

Редакція:

18.05.1998

ДЕРЖАВНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ
ПО НАГЛЯДУ ЗА ОХОРОНОЮ ПРАЦІ

ДЕРЖАВНИЙ ГАЛУЗЕВИЙ НОРМАТИВНИЙ АКТ ПРО ОХОРОНУ ПРАЦІ

ПРАВИЛА
БЕЗПЕКИ ПРАЦІ ПРИ ТЕХНІЧНОМУ ОБСЛУГОВУВАННІ
і поточному ремонті авіаційної техніки

Київ – 1998

ДЕРЖАВНИЙ ГАЛУЗЕВИЙ НОРМАТИВНИЙ АКТ
ПРО ОХОРОНУ ПРАЦІ

ПОГОДЖЕНО

листом Міністерства
України

від 30.08.96

№ 2/22-17-К64.44.30

.

ЗАТВЕРДЖЕНО

наказом Державного транспорту
комітету України

по нагляду за

охороною праці

від "___" ____ 199 р.

ДНАОП 0.

ПРАВИЛА
БЕЗПЕКИ ПРАЦІ ПРИ ТЕХНІЧНОМУ
ОБСЛУГОВУВАННІ І ПОТОЧНОМУ РЕМОНТІ
АВІАЦІЙНОЇ ТЕХНІКИ

1. РОЗРОБЛЕНІ Київським міжнародним університетом цивільної авіації

2. ВНЕСЕНІ Управлінням по нагляду за охороною праці в машинобудуванні, металообробці, оборонному комплексі на транспорті та зв'язку Держнаглядохоронпраці

3. ВВЕДЕНІ Вперше

Редакційна комісія :

Сазонов А.П. (голова), Полянський С.А. (заступник голови), Брагін А.Я., Буряк П.І., Гержод Ю.В., Іванов А.О., Комлева І.Г., Мельничук Л.О., Шинкарук С.М.

Передрукування заборонено
© Держнагляд охорони праці

ПРАВИЛА БЕЗПЕКИ ПРАЦІ
ПРИ ТЕХНІЧНОМУ ОБСЛУГОВУВАННІ І ПОТОЧНОМУ РЕМОНТІ
АВІАЦІЙНОЇ ТЕХНІКИ

Дата введення

01.10.98

1. Галузь застосування

Дія цих Правил поширюється на всі підприємства, об'єднання, організації та авіакомпанії (надалі - підприємство) цивільної авіації незалежно від відомчої належності та форми власності.

Вимоги цих Правил є обов'язковими для всіх працівників, зайнятих технічним обслуговуванням і поточним ремонтом авіаційної техніки.

З введенням у дію цих Правил вважати такими, що втратили силу на території України :

- Вимоги безпеки і виробничої санітарії при технічному обслуговуванні авіаційної техніки в експлуатаційних підприємствах, ремонтних заводах, навчально-льотних організаціях та льотно-іспитових підрозділах цивільної авіації, затверджені Міністерством цивільної авіації 16 листопада 1974 року;

- ОСТ 54 71001-82. ССБТ. Літаки та вертольоти цивільної авіації. Технічне обслуговування. Загальні вимоги безпеки;

- ОСТ 54 71002-84. ССБТ. Літаки та вертольоти цивільної авіації. Технічне обслуговування планера і висотної системи. Загальні вимоги безпеки;

- ОСТ 54 71003-84. ССБТ. Літаки та вертольоти цивільної авіації. Технічне обслуговування силових установок. Загальні вимоги безпеки;

- ОСТ 54 71004-85. ССБТ. Літаки та вертольоти цивільної авіації. Технічне обслуговування систем автоматики, електро-, радіо- і приладного обладнання. Загальні вимоги безпеки;

- ОСТ 54 71005-85. ССБТ. Літаки та вертольоти цивільної авіації. Технічне обслуговування. Заправка паливно-мастильними матеріалами і спецрідинами. Загальні вимоги безпеки;

- ОСТ 54 71007-87. ССБТ. Літаки та вертольоти цивільної авіації. Технічне обслуговування пасажирського, побутового і аварійно-рятувального обладнання. Загальні вимоги безпеки;

- ОСТ 54 71008-87. ССБТ. Літаки та вертольоти цивільної авіації. Технічне обслуговування шасі. Загальні вимоги безпеки.

2. Нормативні посилання

У цих Правилах використовуються такі чинні в Україні нормативні акти

№ пп.	Позначення нормативного акта	Назва нормативного акта	Ким, коли затверджено, реєстрація в Мінюсті
1	2	3	4

1.		Закон України «Про охорону праці»	Затверджено постановою Верховної Ради від 14.10.92 № 2695-XII
----	--	-----------------------------------	---

2.		Закон України «Про пожежну безпеку»	Затверджено постановою Верховної Ради від 17.12.93 № 3747-XII
----	--	-------------------------------------	---

3.	ДНАОП 0.00-1.03-93	Правила будови і безпечної експлуатації вантажопідіймальних кранів	Затверджено наказом Держнаглядохоронпраці від 16.12.93 № 128
----	-----------------------	--	--

4.	ДНАОП 0.00-1.07-94	Правила будови і безпечної експлуатації	Затверджено наказом Держнаглядохоронпраці
----	-----------------------	---	---

посудин, що працюють
під тиском

від 18.10.94 № 104

Зніми і доповнення :

наказ від 11.07.97
№ 183

5. ДНАОП 0.00-1.08-94 Правила будови і безпечної експлуатації парових і водогрійних котлів Затверджено наказом Держнаглядохоронпраці від 26.05.94 № 51

6. ДНАОП 0.00-1.21-84 Правила технічної експлуатації електроустановок споживачів Затверджено Голодерженергонагляд Міненерго СРСР від 21.12.84
Зміни : 1988

7. ДНАОП 0.00-1.21-98 Правила безпечної експлуатації електроустановок споживачів Затверджено наказом Держнаглядохоронпраці від 09.01.98 № 4
Зареєстровано в Мінюсті від 10.02.98
№ 93/2533

8. Правила технічної експлуатації тепловикористовуючих установок і теплових мереж Затверджено Держенергонагляд України від 30.03.95

продовження

1	2	3	4
---	---	---	---

9. ДНАОП Правила техніки Затверджено Голо-

	0.00-1.22-72	безпеки при експлуатації тепловикористовуючих установок і теплових мереж	держенергонагляд Міненерго СРСР від 15.06.72
10.	ДНАОП 0.00-1.29-97	Правила захисту від статичної електрики	Затверджено наказом Держнаглядохоронпраці від 22.04.97 № 103
11.	ДНАОП 0.00-4.03-93	Положення про розслідування та облік нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на підприємствах, в установах і організаціях	Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 10.08.93 № 623
		Зміни :	постанова від 23.02.94 № 97
		Доповнення :	постанова від 05.08.96 № 915
12.	ДНАОП 0.00-4.12-94	Типове положення про навчання, інструктаж і перевірку знань працівників з питань охорони праці	Затверджено наказом Держнаглядохоронпраці від 04.04.94 № 30 Зареєстровано в Мінюсті від 12.05.94 № 95/304
		Зміни і доповнення :	наказ від 23.04.97 № 109 зареєстровано від 27.05.97 № 193/1997
13.	ДНАОП	Перелік робіт з	Затверджено наказом

0.00-8.02-93 підвищеною
небезпекою

Держнаглядохоронпраці

від 30.11.93 № 123

Зареєстровано в Мінюсті
від 23.12.93

№ 196

14. ДНАОП Санітарні правила з Затверджено Мінохоро-
0.03-1.62-74 радіоізотопної ни здоров'я СРСР.
дефектоскопії 1974
№ 1171-74

продовження

1	2	3	4
---	---	---	---

15. ДНАОП Основні санітарні Затверджено
0.03-1.72-87 правила роботи з Мінохоро- ни
радіоактивними та здоров'я СРСР
іншими джерелами від 26.08.87
іонізуючого
випромінювання
(ОСП 72/87 № 4422-87)

16. ДНАОП Граничні норми Затверджено
0.03-3.28- підіймання і наказом
93 переміщення важких Мінохорони
речей жінками здоров'я
України від
10.12.93
№ 241

Зареєстровано в
Мінюсті від
22.12.93

№ 194

- | | | | |
|-----|---------------------------|---|--|
| 17. | ДНАОП
0.03-4.02-
94 | Положення про
медичний огляд
працівників певних
категорій | Затверджено
наказом
Мінохорони
здоров'я

України від
31.03.94

№ 45

Зареєстровано в
Мінюсті від
21.06.94

№ 136/345 |
| 18. | ДНАОП
0.03-8.06-
94 | Перелік робіт, де є
потреба у
професійному доборі | Затверджено
наказом
Мінохорони
здоров'я

України і
Держнагляд-
охоронпраці

від 23.09.94 №
263/121

Зареєстровано в
Мінюсті від
25.01.95

№ 18/554 |
| 19. | ДНАОП
0.03-8.07-
94 | Перелік важких робіт і
робіт з шкідливими і
небезпечними
умовами праці, на
яких забороняється | Затверджено
наказом
Мінохорони
здоров'я

України від
31.03.94 |

застосування праці № 46
неповнолітніх
Зареєстровано в
Мініюсті від
28.07.94
№ 176/385

20. ДНАОП 0.03-8.08-93
Перелік важких робіт і робіт із шкідливими і небезпечними умовами праці, на яких забороняється застосування праці жінок
Затверджено наказом Мінохорони здоров'я України від 29.12.93
№ 256
Зареєстровано в Мініюсті від 30.03.94
№ 51/260

продовження

1	2	3	4
---	---	---	---

21. ДНАОП 0.05-8.04-92
Про порядок проведення атестації робочих місць за умовами праці
Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 01.08.92
№ 442

22. НАОП 1.4.72-1.26.89
Правила безпеки праці при електрозварювальних роботах
Затверджено Мінавіа-промом СРСР від 26.12.89

23.	НАОП 1.4.10-1.13-74	Правила і норми техніки безпеки, пожежної безпеки і виробничої санітарії для фарбувальних цехів	Затверджено Мінхім-нафтомашем СРСР від 15.08.74
24.	НАОП 1.3.10-1.04-88	Правила безпеки при вироб- ництві та споживанні продук- тів розділення повітря (ПБПРП-88)	Затверджено Держгір-технаглядом СРСР від 12.04.88
25.	НАОП 1.4.74-1.11-73	Правила техніки безпеки і ви-робничої санітарії при газо- електричному різанні	Затверджено ЦК проф- спілки робітників суд-нобудування. 1973
26.	НАОП 5.1.30-1.02-83	Правила з техніки безпеки і виробничої санітарії на авіа-ційно-хімічних роботах	Затверджено Міністер-ством цивільної авіації від 15.02.83 № 6/И
27.	НАОП 5.1.30-2.08-84	ОСТ 54 30030-84 Повітряні судна цивільної авіації. Технічне обслуговування. Загальні вимоги електробез-пеки	Затверджено вказівкою Міністерства цивільної авіації від 27.03.84 № 204/У
28.	НАОП 5.1.30-6.15-91	Вимоги безпеки при роботі з лакофарбувальними матеріа-лами	Затверджено Міністер-ством цивільної авіації від 13.12.91 № 11/И

