, длина 4 метра, диаметр 77 миллиметров	»	2	2	2	2	2	2	2 на службу
12. Рукав напорный, длина 20 метров, диаметр 51 миллиметр	»	6	4	6	6	4	6	200 процентов от нормы
13. Рукав напорный, длина 20 метров, диаметр 66 миллиметров	»	10	5	5	5	5	4	»
14. Рукав напорный, длина 20 метров, диаметр 77 миллиметров	»	—	8	6	—	5	—	»
15. Сетка всасывающая СВ-150/125/100	»	1	1	2	1	1	1	1 на службу
16. Разветвление трехходовое РТ-80/70	»	2	2	1	1	2	2	»
17. Водосборник ВС-150/125	»	1	1	—	1	1	—	1 на автомобиль
18. Головка соединительная переходная, размеры 51 х 66 миллиметров	»	2	2	2	2	1	2	»
19. Головка соединительная переходная, размеры 51 х 77 миллиметров	»	2	2	2	1	1	2	»
20. Головка соединительная переходная, размеры 66 х 77 миллиметров	»	—	2	1	2	2	1	»
21. Гидроэлеватор Г-600	»	—	—	—	—	—	—	1 на службу
22. Ключ соединения всасывающих рукавов	»	2	2	2	2	2	1	1 на автомобиль
23. Ключ соединения напорных рукавов	»	2	2	2	2	2	2	»
24. Задержка рукавная	»	3	3	3	3	3	3	2 на автомобиль
25. Зажим рукавный	»	2	2	2	2	2	2	»
26. Ствол пожарный РС-70	»	1	2	1	—	2	—	2 на службу
27. РСК-50 или аналог	»	1	2	1	1	1	2	»
28. СВП-4 или аналог	»	1	1	1	1	1	1	»
29. Ствол-пробойник	»	1	—	2	2	—	—	—
30. Генератор пены (ГПС-600, «Пурга» или аналог)	»	2	2	2	2	2	1	2 на службу
31. Установка пожарная «Пурга-30»	»	1	1	—	—	—	—	1 на службу

32. Топор тяжелый (аэродромный)	»	1	2	1	1	1	1	»
33. Колонка пожарная	»	1	1	1	1	1	1	»
34. Крюк для открывания крышек ПГ	»	1	1	1	1	1	1	»
35. Нож для резки привязных ремней	»	2	3	2	2	2	2	1 на автомобиль
36. Пояс пожарного с карабином и топором	»	2	3	2	2	2	3	3 на службу
37. Огнетушитель ОП-100 (2 ОП-50)	»	1	1	—	—	—	—	1 на автомобиль
38. Огнетушитель ОП-8 (ОП-4, ОУ-5)	»	1	1	1	1	1	1	»
39. Лестница выдвижная трехколенная (двухколенная)	»	—	—	1	1	1	1	1 на службу
40. Лестница-палка (складная лестница)	»	1	—	1	1	—	1	»
41. Лестница-стремянка	»	—	1	—	—	1	—	—
42. Лестница-штурмовка	»	—	—	—	1	1	—	1 на службу
43. Костюм теплоотражательный ТОК-200	»	2	3	2	2	2	3	1 на автомобиль
44. Ручной электроинструмент (УШМ)	»	1	—	—	—	—	—	1 на службу
45. Бензорез с запасным диском	»	1	1	1	1	1	1	»
46. Бензопила с запасной цепью	»	1	—	1	—	—	—	—
47. Сапоги с антипрокольной стелькой	»	2	3	2	2	2	3	2 на службу
48. Индикатор напряжения Пин-90	»	1	1	1	1	1	1	1 на службу
49. Фонарь электрический	»	2	2	2	2	2	3	50 процентов от нормы
50. Индивидуальные жетоны членов газодымозащитной службы (далее — ГДЗС)	»	по количеству членов боевого расчета						—
51. Аппарат на сжатом воздухе	»	по количеству членов боевого расчета и плюс один резервный						100 процентов от численности членов ГДЗС в смену
52. Сцепка для звена ГДЗС	»	1	1	1	1	1	1	—