29.	НАОП 5.1.30-3.01-82	Про норми безплатної видачі спеціального одягу, спеціального взуття та інших засобів індивідуального захисту робочим і службовцям цивільної авіації	Введено в дію з 01.06.82 наказом Міністерства цивільної авіації від 22.01.82 за № 11
-----	------------------------	---	--

продовження

1	2	3	4
30.	НАОП 5.1.30-6.11-87	Вимоги безпеки при роботі на висоті	Затверджено Міністерством цивільної авіації від 30.05.87 № 26/И
31.	ГОСТ 12.1.001-89	ССБТ. Ультразвук. Общие требования безопасности	Затверджено постановою Держстандарту СРСР від 16.12.80 № 5852
32.	ГОСТ 12.1.003-83	ССБТ. Шум. Общие требования безопасности	Затверджено постановою Держстандарту СРСР від 06.06.83 № 2473
33.	ГОСТ	ССБТ. Общие	Затверджено

	12.1.005-88	санитарно- гигиенические требования к воздуху рабочей зоны	постано- вою Держстандарту СРСР від 29.09.88 № 3388
34.	ГОСТ 12.1.012-90	ССБТ. Вибрационная безо- пасность. Общие требования	Затверджено постано- вою Держстандарту СРСР від 13.07.90 № 2190
35.	ГОСТ 12.2.003-91	ССБТ. Оборудование произ- водственное. Общие требова- ния безопасности	Затверджено постано- вою Держстандарту СРСР від 06.06.91 № 807
36.	ГОСТ 12.2.013.0-91	ССБТ. Машины ручные элект- рические. Общие требования безопасности и методы испы- таний (МЭК 745-1-82)	Затверджено постано- вою Держстандарту СРСР від 30.09.91 № 1563
37.	ГОСТ 12.3.002-75	ССБТ. Процессы производст- венные. Общие требования безопасности (СТ СЭВ 1728-79)	Затверджено постано- вою Держстандарту СРСР від 25.04.75 № 1064
38.	ДСТУ 2448-94	Кисневе різання. Вимоги безпеки	Затверджено наказом Держстандарту України від 15.04.94 № 86

продовження

1	2	3	4
39.	ДСТУ 2456-94	Зварювання дугове і електро- шлакове. Вимоги безпеки	Затверджено наказом Держстандарту України від 15.04.94 № 86
40.	ГОСТ 12.3.009-76	ССБТ. Работы погрузочно-разгрузочные. Общие требования безопасности (СТ СЭВ 3518-81)	Затверджено постано- вою Держстандарту СРСР від 23.03.76 № 670
41.	ГОСТ 12.3.020-80	ССБТ. Процессы перемещения грузов на предприятиях. Общие требования безопасности	Затверджено постано- вою Держстандарту СРСР від 29.04.80 № 1973
42.	ГОСТ 12.4.026-76	ССБТ. Цвета сигнальные и знаки безопасности	Затверджено постано- вою Держстандарту СРСР від 24.05.76 № 1267
43.	ГОСТ 24258-88	Средства подмащивания. Общие технические условия	Затверджено постано- вою Держстандарту СРСР від 22.05.88

44. НАПБ А.01.001-95 Правила пожежної безпеки в Україні Затверджено управ-лінням Державної пожежної охорони МВС України від 14.06.95
45. СНиП 2.01.02-85 Противопожарные нормы Затверджено постаново-вою Держбуду СРСР від 17.12.85 № 232
46. СНиП 2.09.04-87 Административные и бытовые здания Затверджено постаново-вою Держбуду СРСР від 30.12.87 № 313
47. СНиП 2.04.05-91 Отопление, вентиляция и кондиционирование Затверджено постаново-вою Держбуду СРСР від 28.11.91
48. СНиП II-4-79 Естественное и искусственное освещение Затверджено постаново-вою Держбуду СРСР від 27.06.79 № 100

продовження

1	2	3	4
---	---	---	---

49. РЭМБРЧ-89 Руководство по обеспечению Затверджено і введено в дію з

		безопасности работников гражданской авиации, подвер- гающиеся в процессе труда воздействию электромагнит- ных излучений радиочастот- ного диапазона	01.01.90 вказівкою Міністерства цивільної авіації від 23.06.89 за № 349/У
50.	НАОП 5.1.30-6.08- 86	Керівництво з організації руху повітряних суден, спецтранс- порту та засобів механізації на аеродромах цивільної авіації Зміни і доповнення :	Затверджено наказом Міністерства цивільної авіації від 03.07.86 № 150 вказівка від 03.02.88 № 56/У
51.	НТЭРАТ ГА-83	Наставление по технической эксплуатации и ремонту авиа- ционной техники в гражданс- кой авиации СССР	Затверджено наказом Міністерства цивільної авіації від 27.12.83 № 241
52.	НПО ГА-85	Наставление по пожарной охране в гражданской авиации СССР	Затверджено наказом Міністерства цивільної авіації від 21.06.85 № 133
53.	ПУЕ	Правила будови электроуста- новок	Затверджено Міненерго СРСР

(видання 6-е,
перероблене і
доповнене)

54. ВНТП II-85/МГА
Ведомственные нормы технологического проектирования авиационно-технических баз в аэропортах
Затверджено Міністерством цивільної авіації
від 08.01.86

55.
Перечень профессий и должностей работников эксплуатационных предприятий гражданской авиации с отнесением их к группам производственных процессов с Нормами обеспечения санитарно-бытовыми помещениями и устройствами
Затверджено Міністерством цивільної авіації
від 10.07.90 № 10/И

продовження

1	2	3	4
---	---	---	---

56. ДНАОП 0.03-1.46-89
Санітарні правила для авіаційно-технічних баз експлуатаційних підприємств
Затверджено Мінохорони здоров'я СРСР
від 21.09.89 № 5059-89

57.	Граничні норми підіймання і переміщення важких речей неповнолітніми	Затверджено наказом Мінохорони здоров'я України від 22.03.96 № 59 Зареєстровано в Мінюсті від 16.04.96 № 183/1208
-----	---	--

3. Позначення та скорочення

У цих Правилах використані такі позначення та скорочення :

ТОіР АТ - технічне обслуговування і поточний ремонт авіаційної техніки

ПС - повітряне судно

АТБ - авіаційно -технічна база

АК - Акумуляторна зарядна станція (Акумуляторна)

ГДК - гранично допустима концентрація

СКП - системи кондиціонування повітря

ПОР - протиобліднювальна рідина

ЛПП - літаково-переговорний пристрій

КЗС - киснево-зарядна станція

АіРЕО - авіаційне і радіоелектронне обладнання

ЕМВ РЧ - електромагнітне випромінювання радіочастотного діапазону

РЛС - радіолокаційна станція

ШРАЖ - штепсельне роз'єднання аеродромного живлення

МСРП - магнітний самописець реєстрації параметрів

ППіАРО - пасажирське, побутове і аварійно-рятувальне обладнання

ПММ - паливно-мастильні матеріали

ПЗ - паливозаправник

МЗ - маслозаправник

4. Загальні положення

4.1. На основі цих Правил, типових інструкцій та інших нормативних актів з охорони праці власник підприємства зобов'язаний розробити і затвердити інструкції з охорони праці за професіями та на окремі види робіт з урахуванням фактичних

умов проведення робіт, прийнятої організації і технології, наявності устаткування, оснастки, інструменту та засобів захисту.

4.2. Працівники підприємства зобов'язані виконувати вимоги нормативних актів про охорону праці, відповідно до вимог статті 18 Закону України «Про охорону праці» (розділ 2, п. 1 цих Правил).

4.3. У тих випадках, коли вимоги цих Правил вступають в суперечність з діючими нормативними документами необхідно керуватися вимогами цих Правил.

4.4. Особи, винні в порушенні цих Правил, несуть дисциплінарну, адміністративну, матеріальну та кримінальну відповідальність згідно з чинним законодавством.

4.5. За безпечність монтажу, налагодження, ремонту і технічного діагностування устаткування, що використовується в технологічних процесах ТОiР АТ, несуть відповідальність підприємства, що виконують відповідні роботи.

4.6. Власник підприємства цивільної авіації та інші посадові особи несуть персональну відповідальність за виконання вимог цих Правил в межах покладених на них завдань та функціональних обов'язків, згідно з чинним законодавством.

4.7. Працівники повинні дотримуватись обов'язків з охорони праці, які передбачені колективним договором та правилами внутрішнього трудового розпорядку підприємства.

4.8. З питань пожежної безпеки необхідно керуватись вимогами Закону України “Про пожежну безпеку”, Правил пожежної безпеки в Україні, СНиП 2.01.02-85 та НПО ГА-85 (розділ 2, пп. 2, 44, 45, 52 цих Правил).

5. Організація робіт з охорони праці

5.1. Організація охорони праці на виробництві повинна здійснюватись відповідно до статей 17-28 Закону України «Про охорону праці» (розділ 2, п. 1 цих Правил).

5.2. Керівництво роботами з охорони праці на підприємстві покладається на його власника.

5.3. Посадові особи і працівники, які зайняті, виконанням робіт, обумовлених цими Правилами, проходять підготовку (підвищення кваліфікації), перевірку знань цих Правил і інструктаж у порядку, передбаченому Типовим положенням про навчання, інструктаж і перевірку знань працівників з питань охорони праці (розділ 2, п. 12 цих Правил).

Допуск до роботи осіб, які не пройшли навчання, інструктаж і перевірку знань з охорони праці в установленому порядку, не допускається.

5.4. Працівники, зайняті на роботах з підвищеною небезпекою, що обумовлюються цими Правилами (додаток 1), та на інших роботах, передбачених Переліком робіт з підвищеною небезпекою (розділ 2, п. 13 цих Правил), повинні проходити попереднє спеціальне навчання і один раз на рік перевірку знань відповідних нормативних актів з охорони праці.

5.5. Працівники перед виконанням небезпечних робіт, на які обов'язково оформляється наряд-допуск, повинні пройти цільовий інструктаж з охорони праці.

Перелік таких робіт приведений в додатку 2, а форма наряд-допуску - в додатку 3.

5.6. Забороняється допуск осіб віком до вісімнадцяти років та жінок до робіт, що наведені у додатках 4 і 5, та інших робіт, передбачених Переліками важких робіт і робіт з шкідливими і небезпечними умовами праці, на яких забороняється застосування праці неповнолітніх та жінок (розділ 2, пп. 19, 20 цих Правил).

5.7. Граничні норми піднімання і переміщення важких речей жінками та неповнолітніми наведені в додатках 6 і 7 (розділ 2, п. 16, 57 цих Правил).

5.8. Забороняється допуск до робіт осіб, які не пройшли професійний добір згідно з Переліком робіт, де є потреба у професійному доборі, додаток 8 (розділ 2, п. 18 цих

Правил).

5.9. Працівники, зайняті ТОіР АТ, зобов'язані проходити попередній (при прийомі на роботу) і періодичний (на протязі трудової діяльності) медичні огляди відповідно до Положення про медичний огляд працівників певних категорій (розділ 2, п. 17 цих Правил).

5.10. Розслідування нещасних випадків, професійних захворювань, аварій, які можуть мати місце при ТОіР АТ, повинно проводитися згідно з Положенням про розслідування та облік нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на підприємствах, в установах і організаціях (розділ 2, п. 11 цих Правил).

5.11. Власник підприємства повинен інформувати працівників про стан праці, причини аварій, нещасних випадків і професійних захворювань та про заходи, яких вжито для їх усунення та забезпечення умов і безпеки праці на рівні нормативних вимог.

5.12. Для захисту працюючих від дії небезпечних і шкідливих виробничих факторів власник підприємства зобов'язаний своєчасно забезпечувати працюючих справними засобами індивідуального захисту, спецодягом, спецвзуттям, відповідно до діючих галузевих норм (розділ 2, п. 29 цих Правил).

5.13. Атестацію робочих місць необхідно провадити згідно з державним нормативним актом Про порядок проведення атестації робочих місць за умовами праці (розділ 2, п. 21 цих Правил).

6. Вимоги безпеки до місць стоянок повітряних суден, площадкам спеціального призначення, приміщенням, спорудам та інженерному устаткуванню

6.1. Загальні вимоги

6.1.1. Місця стоянок ПС, площадки спеціального призначення, приміщення і споруди АТБ повинні відповідати ВНТП ІІ-85/МГА, СанПіН № 5059-89 (розділ 2, пп. 54, 56 цих Правил), чинним будівельним, санітарним і протипожежним нормам і правилам, а також цим Правилам.

6.1.2. Розташування виробничих і допоміжних будівель, споруд, площадок спеціального призначення повинно відповідати технологічному процесу технічного обслуговування і ремонту авіаційної техніки.

6.1.3. Виробничі і допоміжні приміщення, площадки спеціального призначення АТБ необхідно використовувати тільки за своїм прямим призначенням. Використання їх не за прямим призначенням дозволяється у виняткових випадках за узгодженням із територіальними органами державного нагляду.

6.1.4. Площадки і приміщення, в яких провадиться дезинфекція, дезинсекція і дератизація ПС, місця миття й обробки ПС спецрідинами, а також спеціально відведені місця для зливу відходів з асенізаційних машин повинні бути обладнані засобами очищення і нейтралізації стічних вод.

6.1.5. У виробничих приміщеннях і площадках спеціального призначення зберігання деталей, вузлів, агрегатів повинно бути організовано в окремих місцях на стелажах.

6.1.6. Зони ТОіР АТ, перебування і виконання робіт у яких пов'язано з небезпекою для працюючих, повинні бути обладнані знаками безпеки, відповідно до ГОСТ 12.4.026-76 (розділ 2, п. 42 цих Правил).

6.1.7. Зони з рівнем шуму або еквівалентного рівня звуку вище 80 дБА, повинні бути позначені знаками безпеки, відповідно до ГОСТ 12.4.026-76. Забороняється навіть короточасне перебування в зонах з октавними рівнями звукового тиску понад 135 дБ у будь-якій октавній смузі.

6.2. Місця стоянок повітряних суден, площадки спеціального призначення

6.2.1. Місця стоянок ПС повинні бути розташовані на відстані не менше 50 м від виробничих будівель і споруд, не менше 25 м - від ангарів і не менше 100 м - від складів паливно-мастильних матеріалів.

6.2.2. Площадки спеціального призначення для дегазації і миття ПС і авіахімапаратури повинні розташовуватись на відстані не менше 200 м від будівель і споруд АТБ і на відстані не менше 300 м від адміністративних і громадських будівель аеропорту з підвітряної сторони.

6.2.3. Місця стоянок ПС, територія навколо них у радіусі не менше 50 м, площадки спеціального призначення повинні бути очищені від льоду, снігу, бруду, сухої трави, сміття, каменів, промасленого ганчір'я, паливних матеріалів. Для зливу палива і відпрацьованого масла повинні встановлюватися спеціальні ємності, а для збору використаних обтиральних матеріалів ганчір'я - металеві ящики, із кришками, що щільно закриваються.

6.2.4. Поверхні покриття місць стоянок ПС і площадок для їх заправки не повинні мати гострих крайок твердого покриття, кінців арматури, що стирчать й інших дефектів, спроможних нанести травму авіаційному персоналу.

6.2.5. Площадки спеціального призначення для доведених робіт і випробування авіадвигунів ПС слід розташовувати з торцевих сторін будівель і споруд на відстані не менше 300 метрів від них.

6.2.6. Місця стоянок ПС повинні бути обладнані згідно з Правилами пожежної безпеки в Україні і НПО ГА-85 (розділ 2, пп. 44, 52 цих Правил).

6.2.7. Місця стоянок ПС, у тому числі і на ґрунтових аеродромах, повинні бути обладнані стаціонарними заземлюючими пристроями для захисту від статичної електрики. В усіх випадках величина активного опору розтікання струму в землі, для захисту від статичної електрики, повинна бути не більш 100 Ом.

6.2.8. Контактні гнізда заземлюючих пристроїв місць стоянок ПС повинні позначатися у вигляді круга червоного кольору діаметром 0,3 м з обвідкою його кільцем білого кольору шириною 0,1 м і постійно утримуватися очищеними від землі, снігу, льоду.

6.2.9. Стаціонарне устаткування на місцях стоянок ПС повинно відповідати вимогам ВНТП ІІ-85/МГА (розділ 2, п. 54 цих Правил).

6.2.10. Розмічення під'їзду й установка засобів механізації і спецтранспорту, що застосовуються при технічному обслуговуванні ПС, повинні відповідати вимогам Керівництва з організації руху повітряних суден, спецтранспорту та засобів механізації на аеродромах цивільної авіації (розділ 2, п. 50 цих Правил).

6.2.11. Місця для паління, ємності під злив відстою палива і відпрацьованого масла, а також місця для збору використаних обтиральних матеріалів повинні

розташовуватись на відстані не менше 25 м від місць стоянок ПС і позначатися на місцевості покажчиками (табличками, знаками безпеки), відповідно до ГОСТ 12.4.026-76 і НПО ГА-85 (розділ 2, пп. 42, 52 цих Правил).

6.2.12. На місцях стоянок ПС забороняється :

а) розливати на покриття (землю) паливо, масло, гідросуміш та інші легкозаймисті і пальні рідини. Випадково розлиті рідини повинні негайно посипатися піском і убиратися;

б) курити поза місцями, спеціально відведених для цих цілей;

в) залишати без нагляду, працюючі засоби механізації і технологічне устаткування, а також ПС із підключеними аеродромними джерелами живлення;

г) користуватися несправним, замасленим або покритим льодом аеродромним обладнанням;

д) запускати двигуни або робити інші роботи без первинних засобів вогнегасіння.

6.3. Приміщення для технічного обслуговування і поточного ремонту авіаційної техніки

6.3.1. Приміщення для ТОіР АТ повинні бути безпечними для виконання усіх технологічних операцій.

6.3.2. При розміщенні в загальному виробничому приміщенні дільниць, на котрих, згідно з технологічним процесом виділяються шкідливі речовини, створюються шум, ультразвук, електромагнітні випромінювання, вони повинні розташовуватися в окремих приміщеннях, ізольованих від інших стінами до стелі.

Шкідливий вплив підвищених рівнів ультразвука на працюючих необхідно усувати або знижувати шляхом конструктивних планувальних рішень: застосування екранів; облицювання приміщень звукоізолюючими матеріалами і т.п.;

застосування засобів індивідуального захисту, відповідно до ГОСТ 12.1.001-89 (розділ 2, п. 31 цих Правил).

6.3.3. Для захисту працюючих від впливу електромагнітного випромінювання радіочастот повинні використовуватися інженерно-технічні методи захисту : екранування обладнання, що випромінює; екранування робочого місця відбиваючими або поглинаючими екранами тощо.

6.3.4. Підлоги приміщень ангарів (ангарних секцій) повинні бути з гладкою і рівною поверхнею, зручної для легкого очищення від бруду, пролитих спецрідин і паливно-мастильних матеріалів.

6.3.5. Підлоги виробничих приміщень, для виконання зварювальних робіт, повинні бути пожежобезпечними, мати малу теплопровідність, рівну неблизьку поверхню, зручну для очищення.

6.3.6. Підлоги АК повинні бути суворо горизонтальними, на бетонній основі, з кислотостійким покриттям. Установка стелажів для акумуляторів на асфальтове покриття не допускається.

6.3.7. Підлоги фарбувальних цехів виготовляються з вогнестійких, електропровідних матеріалів, стійких до розчинників, і які виключають іскроутворення.

6.3.8. Для виконання робіт з кислотними і лужними акумуляторами необхідно передбачати окремі приміщення, у кожному з яких повинні бути три поєднані між собою відділення, ізольовані від інших виробництв : одне - для ремонту; інше - для зарядки; третє - для зберігання кислоти (лугу) і приготування електроліту.

6.3.9. Для виконання фарбувальних робіт слід передбачати два приміщення : одне - для приготування фарби; друге - для постів фарбування і сушки.

6.3.10. Приміщення для установки ацетиленового генератора повинно бути одноповерховим, ізольованим від інших, мати знімний дах і безпосередній вихід через двері, що відкриваються назовні.

6.3.11. Для вікон приміщень АК повинні застосовуватися матові стекла або стекла, покриті білою клейовою фарбою.

6.3.12. Збереження і використання радіоізотопних приладів, а також роботи з гамма-дефектоскопії повинні виконуватись в ізольованому одноповерховому будинку або в окремому його крилі.

6.3.13. Вхідні двері виробничих приміщень повинні мати справні механічні пристрої для примусового закриття.