53. Осветительная установка с запасной лампой	»	1	—	—	—	—	—	—
54. Электрогенератор 5–6 киловатт	»	1	—	—	—	—	1	—
55. Гидравлический инструмент (разжим-кусачки)	»	1	1	1	1	1	1	1 на службу
56. Веревка (пожарная, альпинистская), длина 25–30 метров	»	1	1	1	1	1	1	»
57. Лента для ограждения	пог. метров	200	200	200	200	200	200	1000 на службу
58. Комплект заземляющих устройств	комплектов	1	1	1	1	1	1	1 на службу
59. Ножницы диэлектрические	штук	1	1	1	1	1	1	»
60. Боты диэлектрические	пар	2	2	2	2	2	2	2 на службу
61. Перчатки диэлектрические	»	2	2	2	2	2	2	1 на службу
62. Коврик диэлектрический	штук	1	1	1	1	1	1	»
63. Лом легкий (лапчатый)	»	1	1	1	1	1	1	»
64. Лом тяжелый	»	1	1	1	1	1	1	»
65. Топор плотницкий	»	1	1	1	1	1	—	»
66. Лопата штыковая	»	1	1	1	1	1	1	»
67. Кувалда	»	1	1	1	1	1	1	»
68. Багор	»	1	1	—	—	—	1	—
69. Медицинская аптечка транспортная	»	1	1	1	1	1	1	—
70. Носилки медицинские (плащевые)	»	1	—	1	—	—	1	—
71. Мегафон	»	—	—	—	1	1	—	—
72. Болторез	»	1	—	—	—	—	1	—
73. Огнеупорное покрывало	»	1	—	—	—	—	1	—
74. Радиостанция автомобильная стационарная	»	1	1	1	1	1	1	—
75. Радиостанция носимая	»	2	2	2	2	2	2	—
76. Водительский инструмент	»	1	1	1	1	1	1	—
77. Знак аварийной остановки	»	1	1	1	1	1	1	—

78. Противооткатные колодки	»	2	2	2	2	2	2	—
79. Домкрат	»	1	1	1	1	1	1	1 на службу
80. Установка для покрытия взлетно-посадочной полосы пеной съемная	комплектов	1	—	1	—	—	1	—

Примечание. При приобретении авиационными организациями пожарных аварийно-спасательных автомобилей возможны изменения в комплектации. Боевой одеждой обеспечивается каждый находящийся на дежурстве (смене) работник, за исключением водителей пожарных аварийно-спасательных автомобилей. Складские нормы могут отличаться от указанных в настоящем приложении в зависимости от имеющихся на аэродроме пожарных аварийно-спасательных автомобилей по уровню пожарной защиты аэродрома. Резервные автомобили комплектуются при постановке в боевой расчет по уровню пожарной защиты аэродрома.

Приложение 6
к специфическим требованиям
по обеспечению пожарной безопасности
для объектов гражданской
и государственной авиации

КЛАССИФИКАЦИЯ ядохимикатов по степени их пожарной опасности

Степень пожарной опасности	Ядохимикаты
1. Вещества, обладающие окислительными свойствами и вызывающие самовозгорание всех горючих ядохимикатов	хлорат магния, хлорат-хлорид кальция, хлорная известь
2. Взрывоопасные и горючие жидкие препараты	антио, бромистый метил, бетанал, БИ-58 (рогор, фосфамид), бутифос, рексахлоран, карбофос, кельтан, метатион, метафос, метилмеркаптофос, полихлоркамфен, полихлорпинен, пропанид, препарат 30 и 30С, трихлораль-5, трихлорметафос, тиллам, фталафос, фазалон, эфиры 2.4-Д, эптам, хлор-ГФК, лейбоцид, валантон, сатурн, рицифон, фенагон, актеллик и другие
3. Взрывоопасные и горючие твердые и порошкообразные препараты	атразин, дикотекс, ДНОК, менурон, метаксон, монурон, пропазин, промтерин, сера коллоидная, сера молотая, смачивающие порошки серы, севин, симазин, ТМТД, фен-тиурам, ценеб, шашки и другие
4. Трудногорючие и негорючие ядохимикаты	анабазин сульфат, арсенат кальция, дихлораль-мочевина, дусты и смачивающие порошки гексахлорана и метафоса, эфиры 2.4-Д, аммиачная соль, гранозан и другие ртутные протравители, гексахлорбензол, которан, медный купорос, полимид, трихлорфенолят меди, трихлорацетат натрия, хлорокись меди, хлорат-хлорид кальция, фосфид цинка, цианамид кальция и другие
5. Вещества, разлагающиеся под действием влаги, тепла или кислоты с образованием горючих веществ	фосфид цинка, цинеб, кампозан М, цианоплав

Примечание. Определение пожароопасных свойств и других показателей химикатов, не указанных в настоящем приложении, производится на основании результатов испытаний или расчетов по методикам, утвержденным в установленном порядке, с учетом состояния технологических параметров и режимов (давление, температура и другое).