6.3.14. У входів у виробничі будівлі і споруди АТБ необхідно передбачати металеві штахети і пристосування для очищення взуття, при цьому їх необхідно обладнати опорними бильцями або поруччями.

6.4. Санітарно-побутові приміщення

Авіаційний персонал, який виконує роботу з ТОіР АТ, повинен бути забезпечений санітарно-побутовими приміщеннями, згідно з СНиП 2.09.04-87, Перечень профессий и должностей работников эксплуатационных предприятий гражданской авиации с отнесением их к группам производственных процессов с Нормами обеспечения санитарно-бытовыми помещениями и устройствами (розділ 2, пп. 46, 55, цих Правил).

6.5. Опалення і вентиляція

6.5.1. Виробничі, допоміжні і санітарно-побутові приміщення АТБ повинні бути обладнані опаленням і загально-обмінною припливно-витяжною вентиляцією, відповідно до вимог СНиП 2.04-05-91, і забезпечувати стан повітря робочої зони згідно з ГОСТ 12.1.005-88 і СанПіН № 5059-89 (розділ 2, пп. 47, 33, 56 цих Правил) і цих Правил.

6.5.2. Для обігрівання і створення у виробничих приміщеннях нормованих показників мікроклімату (додаток 9) повинно застосовуватися повітряне, парове або водяне опалення.

6.5.3. У виробничих приміщеннях, у яких неможливо встановити допустимі нормативні величини параметрів мікроклімату через технологічні вимоги до виробничого процесу, технічної неможливості їх забезпечення або економічно

обґрунтованої недоцільності, повинні бути передбачені заходи щодо захисту працюючих від можливого перегрівання або охолодження : системи місцевого кондиціонування повітря; повітряного душування; приміщення для відпочинку й обігрівання; засоби індивідуального захисту; регламентація часу роботи і відпочинку та ін.

6.5.4. Система опалення, незалежно від виду, повинна забезпечувати рівномірне нагрівання повітря в приміщеннях, можливість місцевого регулювання і вимикання, зручність в експлуатації.

6.5.5. Опалення виробничих помешкань, в яких на одного працюючого більш 50 м² площі підлоги, повинно забезпечувати нормативну температуру повітря на постійних робочих місцях.

6.5.6. Опалення приміщень АК переважно повинно здійснюватися за допомогою калориферного пристрою. В межах приміщення для зарядки акумуляторів подача теплоносія повинна здійснюватися тільки по гладких трубах, з'єднаними зварюванням.

6.5.7. Опалення фарбувальних цехів повинно бути повітряним, сумісним із припливною вентиляцією. Допускається передбачати водяне або парове опалення низького тиску.

6.5.8. У ангарних воріт АТБ, незалежно від кліматичної зони, необхідно передбачати повітряно-телові завіси; розрахунок об'єму і температури подаваного повітря необхідно проводити так, щоб температура повітря в ангарі, на момент відкривання воріт, не знижувалася нижче 5о С.

6.5.9. Експлуатація парових і водогрійних котлів тепловикористовуючих установок, теплових мереж повинна здійснюватися відповідно до вимог Правил будови і безпечної експлуатації парових і водогрійних котлів, Правил технічної експлуатації тепловикористовуючих установок і теплових мереж і Правил техніки безпеки при експлуатації тепловикористовуючих установок і теплових мереж (розділ 2, пп. 5, 8, 9 цих Правил).

6.5.10. Системи вентиляції виробничих приміщень повинні забезпечити стан повітря робочої зони, згідно з ГОСТ 12.1.005-88 (розділ 2, п. 33 цих Правил).

6.5.11. У виробничих приміщеннях АТБ, з об'ємом на одного працюючого менше 20 м³, слід передбачати подачу зовнішнього повітря в кількості не менше 30 м³/ч на кожного працюючого, а в приміщеннях з об'ємом на кожного працюючого більш 20 м³ - не менше 20 м³/ч.

6.5.12. У повітрі, що надходить усередину приміщень АТБ через прийомні отвори систем вентиляції і кондиціонування повітря, а також прорізи для природної припливної вентиляції, концентрація шкідливих речовин не повинна перевищувати 30 % ГДК, відповідно до вимог ГОСТ 12.1.005-88 (розділ 2, п. 33 цих Правил).

6.5.13. Для виключення припливу повітря в приміщенні без виділення шкідливих речовин і пилу із сусідніх приміщень із виділеннями шкідливих речовин і пилу (акумуляторної; очистки і миття деталей і фільтрів, фарбувальних і зварювальних робіт; готування розчинів спецрідин, епоксидних клеїв і герметиків; зарядки бортових вогнегасників; перевірки і ремонту розходомерів і приладів контролю роботи авіадвигунів і ін.) розрахунок загально-обмінної вентиляції необхідно проводити так, щоб об'єм видаляемого повітря, із приміщень із виділенням шкідливих речовин і пилу, перевищував об'єм подаваного повітря на 20%.

6.5.14. Приміщення фарбувальних цехів, фарбозаготівельних відділень, лакофарбових лабораторій, кладовищ повинні обладнатися самостійною механічною припливно-витяжною вентиляцією і місцевими відсмоктувачами від фарбувальних камер, постів фарбування розпиленням, сушильних камер, дільниць знежирювання поверхонь, відповідно до Вимог безпеки при роботі з лакофарбувальними матеріалами (розділ 2, п. 28 цих Правил).

6.5.15. Повітря, відсмоктуване із постів фарбування розпиленням, підлягає очистці від фарбового аерозолу "мокрим" засобом у гідрофільтрах. Для цієї мети допускається також застосування сухих фільтрів.

6.5.16. Приміщення АК повинно бути обладнане окремою стаціонарною припливно-витяжною вентиляцією, окремо для кислотних і лужних акумуляторних приміщень.

6.5.17. Системи витяжної вентиляції в приміщеннях дільниць фарбування, зарядки акумуляторних батарей, ремонту паливної апаратури не допускається об'єднувати між собою і із системами витяжної вентиляції інших приміщень.

6.5.18. Приміщення для ацетиленового генератора повинно мати механічну припливну вентиляцію у вибухозахисному виконанні і природну витяжну вентиляцію.

6.5.19. У приміщеннях для ацетиленового генератора потужністю до 20 мз/г газоподібного ацетилену допускається устаткування природної припливно-витяжної вентиляції.

6.5.20. Забороняється :

а) працювати у виробничих приміщеннях, де виділяються шкідливі речовини при несправній або відключеній вентиляції;

б) рециркуляція повітря у виробничих приміщеннях, де виділяються пари, гази або може мати місце різке збільшення концентрації шкідливих і вибухонебезпечних речовин, газу.

6.5.21. Перед пуском в експлуатацію заново змонтованих вентиляційних установок, а також після їх реконструкції і ремонту, вони повинні пройти наладку і випробування.

6.6. Освітлення

6.6.1. Природне освітлення

6.6.1.1. Природне освітлення у виробничих і допоміжних приміщеннях АТБ повинно відповідати вимогам СНиП II-4-79 (розділ 2 п. 48 цих Правил).

6.6.1.2. У ангарах (ангарних секціях) слід передбачати природне освітлення. Площа світлових прорізів повинна складати не менше 25% площі ангара, при цьому світлові прорізи слід розташовувати у верхній частині стін.

6.6.1.3. Складські приміщення, а також інші приміщення АТБ без постійного перебування працюючих, можуть бути без природного освітлення.

6.6.1.4. Коефіцієнт природної освітленості для виробничих приміщень АТБ треба приймати : при боковому освітленні - в середньому 1,0; при верхньому або верхньому і боковому освітленні - в середньому 3,0.

6.6.1.5. Вікна, розташовані з сонячної сторони, повинні бути оснащені пристосуваннями, які б забезпечували захист від прямих сонячних променів.

Забороняється захаращувати вікна й інші світлові прорізи стелажми, матеріалами, обладнанням.

6.6.1.6. Світлові прорізи верхніх ліхтарів повинні бути засклені армованим склом. Якщо замість армованого скла застосовується звичайне, то під ліхтарями повинна бути підвішена металева сітка, для захисту працюючих від можливого випадання скла.

6.6.1.7. Очищати віконні стекла і ліхтарі необхідно залежно від ступеня забруднення, але не рідше 2 разів на рік.

6.6.1.8. Для забезпечення безпеки при очищення вікон, ліхтарів слід використовувати спеціальні пристрої (драбини, стрем'янки, підмости і т.д.).

6.6.2. Штучне освітлення

6.6.2.1. Приміщення і робочі місця АТБ повинні забезпечуватися штучним освітленням, достатнім для безпечного виконання робіт, перебування і пересування авіаційного персоналу, відповідно до СНиП II-4-79 і СанПіН № 5059-89 (розділ 2, пп. 48, 56 цих Правил).

6.6.2.2. Для робочих поверхонь, при штучному освітленні в приміщеннях АТБ залежно від виробничих процесів, нормуються значення освітленості, які слід приймати відповідно до норм (додаток 10).

6.6.2.3. Середня горизонтальна освітленість робочих зон на території (місця стоянок ПС, площадки спеціального призначення) повинна бути не менше : на місцях стоянок ПС - 5лк; на площадках спеціального призначення - 10 лк.

6.6.2.4. Крім загального освітлення, для технічного обслуговування на місцях стоянок ПС, повинна бути передбачена можливість підключення пересувних джерел світла напругою 220 В 50 Гц, потужністю до 2 кВт і переносних світильників напругою 27 В.

6.6.2.5. Для виключення прямого виблискування, світильники місцевого освітлення повинні мати відбивачі, які не просвічуються, і захисний кут не менше 30°. З цією метою доцільно знижувати висоту підвішування світильників, якщо це не порушує технологічний процес, а поверхні стін, стелі і деталей інтер'єра виробничого приміщення необхідно виконувати з дифузійним відбиттям.

6.6.2.6. Конструкція світильників місцевого освітлення повинна передбачати можливість зміни напрямку світла на робочу поверхню.

6.6.2.7. Для безпечного пересування працюючих і спецтранспорту, під час припинення технологічних процесів на місцях стоянок ПС і площадках спеціального призначення, а також для продовження безпечного ведення роботи на них, при виникненні аварії в мережі робочого освітлення, треба передбачати чергове (аварійне) освітлення з мінімальною освітленістю 1 лк.

6.6.2.8. Аварійне освітлення виробничих приміщень АТБ слід передбачати, якщо відключення робочого освітлення може призвести до виникнення вибуху або пожежі, при цьому освітленість робочих поверхонь повинна складати 5% нормованої при системі загального освітлення, але не менше 2 лк.

6.6.2.9. Евакуаційне освітлення слід передбачати в проходах, на сходах і в приміщеннях, де продовжує працювати виробниче устаткування, при цьому освітленість на підлозі і на ступенях сходів повинна складати 5 лк.