Допускается использование справочных данных, опубликованных в официальных изданиях.

Приложение 7
к специфическим требованиям
по обеспечению пожарной безопасности
для объектов гражданской
и государственной авиации

ПЕРЕЧЕНЬ несовместимых ядохимикатов

Цианоплав	Кислоты, гексахлоран на суперфосфате, хлорпикрин, щелочи
1. Фосфид цинка	кислоты, гексахлоран на суперфосфате
2. Хлорат магния, хлорат-хлорид кальция, хлорная известь	бромистый метил, гексахлорбутadiен, ДНОК, дихлорэтан концентрированные эмульсии антио, БИ-58, бутифоса, гексахлорана, карбофоса, кальтана, метафоса, метилмеркаптофоса, метатиона, препаратов 30 и 30С, пропанида, полихлоркамфена, тиллама, трихлорметафоса, фталофоса, эфиров 2.4-Д, эптама линурон, металлилхлорид, нитрафен, препараты серы (молотая, коллоидная) и смачивающиеся порошки, симазин, ТМТД, севин, хлорофос, цинеб, шашки
3. Концентрированные эмульсии карбофоса, кельтана, препараты серы, ТМТД, цинеб и другие горючие фталофоса, фозолона	порошкообразные препараты

Приложение 8
к специфическим требованиям
по обеспечению пожарной безопасности
для объектов гражданской
и государственной авиации

ТИПОВАЯ УЧЕБНАЯ ПРОГРАММА для подготовки личного состава противопожарных подразделений авиационных организаций

Типовой учебно-тематический план первоначальной подготовки спасателей-пожарных
противопожарных подразделений авиационных организаций

Наименование тем	Вид занятия	Количество часов
Раздел 1. Основные положения и инструкции	лекция	3
Основные положения и инструкции. Нормативные документы		1
Краткие сведения об обязанностях персонала		1
Регламент рабочего времени и обеспечения персонала противопожарных подразделений		1
Раздел 2. Пожарно-техническое вооружение		14
Пожарно-техническое вооружение. Назначение и правила эксплуатации, приемы работы	лекция	1
Первичные средства пожаротушения	лекция	1
	практическое занятие	1
Боевая одежда и снаряжение пожарного	лекция	1
	практическое занятие	1

Пожарные автомобили и пожарный инструмент, пожарные рукава, аппараты для получения пены	лекция	2
	практическое занятие	3
Противопожарное водоснабжение. Водоисточники	лекция	1
	практическое занятие	1
Пожарная сигнализация. Автоматические системы пожаротушения. Системы контроля доступа	лекция	1
	практическое занятие	1
Раздел 3. Пожарно-техническая подготовка		9
Сведения о процессе горения. Огнетушащие составы. Тактика тушения пожаров. Задачи пожарных расчетов. Боевой опыт работы	лекция	3
Боевой опыт работы	практическое занятие	6
Раздел 4. Пожарно-строевая подготовка	практическое занятие	3
Выполнение нормативов по пожарно-строевой и аварийно-спасательной подготовке		1
Практические занятия по выполнению нормативов		2
Раздел 5. Противопожарная профилактика и первая медицинская помощь		4
Общие требования пожарной безопасности	лекция	1
Первая медицинская помощь	лекция	1
	практическое занятие	2
Раздел 6. Авиационно-технический минимум		3
Общие сведения об авиационной технике	лекция	1
Пути и способы эвакуации пассажиров и летного состава из воздушного судна	лекция	1
Отработка упражнений по эвакуации пассажиров и летного состава из воздушного судна	практическое занятие	1
Итого		36

Типовой учебно-тематический план первоначальной подготовки водителей пожарных аварийно-спасательных автомобилей противопожарных подразделений авиационных организаций