6.7. Електробезпека

6.7.1. Електроустановки, що застосовуються при ТОіР АТ повинні відповідати вимогам Правил будови електроустановок (розділ 2, п. 53 цих Правил).

При експлуатації електроустановок необхідно виконувати вимоги Правил технічної експлуатації електроустановок споживачів, Правил техніки безпеки при експлуатації електроустановок споживачів і ОСТ 54 30030-84 (розділ 2, пп. 6, 7, 27 цих Правил).

6.7.2. У приміщеннях з підвищеною небезпекою і особливо небезпечних відносно ураження авіаційного персоналу електрострумом, при установці світильників напругою 220 В загального освітлення з лампами розжарювання і газорозрядними ламп на висоті менше 2,5 м, необхідно застосовувати світильники, конструкція яких виключає доступ до ламп без застосування інструмента. Електропроводка, що підводиться до світильників, повинна бути в металевих трубах, металорукавах або захисних оболонках.

6.7.3. Для живлення світильників місцевого стаціонарного освітлення з лампами розжарювання повинна застосовуватися напруга : в приміщеннях без підвищеної небезпеки - не вище 220 В, а в приміщеннях з підвищеною небезпекою і особливо небезпечних - не вище 42 В.

6.7.4. У вибухонебезпечних приміщеннях електроустановки повинні бути у вибухозахисному виконанні, а в пожежонебезпечних - мати ступінь захисту, що відповідає класу пожежної небезпеки.

На електродвигуни, світильники, інші електричні машини, апарати й обладнання, встановлені у вибухонебезпечних або пожежонебезпечних зонах, повинні бути нанесені знаки, що вказують їх ступінь захисту.

6.7.5. При наявності особливо несприятливих умов, коли небезпека ураження електрострумом посилюється тісністю, незручністю, зіткненням із заземленими поверхнями (робота в кессон-баках, ємкостях тощо), для живлення переносних світильників використовується напруга не вище 12 В.

6.7.6. Світильники приміщень акумуляторної, для виконання фарбувальних робіт, повинні бути у вибухозахисному виконанні. Вимикачі, штепсельні розетки і запобіжники повинні бути встановлені поза цими приміщеннями.

6.7.7. Стаціонарні джерела електроенергії на стоянках ПС повинні мати світлову сигналізацію про наявність напруги і блокування, що відключає джерела електроенергії при відкриванні дверей розподільної шафи.

6.7.8. Корпуса аеродромних стаціонарних і пересувних джерел електроенергії, застосовуваних при ТОіР АТ, необхідно заземлювати :

а) при номінальній напрузі 380 В і вище перемінного струму, 440 В і вище постійного струму - в усіх випадках;

б) при номінальній напрузі від 42 В до 380 В перемінного струму, від 110 В до 440 В постійного струму - при роботах в умовах особою небезпеки (сніг, туман, дощ, приморозь).

Величина опору струму стаціонарного захисного заземлюючого пристрою повинна бути не більш 4 Ом.

6.7.9. При об'єднанні заземлюючих пристроїв, для захисту від статичної електрики, поразки електричним струмом і вторинними проявами блискавки, величина опору заземлювача повинні бути не більш тієї, що потрібно для захисту від цих явищ.

6.7.10. Плавкі вставки запобіжників повинні бути калібровані із зазначенням на клеймі номінального струму вставки (клеймо ставиться заводом-виготовлювачем або електротехнічною лабораторією). Застосування саморобних не каліброваних плавких вставок забороняється.

6.7.11. Забороняється :

а) встановлювати або замінювати лампи у світильниках, що знаходяться під напругою;

б) навішувати на електропроводку й інше електроустаткування будь-які предмети, обгортати електролампи папером або тканиною;

в) влаштовувати у виробничих та інших приміщеннях тимчасову електропроводку, за винятком випадків ремонту приміщень і реконструкції електромережі. Тимчасова електропроводка повинна монтуватися згідно з діючими правилами і нормами;

г) включати освітлення і будь-які інші електротехнічні установки за допомогою з'єднання оголених кінців проводів.

6.7.12. Додаткові вимоги електробезпеки викладені у відповідних розділах цих Правил щодо виконання конкретних видів робіт.

7. Вимоги безпеки до виробничого устаткування, пристроїв, інструменту

7.1. Загальні вимоги

7.1.1. Виробниче устаткування, пристрої та інструмент повинні протягом усього періоду експлуатації відповідати вимогам ГОСТ 12.2.003-91 (розділ 2, п. 35 цих Правил), нормативно-технічної документації і цих Правил.

7.1.2. Пересувне устаткування, яке застосовується при ТОіР АТ, повинно встановлюватись в місцях і на відстані, що забезпечують безпеку авіаційного персоналу.

7.1.3. Все устаткування повинно бути справним, мати бирки або трафарети з вказівкою інвентарних номерів, термінів огляду, випробування; воно повинно бути занесене в інвентарну книгу. Зберігати несправне устаткування разом із справним не дозволяється.

7.1.4. Засоби колективного захисту повинні виконувати своє призначення безперервно в процесі функціонування устаткування або при виникненні небезпечної ситуації.

Дія засобів колективного захисту не повинно припинятися раніш, ніж закінчиться дія відповідного небезпечного або шкідливого виробничого фактора.

7.1.5. Конструкція устаткування і його окремих частин повинна виключати можливість їхній падіння, опускання, перекидання і довільного зсуву, при всіх передбачених умовах експлуатації.

7.1.6. Поверхні пристроїв і елементів виробничого устаткування, що можуть служити джерелом небезпеки для працюючих, повинні фарбуватися відповідно до вимог ГОСТ 12.4.026-76 (розділ 2, п. 42 цих Правил) і галузевими нормативними документами

7.1.7. Устаткування, що є джерелом шуму, ультразвуку, вібрації повинно бути виконане так, щоб воно в передбачених умовах і режимах експлуатації не перевищувало норм, установлених ГОСТ 12.1.001-89, ГОСТ 12.1.003-83, ГОСТ 12.1.012-90 (розділ 2, пп. 31, 32, 34 цих Правил).

7.1.8. На несправне устаткування керівник ділянки вивішує табличку, на якій зазначено, що працювати на даному устаткуванні не дозволяється. Таке устаткування повинно бути відключене (знеструмлене, виключений привід тощо).

7.2. Підйомники, домкрати

7.2.1. Підйомники, домкрати призначені для технічного обслуговування ПС, повинні відповідати вимогам керівництва з експлуатації і технічного обслуговування даного типу повітряного судна.

7.2.2. Гідравлічні і пневматичні підйомники повинні забезпечувати поступове і плавне опускання штока під навантаженням.

Зворотні клапани гідравлічних підйомників, домкратів повинні забезпечувати припинення миттєвого аварійного опускання вантажу у разі розриву трубопроводів, зниження тиску в них (припиненню роботи насосної станції).

7.2.3. Гідравлічні і пневматичні підйомники повинні обладнатися пристроями, що запобігають падінню ПС або вивішених його частин, при ушкодженні підйомників або приєднаних до них живильних трубопроводів.

7.2.4. Підйомники з електричним приводом повинні обладнуватися автоматичними обмежувальними вимикачами на верхній і нижній межах робочого ходу.

7.2.5. Підйомники та домкрати повинні один раз на рік, після виконання регламентних робіт, піддаватися статичному випробуванню навантаженням, яке наведено в технічній документації (паспорті) на це обладнання, при знаходженні штоків в крайньому верхньому положенні протягом 10 хвилин.

Незалежно від строку попередніх випробувань статичні випробування на міцність підйомників і домкратів проводяться після виконання ремонтних та зварювальних робіт на силових елементах їх конструкції.

7.3. Спеціалізоване устаткування, пристрої

7.3.1. Роботи з ТОіР високо розташованих частин ПС (розміщення робочого місця або зони поблизу від неогороджених перепадів по висоті на 1,3 м і більше) повинні виконуватися відповідно до Вимог безпеки при роботі на висоті (розділ 2, п. 30 цих Правил).

Допоміжне устаткування, застосовуване для робіт на висоті, повинно відповідати вимогам наступних нормативних документів :

- інвентарні риштування і підмостки; пересувні вишки, площадки і люльки - ГОСТ 12.2.003-91, ГОСТ 24258-88 (розділ 2, пп. 35, 43 цих Правил);

- приставні драбини і стрем'янки - ГОСТ 12.2.003-91.

7.3.2. Платформи (площадки) доків для ТОіР АТ повинні бути жорсткими, стійкими до впливу моменту, що перекидає, і мати аутригери для вимикання самовільного переміщення під час роботи на них.

Стрем'янки, що застосовуються при ТОіР АТ, повинні мати висоту огороження робочих площин не менше 1,2 м. Стрем'янки, доки, драбини для фарбувальних робіт повинні бути виготовлені з неспаленого матеріалу і мати протиударний захист, що виключає іскроутворення. Дерев'яні настили площадок, помостів і т.п. повинні бути оброблені вогнезахисними речовинами.

7.3.3. Висота огородження робочих площадок на кожному ярусі доків повинна бути не менше 1,2 м за винятком місць, де установка огорожень висотою 1,2 м неможлива.

7.3.4. Настили робочих площадок платформ і сходини драбин повинні бути стійкими до впливу паливно-мастильних матеріалів, що легко миються, вогнестійкими і не слизькими.

7.3.5. Тросо-блочні системи і лебідки, для підйому платформ, повинні мати механізм самогальмування.

7.3.6. На платформах повинні бути передбачені місця кріплення запобіжних поясів для працюючих на високо розташованих частинах повітряного судна.

7.3.7. Пристрої для підйому й опускання авіаційного персоналу повинні мати огороження і знаходитися за небезпечною зоною.

7.3.8. Конструкція драбин і стрем'янок повинна забезпечувати безпечні умови праці і передбачати :

а) пристрої, що застерігають від самовільного складання і переміщення;

б) пристрої, що застерігають від просадження і перекидання;

в) кріплення огорожень і запобіжних поясів, для застереження від падіння під час роботи на висоті 1,3 м і більше;

г) наявність рифленої поверхні в металевих сходах.

Нахил драбин не повинний перевищувати 1:3.

7.3.9. Металеві драбини і стрем'янки повинні виготовлятися з матеріалів, що мають супровідну документацію. Зварювальні шви повинні бути рівними по всій довжині і не повинні мати тріщин, прожогів і дефектів, що знижують міцність шва. На поверхні драбин і стрем'янок не повинно бути вм'ятин, вибоїв, подряпин, помітних

неозброєним оком, а також гострих крайок і задирів. Металеві частини повинні мати якісне антикорозійне покриття. Сходини не повинні повертатися.

7.3.10. Дерев'яні деталі драбин повинні підлягати гарячому просоченню натуральною оліфою з наступним покриттям безбарвним лаком. Фарбувати драбини фарбою - забороняється.

7.3.11. Переносної драбини і стрем'янки, що виготовлені з дерева, повинні мати врізані у тятиву сходи шириною не менше 150 мм і бути скріплені через кожні 2 м стяжними болтами.

Забороняється застосовувати драбини з набивними сходами.

7.3.12. Відстань між сходами драбини (в т.ч. і помостів) не повинна бути більш 250 мм і менше 150 мм.

7.3.13. Драбини і стрем'янки повинні бути такої довжини, щоб авіаційний персонал мав можливість виконувати операції зі сходин, що відстають від верхнього кінця драбини не менше чим на один метр.

7.3.14. Нижні кінці драбини повинні мати наконечники, що перешкоджають її ковзанню.

7.3.15. Задні ніжки драбин і стрем'янок повинні бути скріплені стяжками.

7.3.16. Забороняється використання зіпсованих, а також із кінцевими термінами чергових іспитів риштувань, засобів підмашування, доків, стрем'янок, драбин і іншого допоміжного устаткування.

7.3.17. Буксирувальні пристрої, призначені для з'єднання ПС із тягачем, повинні бути справними. Користуватися пристроями не призначеними для ПС даного типу, забороняється. Змінювати запобіжні засоби в буксирувальному пристрої деталями більшої міцності або інших деталей, не призначеними для цього, забороняється.

7.3.18. Конструкція упорних колодок і їх міцність повинна відповідати конкретному типу повітряного судна. Упорні колодки повинні бути стійкими від вислизання з-під коліс і перекидання.

Поверхня упорних колодок повинна забезпечувати сприймання навантаження, що надходить з колеса ПС, для передачі її на ґрунт, без її руйнації.

7.4. Інструмент

7.4.1. Інструмент, застосовуваний для ТОіР АТ, повинен мати маркірування і зберігатися в інструментальній коморі в спеціальних шафах.

7.4.2. Шкребки, для видалення старої лакофарбової поверхні, повинні бути виготовлені з матеріалу, що виключає іскроутворення.

7.4.3. Ручний слюсарний інструмент повсякденного застосування повинний бути закріплений за авіаційним персоналом для індивідуального або бригадного використання.

7.4.4. Ручні інструменти (молотки, зубила, пробійники і т.п.) не повинні мати :

- ушкоджень на робочих поверхнях (вибоїв, відколів);
- на бічних гранях, у місцях затиску їх рукою, задирок і гострих ребер;
- на дерев'яних поверхнях ручок сучків, задирок, тріщин; поверхня повинна бути гладкою;
- наклепів і перегартованих робочих поверхонь.

7.4.5. Бойки молотків повинні мати гладку, злегка опуклу поверхню без косин, відколів, вибоїв, тріщин і задирок.

Ручка молотків повинна бути прямою, овального перетину з незначним стовщенням до її вільного кінця.

7.4.6. Інструмент ударної дії (зубила, крейцмейселі, борідки, просічки, керни тощо) повинний мати гладку потиличну частину без тріщин, задирок, наклепів і скосів. На робочому кінці не повинно бути ушкоджень.

7.4.7. Лезо викрутки за товщиною повинно відповідати ширині шліца в голівці гвинта.

7.4.8. Розміри зіву (захвату) гайкових ключів не повинні мати тріщин і перевищувати розмірів голівок болтів (граней гайок) більш ніж на 0,3 мм. Робочі поверхні гайкових ключів не повинні мати збитих скосів, а держак - задирок. На держаку повинний бути вказаний номер ключа.

7.4.9. Свердла й інший вставний інструмент повинні бути правильно заточені і не мати тріщин, вибоїв, задирок та інших дефектів. Хвостовики цього інструменту не повинні мати нерівностей, скосів, тріщин та інших пошкоджень.

7.4.10. Рукоятки викруток, плоскогубців, кусачок, при обслуговуванні електроустаткування, повинні бути виконані з ізоляційних матеріалів.

7.4.11. Ручні електричні машини (інструмент) повинні відповідати вимогам ГОСТ 12.2.013.0-91 (розділ 2, п. 36 цих Правил).

8. Вимоги безпеки при технічному обслуговуванні і поточному ремонті авіаційної техніки

8.1. Загальні вимоги

8.1.1. Під час ТОіР АТ можуть мати місце основні небезпечні та шкідливі виробничі фактори, які наведені в додатку 11.

8.1.2. Виробничі процеси з ТОіР АТ повинні відповідати вимогам ГОСТ 12.3.002-75 (розділ 2, п. 37 цих Правил).

8.1.3. Технічне обслуговування і поточний ремонт авіаційної техніки необхідно виконувати згідно з НТЭРАТ ГА-83 (розділ 2, п. 51 цих Правил), регламентом технічного обслуговування даного типу ПС, технологічними вказівками з виконання робіт на авіаційній техніці, а також цими Правилами.

8.1.4. Технічне обслуговування і поточний ремонт авіаційної техніки провадиться на місцях стоянки ПС, на спеціально відведених площадках, дільницях, робочих місцях (постах), які оснащені необхідним устаткуванням, приладами, пристроями та інструментом згідно з нормативно-технічною документацією.

8.1.5. Сила вітру, при якому допускається піднімати ПС на підйомники на відкритих місцях стоянок, повинна відповідати нормам передбаченим регламентом технічного обслуговування даного типу повітряного судна.

8.1.6. Для забезпечення захисту авіаційного персоналу від впливу електричного струму, при виконанні ТОіР АТ в робочій зоні місця стоянки ПС, треба керуватись вимогами ОСТ 54 30030-84 (розділ 2, п. 27 цих Правил).

8.1.7. Повітряні судна, спецтранспорт і пересувні установки, що використовуються для роботи поблизу ПС, повинні бути надійно заземлені.

8.1.8. Маршрути огляду ПС повинні виключати можливість зіткнення авіаційного персоналу з виступаючими або рухомими елементами ПС і наземного устаткування.

8.1.9. Авіаційний персонал, під час виконання робіт з ТОіР АТ, повинен зняти з себе предмети прикрас, якими він може зачепитися за виступаючі частини, устаткування та елементи конструкції повітряного судна.

8.1.10. Роботи з ТОіР високо розташованих частин ПС повинні виконуватись за допомогою спецтранспорту, доків, трапів, подмостей, стрем'янок, призначених для даного типу повітряного судна.

8.1.11. Пристрої, для виконання робіт на висоті (стрем'янки, сходи, трапи, підставки та ін.), повинні встановлюватися так, щоб центр ваги працюючого на них не переміщався за межі робочої площадки пристрою.

8.1.12. Під час робіт на борту ПС, у разі відсутності трапа, стрем'янки, драбини, біля відкритих отворів вхідних дверей ПС, на отвори повинні бути встановлені запобіжні ремінці, що виключають падіння працюючих за борт повітряного судна.

Біля відкритих люків на підлозі ПС необхідно встановлювати запобіжні огорожі.

8.1.13. Роботи на обшивці ПС повинні виконуватись тільки у взутті, яке виключає ковзання й пошкодження обшивки. Допускається застосування спеціальних килимків і матів.

8.1.14. Під час виконання робіт на ПС необхідно вжити заходів для запобігання попадання палива, масел і спеціальних рідин на людей, конструкцію ПС і обладнання, також на місця стоянки.

8.1.15. Перед виконанням робіт, пов'язаних з монтажно-демонтажними або ремонтними операціями на агрегатах і трубопроводах, які працюють під тиском, необхідно повністю стравити тиск в даній системі.

8.1.16. Установка ПС на підйомники повинна виконуватись відповідно до технологічних вказівок з виконання робіт на авіаційній техніці. Підйом ПС слід виконувати рівномірно, за командою особи, відповідальної за цю операцію.

8.1.17. Застосування легкозаймистих і горючих рідин для очищення деталей конструкції ПС допускається тільки з використанням ванночок, піддонів, волосяних щіток і салфеток з бавовняної тканини засобами, які виключають розливання, розбризкування та попадання рідин на шкіряні покриви та одяг працюючих. Не допускається виконання таких робіт на ПС одночасно із застосуванням джерел тепла, вмиканням і вимиканням споживачів електроенергії в безпосередній

близькості від місця робіт, а також виконання робіт, при яких можливе іскроутворення.

8.1.18. При застосуванні аеродромних підігрівників необхідно запобігати попаданню струменя гарячого повітря на відкриті ділянки тіла працюючих, на балони із стиснутими газами та колеса шасі.

8.1.19. При використанні в процесах ТОіР АТ радіоізотопних приладів і гамма-дефектоскопія необхідно дотримуватись вимог Санітарних правил з радіоізотопної дефектоскопії (розділ 2, п. 14 цих Правил.)

8.1.20. Роботи з ТОіР АТ, при недостатній освітленості, слід виконувати тільки при допомозі переносних ламп напругою змінного струму не більше 12 В, постійного струму - 27 В.

8.1.21. Авіаційний персонал, зайнятий на роботах з ТОіР АТ, повинен забезпечуватись справним інструментом, устаткуванням та пристроями, що відповідають вимогам безпеки.

8.1.22. Пристрої та інструменти, необхідні для виконання робіт, повинні розміщатися в спеціальних сортовиках (сумках), використовуватись за призначенням.

8.1.23. Робочі місця, виконання робіт на яких пов'язано з небезпекою для працюючих, повинні позначатися знаками безпеки згідно з ГОСТ 12.4.026-76 (розділ 2, п. 42 цих Правил) та відповідними галузевими нормативними документами.

8.1.24. При виконанні робіт удвох необхідно застосовувати заздалегідь узгоджені між ними прийоми.

8.1.25. Забороняється знаходження сторонніх людей на робочих місцях (в зонах), де виконуються роботи з підвищеною небезпекою

8.1.26. Особи, зайняті на роботах з ТОіР АТ, повинні використовувати засоби індивідуального захисту.

8.1.27. Підйом на ПС виробів, деталей, приладів тощо масою більш 10 кг по приставних та бортових сходам вручну забороняється.

8.1.28. Підйом на висоту виробів і устаткування масою до 10 кг допускається одним працюючим, від 10 до 20 кг - двома працюючими. Вироби авіаційної техніки штучною масою понад 20 кг повинні підніматися на висоту із застосуванням засобів механізації.

8.1.29. Після виконання робіт на ПС інструменти та устаткування повинні бути прибрані, а місце стоянки очищене від залишків витратних матеріалів з метою виключення їх попадання в повітряний тракт двигунів ПС або травмування авіаційного персоналу.