Наименование тем	Вид занятия	Количество часов
Раздел 1. Основные положения и инструкции	лекция	3
Основные положения и инструкции. Нормативные документы		1
Краткие сведения об обязанностях водителя		1
Регламент рабочего времени и обеспечения персонала противопожарных подразделений		1
Раздел 2. Пожарно-техническое вооружение		15
Пожарно-техническое вооружение. Типы пожарных автомобилей. Назначение, правила эксплуатации, приемы работы. Обязанности водителя пожарного автомобиля	лекция	1
Первичные средства пожаротушения	лекция	1
	практическое занятие	1

Пожарный автомобиль и пожарный инструмент, пожарные рукава, аппараты для получения пены	лекция	3
	практическое занятие	5
Противопожарное водоснабжение. Водоисточники	лекция	1
	практическое занятие	2
Пожарная сигнализация. Автоматические системы пожаротушения. Системы контроля доступа	лекция	1
Раздел 3. Пожарно-техническая подготовка		9
Сведения о процессе горения. Огнетушащие составы. Тактика тушения пожаров. Задачи пожарных расчетов. Боевой опыт работы	лекция	1
Организация эксплуатации пожарного автомобиля. Система технического обслуживания	лекция	2
	практическое занятие	6
Раздел 4. Пожарно-строевая подготовка	практическое занятие	3
Порядок выполнения нормативов по пожарно-строевой и аварийно-спасательной подготовке		1
Практическое выполнение нормативов		2
Раздел 5. Противопожарная профилактика и первая медицинская помощь		4
Общие требования пожарной безопасности	лекция	1
Первая медицинская помощь	лекция	1
	практическое занятие	2
Раздел 6. Авиационно-технический минимум		2
Общие сведения об авиационной технике	лекция	1
Пути и способы эвакуации пассажиров и летного состава из воздушного судна	лекция	0,5
Отработка упражнений по эвакуации пассажиров и летного состава из воздушного судна	практическое занятие	0,5
Итого		36

Типовой учебно-тематический план последующей подготовки спасателей-пожарных противопожарных подразделений авиационных организаций

Наименование тем	Вид занятия	Количество часов
Раздел 1. Основные положения и инструкции	лекция	4
Основные положения и инструкции. Нормативные документы. Основополагающие документы, определяющие порядок организации противопожарного обеспечения полетов воздушного судна		2
Краткие сведения об обязанностях персонала		1
Регламент рабочего времени и обеспечения персонала противопожарных подразделений		1
Раздел 2. Пожарно-техническое вооружение		61
Пожарно-техническое вооружение. Назначение и правила эксплуатации, приемы работы	лекция	2
Первичные средства пожаротушения. Возможные причины пожаров на воздушном судне и на объектах аэродрома	лекция	2

Практическое применение огнетушащих средств на макетах и учебном полигоне	практическое занятие	4
Боевая одежда и снаряжение пожарного	лекция	1
Отработка упражнений – укладка и надевание боевой одежды, снаряжения одиночным пожарным и в составе отделения (расчета), посадка в автомобиль. Надевание теплоотражательного костюма	практическое занятие	3
Ручные пожарные лестницы. Отработка упражнений с лестницами	лекция	0,5
	практическое занятие	2,5
Газодымозащитные аппараты. Назначение аппаратов, их устройство, принцип действия и область применения. Правила эксплуатации аппаратов. Сроки и порядок проведения проверок аппаратов. Отработка упражнений – разборка и сборка аппаратов, состоящих на вооружении. Ежедневная проверка аппаратов	лекция	2
	практическое занятие	22
Пожарные автомобили и пожарный инструмент, пожарные рукава, аппараты для получения пены. Отработка выезда и разворачивания пожарного автомобиля в разных частях аэродрома	лекция	2
	практическое занятие	7
Противопожарное водоснабжение. Водосточники. Способы установки пожарных автомобилей и оборудования на водосточники. Тушение пожара в различное время суток и года	лекция	2
	практическое занятие	7
Пожарная сигнализация. Автоматические системы пожаротушения. Системы контроля доступа. Работа со средствами оповещения о пожаре и пожароохранной сигнализацией	лекция	2
	практическое занятие	2
Раздел 3. Пожарно-техническая подготовка		26
Пожарные автомобили и их технические характеристики. Охрана труда. Сведения о пожарном водоснабжении. Огнетушащие составы. Тактика тушения пожаров. Задачи пожарных расчетов. Боевой опыт работы. Особенности тушения пожаров на аэродроме	лекция	8
Отработка упражнений по тушению авиационного топлива, магниевых сплавов, резины, вытекающего топлива из двигателя. Особенности тушения пожаров на аэродроме. Боевое разворачивание	практическое занятие	18
Раздел 4. Пожарно-строевая подготовка		17
Организация работ по установке пожарных автомобилей к воздушному судну и на водосточники. Основные приемы работы с пожарно-техническим вооружением и инструментом	лекция	3
Практическое выполнение нормативов по пожарно-строевой и аварийно-спасательной подготовке. Приемы и действия персонала с инструментом и оборудованием. Боевое разворачивание. Спасание пассажиров и летного состава	практическое занятие	14