8.2. Зустріч повітряного судна, установка повітряного судна на місце стоянки, вирулювання з місця стоянки

8.2.1. При зустрічі, установці ПС на місце стоянки і вирулюванні можуть мати місце такі основні небезпечні і шкідливі виробничі фактори :

- повітряні судна, спецтранспорт, самохідні машини і механізми, що рухаються;
- струмені вихлопних газів, що витікають із великими швидкостями при запуску і випробуванні авіадвигунів; випадкові предмети (камені, пісок і т.п.), що потрапляють у ці струмені;
- підвищений рівень шуму при працюючих силових установках повітряного судна;
- підвищена запиленість повітря на аеродромах із ґрунтовим покриттям;
- підвищена або знижена відносна вологість повітря;

- підвищена яскравість (виблискування) світла; пульсація світлового потоку.

8.2.2. Перед посадкою ПС, відповідальний за виконання робіт з зустрічі, повинен підготувати місце стоянки, погоджене з диспетчерською службою аеропорту :

а) перевірити стан місця стоянки, виділеного для прийому повітряного судна; устаткування місця стоянки, відсутність на ньому засобів і предметів, що заважають зарулюванню (установці) повітряного судна;

б) підготувати до використання необхідні засоби наземного обслуговування і пристосування.

8.2.3. При рулінні командир ПС повинен стежити за тим, щоб повітряна або газова струмінь від силових установок ПС не направлялася на інші ПС, аеродромне устаткування і споруди, що знаходяться на відстані менше 100 м. Командиру ПС забороняється зарулювати на місце стоянки, якщо відсутня особа, відповідальна за зустріч повітряного судна.

8.2.4. При зустрічі літака з газотурбінними двигунами або вертольота, особа, яка зустрічає повинна знаходитися в полі зору командира ПС на відстані не менше 25 м від нього, а при зустрічі літака з поршневіми двигунами - на відстані не менше 10 м, подаючи при цьому встановлені команди і сигнали.

8.2.5. Рух авіаційного персоналу, спецтранспорту, самохідних машин і механізмів перед повітряним судном, що рулює, забороняється.

8.2.6. Після установки ПС на місце стоянки, вимикання двигунів і припинення обертання повітряних гвинтів, повітряне судно повинно бути негайно заземлене за допомогою спеціального пристрою, а під колеса основних опор повинні бути встановлені упорні колодки.

Установка упорних колодок під колеса основних опор до вимикання двигунів і повної зупинки повітряних суден категорично забороняється.

Забороняється встановлювати під колеса основних опор упорні колодки, конструкція яких не відповідає передбаченій для ПС даного типу і, які не мають

тросів для їх прибирання.

8.2.7. Перед вирулюванням ПС з місця стоянки повинне бути прибрано все аеродромне устаткування, що застосовується при технічному обслуговуванні і заважає вирулюванню.

8.2.8. Перед вирулювання упорні колодки з-під коліс шасі ПС повинні бути прибрані до запуску двигунів, за командою командира повітряного судна. Колеса шасі при прибиранні колодок повинні бути загальмовані.

8.2.9. Починати руління місця стоянки командир ПС може тільки після дозволу служби руху і відповідального за випуск повітряного судна.

8.2.10. Відповідальний за випуск ПС, повинен переконатися в тому, що ніяких перешкод немає і безпека вирулювання забезпечена. При цьому він стає зліва перед ПС так, щоб бути в зоровому зв'язку з командиром ПС і дає дозвіл на вирулювання встановленими сигналами.

8.2.11. Руління повинно виконуватися з усіма запобіжними заходами, щоб уникнути ушкодження ПС і авіаційного персоналу.

8.2.12. Руління ПС, у нічний час або при обмеженій видимості, повинно провадитися при включених аеронавігаційних вогнях і рульових фарах. При необхідності, допускається періодичне використання посадкових фар з урахуванням обмеження тривалості їх роботи на землі, щоб уникнути перегріву. Імпульсні вогні вдень і вночі повинні бути включені від моменту запуску до моменту вимикання двигунів.

8.3. Буксирування повітряного судна

8.3.1. При буксируванні ПС можуть мати місце основні небезпечні і шкідливі виробничі фактори, які наведені в п. 8.2.1.

8.3.2. Порядок буксирування ПС з урахуванням його особливостей (швидкість буксирування, число членів бригади і їх розміщення, застосовувані тягачі,

буксирувальні пристрої і т.п.) визначається інструкцією з буксирування даного типу повітряного судна.

8.3.3. У кабіні буксируемого ПС повинен знаходитися член льотного екіпажу, допущений до експлуатації даного типу, або особа, призначена наказом керівника АТБ до проведення буксирування.

8.3.4. Розставлення осіб, що супроводжують ПС при буксируванні, повинно суворо відповідати затвердженим схемам буксирування ПС носом або хвостом уперед.

Відповідальний за буксирування розміщується таким чином, щоб бути в поле зору посадової особи, що знаходиться в кабіні ПС і водія тягача.

8.3.5. При підготовці ПС до буксирування, відповідальний за виконання даного виду роботи, повинен перевірити :

- справність засобів зв'язку між членом екіпажу та відповідальним за буксирування;
- від'єднання від ПС і прибирання з зони його руху всіх засобів наземного устаткування, не використовуваних при буксируванні, у тому числі і бортової драбини;
- справність заземлюючих пристроїв повітряного судна;
- закриття дверей, замків кришок усіх люків і відсіків повітряного судна;
- визволення всіх точок кріплення ПС від наземних швартувальних пристроїв;
- установку стояночних штирів у замках шасі і контровок на штирях;
- наявність тиску в гальмовій системі повітряного судна;

- справність буксирувального пристосування, устаткування тягача, використовуваного при буксируванні.

8.3.6. Буксирування ПС із несправною гальмовою системою допускаються тільки як виняток - при необхідності евакуації ПС із злітно-посадкової смуги або рульової доріжки. При цьому буксирування повинно провадитися обов'язково з застосуванням жорстких буксирувальних пристосувань, носом вперед і зі швидкістю не більш 3 км/ч.

8.3.7. З'єднання ПС із тягачем, а також керування розворотом повинні провадитися тільки за допомогою справного буксирувального пристосування, призначеного для ПС даного типу.

Використовувати несправні буксирувальні пристосування, а також пристосування, не призначені для ПС даного типу, забороняється.

8.3.8. Підняття буксирувального пристосування вагою більш 40 кг, що не має гідравлічного підйомника для приєднання його до ПС або тягачу, повинно провадитись не менше чим двома працівниками.

8.3.9. Буксирування ПС у темний час доби і при видимості менш 2 км повинно виконуватись на зниженій швидкості з включеними на ПС габаритними й аеронавігаційними вогнями.

У темний час доби, зчеплення буксирувального гака з гаком тягача, при відсутності підсвітлювача гака тягача, забороняється.

8.3.10. Прибирати упорні колодки з-під коліс шасі дозволяється тільки після зчеплення буксирувального пристосування з гаком тягача і розгальмування коліс повітряного судна. Прибирання упорних колодок здійснює один із членів бригади буксирувальників.

8.3.11. При переміщенні ПС, відповідальний за буксирування повинен керуватися вимогами інструкції з буксирування, схемою руху ПС і спецтранспорту. Швидкість буксирування ПС встановлюється інструкцією з буксирування даного типу повітряного судна. При буксируванні ПС, зрушенні з місця стоянки, рух по

аеродрому, повороти, гальмування і припинення ПС і тягача повинні бути плавними.

8.3.12. Напрямок при зрушенні ПС із місця тягачем слід вибирати так, щоб воно складало з подовжньою віссю ПС можливо менший кут. Зрушення ПС із місця розхитуванням тягачем забороняється.

8.3.13. Розвертати передні колеса ПС дозволяється тільки під час руху. При цьому, необхідно стежити за тим, щоб кут повороту переднього колеса шасі ПС і кут відхилення тягача від напрямку руху (подовжньої осі) ПС не перевищували граничного значення, припустимого для ПС даного типу, як під час руху, так і при зрушенні з місця.

8.3.14. При буксируванні ПС тягачем на тросовій (м'якій) зчіпці напрямок зусилля тягача повинно збігатися з подовжньою віссю повітряного судна. Ослаблення якийсь гілки троса не допускається, щоб уникнути влучення троса під колеса. При ослабленні буксирувального троса під час буксирування необхідно відтягати гілки троса за спеціальні відтяжки (тросики з рукоятками).

8.3.15. Користуватися гальмами коліс ПС при буксируванні дозволяється тільки у випадку поломки буксирувального пристрою, при небезпеці зіткнення з перешкодами і після зупинки тягача.

8.3.16. Буксирування ПС повинно здійснюватися відповідно до встановленого порядку подачі команд і сигналів.

8.3.17. При буксируванні вертольота несучий гвинт повинний бути загальмований у такому положенні, щоб жодна з його лопатей не знаходилася над хвостовою балкою і стабілізатором.

8.3.18. При буксируванні повітряного судна забороняється :

- знаходитися у ПС авіаційному персоналу, який не має прямого відношення до буксирування;

- знаходитися на відстані менше 2 м від коліс шасі, при русі повітряного судна;

- сидіти на буксирувальному пристосуванні;

- поправляти під час руху кріплення буксирувального пристосування до ПС або тягачу;

- триматися руками безпосередньо за буксирувальні троси для натягування їх при ослабленні.

8.3.19. Кожна особа, яка приймає участь у буксируванні ПС, яка перша помітила небезпеку, що загрожує учасникам буксирування або ПС, перша зобов'язана подати голосом команду : "Стоп". За цією командою рух ПС і тягача повинне бути негайно припинено.

8.4. Технічне обслуговування планера повітряного судна і системи кондиціонування повітря

8.4.1. При технічному обслуговуванні планера ПС і системи кондиціонування повітря можуть мати місце такі основні шкідливі та небезпечні виробничі фактори :

- незахищені рухомі елементи ПС (елерони, закрилки, гальмові щитки, інтерцептори, тримери, обертові гвинти, турбіни, ротори двигунів і агрегатів, вали трансмісій, стулки капотів двигунів і гондол шасі, реверсивні пристрої, троси і тяги, які рухаються, двері, люки, вхідні трапи та ін.), спецтранспорту, вантажопідйомних механізмів і виробничого устаткування;

- повітряне судно, що завалюється під час виваження його на підйомниках або при помилковому прибиранні шасі;

- повітряне судно, що перекидається під час зливання палива із паливних баків, а також при порушенні правил посадки і висадки пасажирів;

- підвищене ковзання внаслідок обледеніння, зволоження і замаслювання поверхонь ПС, трапів, стрем'янок, приставних сходів і покрить місць стоянок, по яким переміщається авіаційний персонал;
- підвищена температура поверхонь авіадвигунів, обладнання.