Раздел 5. Противопожарная профилактика и первая медицинская помощь		24
Основные нормативные документы (авиационные правила, рекомендации Международной организации гражданской авиации и другое). Меры пожарной безопасности на объектах аэродрома. Порядок контроля за огневыми работами	лекция	8
Первая медицинская помощь. Медицинская аптечка. Порядок осмотра пострадавшего.	лекция	4
Классификация повязок. Особенности оказания первой медицинской помощи при различных травмах и шоке. Реанимационные мероприятия и искусственная вентиляция легких. Работа с техническими средствами вентиляции легких. Особенности реанимации у детей	практическое занятие	12
Раздел 6. Авиационно-технический минимум		12
Общие сведения об авиационной технике	лекция	1
Пути, способы эвакуации пассажиров и летного состава из воздушного судна	лекция	1
Отработка упражнений по эвакуации пассажиров и летного состава из воздушного судна	практическое занятие	2
Изучение зоны ответственности аэропортов при проведении аварийно-спасательных работ	практическое занятие	8 (4 часа в летнем и 4 часа в зимнем периодах)
Итого		144

Типовой учебно-тематический план последующей подготовки водителей пожарных
аварийно-спасательных автомобилей противопожарных подразделений авиационных
организаций

Наименование тем	Вид занятия	Количество часов
Раздел 1. Основные положения и инструкции	лекция	4
Основные положения и инструкции. Нормативные документы		2
Краткие сведения об обязанностях водителей		1
Регламент рабочего времени и обеспечения персонала противопожарных подразделений		1
Раздел 2. Пожарно-техническое вооружение		47
Пожарно-техническое вооружение. Типы пожарных автомобилей. Назначение и правила эксплуатации, приемы работы. Обязанности водителя пожарного автомобиля	лекция	7
Первичные средства пожаротушения	лекция	2
	практическое занятие	4
Пожарные автомобили и пожарный инструмент, пожарные рукава, аппараты для получения пены	лекция	8
	практическое занятие	16
Противопожарное водоснабжение. Водоисточники.	лекция	2
	практическое занятие	6

Пожарная сигнализация. Автоматические системы пожаротушения. Системы контроля доступа	лекция	2	
Раздел 3. Пожарно-техническая подготовка		30	
Сведения о процессе горения. Огнетушащие составы. Тактика тушения пожаров. Задачи пожарных расчетов. Боевой опыт работы	лекция	4	
Организация эксплуатации пожарных автомобилей. Система технического обслуживания	лекция	4	
	практическое занятие	22	
Раздел 4. Пожарно-строевая подготовка	практическое занятие	24	
Выполнение нормативов по пожарно-строевой и аварийно-спасательной подготовке		4	
Практическое выполнение нормативов		20	
Раздел 5. Противопожарная профилактика и первая медицинская помощь		24	
Общие требования пожарной безопасности. Основные нормативные документы	лекция	8	
Первая медицинская помощь. Медицинская аптечка. Порядок осмотра пострадавшего. Классификация повязок. Особенности оказания первой медицинской помощи при различных травмах и шоке. Реанимационные мероприятия и искусственная вентиляция легких. Работа с техническими средствами вентиляции легких. Особенности реанимации у детей	лекция	4	
	практическое занятие	12	
Раздел 6. Авиационно-технический минимум		15	
Общие сведения о типах авиационной техники	лекция	1	
Пути и способы эвакуации пассажиров и летного состава из воздушного судна	практическое занятие	3	
Отработка упражнений по эвакуации пассажиров и летного состава из воздушного судна	практическое занятие	3	
Изучение зоны ответственности аэропортов при проведении аварийно-спасательных работ	практическое занятие	8	(4 часа в летнем и 4 часа в зимнем периодах)
Итого		144	