8.4.2. При відкритих входних дверях і люках їх рухомі елементи, що управляються електромеханічними або гідравлічними приводами, повинні бути зафіксовані механічними пристроями.

8.4.3. Верхні опорні площадки трапів, стрем'янок повинні встановлюватись на висоті порогів входних дверей і прорізів ПС з проміжком не більш 0,02 м. Переміщення авіаційного персоналу по сходах використовуваних засобів допускається тільки після надійної фіксації їх коліс, що виключає мимовільний рух.

8.4.4. Устаткування, пристрої та інструменти, що застосовуються для робіт у середині фюзеляжу ПС, не повинні заважає маршрути переміщення авіаційного персоналу і бути надійно закріплені, з метою запобігання їх падінню.

8.4.5. При тимчасовому припиненні робіт у середині фюзеляжу всі відкриті люки підлоги, бокових і стельових панелей необхідно закрити або встановити технологічні огороження.

8.4.6. При перевірці на дотик герметичності гарячих повітроводів і їх з'єднань з агрегатами СКП, при працюючій силовій установці ПС, руки працюючого повинні бути захищені бавовняними рукавицями.

8.4.7. Роботи по планеру і СКП ПС повинні виконуватись в спеціальному одязі, який виключає контакт відкритих ділянок тіла з поверхнями, що мають підвищену або знижену температуру.

8.4.8. Роботи у середині паливних кесон-баках виконуються бригадою не менш 3 чол. за наряд-допуском (додаток 3). Посадова особа, яка видає наряд-допуск, встановлює об'єм даних робіт, призначає керівника, визначає місце, тривалість часу робіт, а також заходи щодо забезпечення безпеки.

Безпосередній виконавець робіт у середині кессон-бака, забезпечується необхідним спецодягом, спецвзуттям, рятувальним поясом і шланговим протигазом.

Шланг протигазу разом з фалом рятувального поясу відводиться через люк (лаз) і закріплюється з навітряної сторони і контролюється другим членом бригади, якій підтримує постійний зв'язок з працюючим у середині кессон-бака.

Керівник робіт контролює дії бригади, а у разі необхідності зобов'язаний призупинити виконання робіт і бути готовим подати необхідну допомогу.

8.4.9. При установці ПС на підйомники паливо із паливних баків ПС заздалегідь повинно бути злите, відповідно до технологічних вказівок з виконання робіт на авіаційній техніці.

8.4.10. При перевірці фюзеляжу ПС на герметичність - зону навколо нього необхідно відгородити на відстані 13 м, установити табличку з написом "Обережно! Можливе розлітання частин планера". Перед початком випробування слід перевірити роботу пристрою для аварійного зниження тиску повітря у фюзеляжі. Особи, які не приймають участь у випробуванні, виводяться із небезпечної зони за межі стоянки повітряного судна. Швидкість наростання тиску повітря у фюзеляжі не повинна перевищувати значень, встановлених технологічними вказівками з виконання робіт на авіаційній техніці. Рівень шуму на місці стоянки, в період випробування на герметичність, не повинен перевищувати 50 дБ.

Роботи з перевірки фюзеляжу ПС на герметичність повинні виконуватися за наряд-допуском (додаток 3).

8.4.11. При виконанні робіт з ремонту обшивки і силового набору планера ПС необхідно вжити заходів, що запобігають розлітання металевої стружки, утворенню гострих крайок, задирок і шорсткостей на поверхні.

8.4.12. При обробці поверхонь лобових стекол кабіни екіпажу гідрофобізуючою рідиною необхідно дотримуватись спеціальних правил безпеки : розкриття ампул виконувати пінцетом в спеціальних ємкостях, з метою запобігання розлітання осколків скла і попадання рідини на незахищені ділянки тіла і деталі конструкції повітряного судна.

8.4.13. Обробку ПС протиобліднювальними рідинами слід виконувати на спеціальних місцях стоянки відповідно до технологічних вказівок з виконання робіт на авіаційній техніці.

8.4.14. Особа, яка оброблює ПС ПОР, повинна знаходитись в такому положенні, щоб вітер відносив від неї розпалювану рідину.

8.4.15. За необхідності виконання робіт на крилі ПС, обробленого ПОР, слід застосовувати страхувальні пристрої і мати.

8.4.16. Розпилення ПОР повинно провадитись в сукняному спецодязі, гумових рукавицях і непромокальному взутті, очі повинні бути захищені окулярами закритого типу.

При випадковому попаданні рідини на одяг необхідно перед сушінням промити облите місце водою.

8.4.17. Після закінчення робіт із застосуванням ПОР, безпосередній її виконавець повинен прийняти душ, а авіаційний персонал, який приймав участь в підготовці ПС до вильоту, ретельно вимити обличчя і руки теплою водою.

8.4.18. Їмкості для зберігання ПОР, повинні мати напис : "Отрута", "Смертельно" і бути герметично закриті і опломбовані.

8.5. Технічне обслуговування систем керування

8.5.1. При технічному обслуговуванні систем керування ПС можуть мати місце такі основні небезпечні і шкідливі виробничі фактори :

- рухомі елементи ПС (елерони, закрилки, гальмові щитки, інтерцептори, тримери, троси, тяги тощо;

- підвищене ковзання внаслідок зледеніння, обмороження і замаслювання поверхонь ПС, трапів, стрем'янок, приставних драбин і покриттів місць стоянок, за якими переміщається авіаційний персонал;

- падаючі вироби авіаційної техніки, інструмент і матеріали при роботах з технічного обслуговування ПС на площинах, стабілізаторі, фюзеляжі і при роботі на висоті з застосуванням механізованих підйомників;

- виступаючі частини планера ПС і його устаткування - антени, датчики, приймачі повітряного тиску і температури зовнішнього повітря, підкоси, замки, кронштейни, відкриті стулки.

8.5.2. Перед початком робіт необхідно застопорити ручки органів керування, рухомі елементи ПС, що можуть самовільного переміщатися, і вивісити в кабіні ПС на органах керування табличку з написом "Рулями не працювати. Електроживлення не включати".

8.5.3. Перевірку працездатності системи керування ПС та її елементів слід провадити після видалення обслуговуючого персоналу й обладнання з зони переміщення рухомих поверхонь, тяг, качалок.

8.5.4. Монтаж (демонтаж) елементів, що мають велику парусність, слід робити або в закритому приміщенні, або на відкритих площадках, але при відсутності вітру. Роботу слід виконувати з використанням вантажопідйомних механізмів і устаткування.

8.5.5. Транспортування елементів системи керування ПС, що мають велику парусність, необхідно здійснювати з використанням ложементів у положенні, що виключає їх перекидання.

8.5.6. При роботі з тросовою проводкою системи керування ПС слід застосовувати рукавиці.

8.6. Технічне обслуговування силових установок

8.6.1. При технічному обслуговуванні силових установок можуть мати місце такі основні небезпечні і шкідливі виробничі фактори :

- рухомі елементи силової установки ПС (повітряні і несучі гвинти, ротори двигунів, вали трансмісій, стулки капотів двигунів, реверсні пристрої);
- підвищена температура поверхонь авіадвигунів;
- підвищене ковзання внаслідок зледеніння, обмороження і замаслювання поверхонь ПС, трапів, стрем'янок, приставних сходів і покриттів місць стоянок, за якими переміщається авіаційний персонал;
- струмені відпрацьованих газів, що витікають із великими швидкостями при запуску і випробуванні авіадвигунів; інші предмети : камені, пісок, що потрапляють у ці струмені;
- струмені газів, що витікають із посудин, агрегатів шасі і трубопроводів, працюючих під тиском;
- повітряні усмоктувальні потоки, що рухаються з великою швидкістю в зоні повітрозабірників авіадвигунів;
- підвищений рівень шуму при працюючих силових установках .

8.6.2. До технічного обслуговування силових установок дозволяється приступати після повного припинення обертання повітряних гвинтів і роторів двигунів; установки упорних колодок під колеса шасі; підключення ПС до заземлюючого пристрою та охолодження гарячих частин двигуна і його систем.

8.6.3. Перед виконанням робіт на двигуні треба переконатися в надійній фіксації кришок капотів для запобігання їх падіння і можливого травмування авіаційного персоналу.

8.6.4. При прокручуванні вручну лопатей повітряного гвинта працюючі повинні знаходитися поза площиною його обертання.

8.6.5. Перед прокручуванням вручну лопатей несучого гвинта вертольота необхідно переконатися у відсутності людей та устаткування в зоні обертання несучого і хвостового гвинтів.

8.6.6. Під час робіт з контролю лопаток компресора і турбіни, пов'язаних із прокручуванням ротора двигуна, дії авіаційного персоналу повинні бути погодженими. При виконанні ремонтних робіт, ротор двигуна повинен бути застопорений, відповідно до технології технічного обслуговування.

8.6.7. Під час роботи в каналі проточної частини двигуна, працюючий, у разі евакуації, повинен бути закріплений страхувальним фалом.

8.6.8. При монтажі і демонтажі агрегатів паливної, масляної і гідравлічної систем двигуна під нього треба підкладати піддони.

8.6.9. Промивання двигуна слід провадити миючою рідиною, передбаченою технологією, після його повного охолодження з вживанням заходів, що виключають попадання миючої рідини на авіаційний персонал, гумові вироби, електропроводку, агрегати спецобладнання і місце стоянки повітряного судна.

8.6.10. При видаленні масла, палива, бруду з деталей силової установки необхідно використовувати тільки зазначені в технології технічного обслуговування промивальні та обтиральні матеріали.

8.6.11. Промивання паливних і масляних фільтрів силових установок повинна провадитися відповідно до технічних вказівок у спеціально відведеної місці з наступною утилізацією забрудненої промивальної рідини.

8.6.12. Ультразвукове очищення фільтрів паливних і масляних систем силової установки повинно провадитися з дотриманням вимог безпеки відповідно до ГОСТ 12.1.001-89 (розділ 2, п. 31 цих Правил).

8.6.13. Роботи з ультразвуковому контролю лопатей повітряних гвинтів повинні провадитися при заземлених ПС, дефектоскопів, драбині, із яким провадиться контроль. Перед використанням дефектоскопу необхідно переконатися в надійності ізоляції проводів електроживлення.

8.6.14. Монтаж (демонтаж) силових установок треба провадити в ангарах, доках або спеціально обладнаних площадках під керівництвом бригадира.

8.6.15. Монтаж (демонтаж) авіаційних двигунів, допоміжних силових установок, інших виробів авіаційної техніки масою більш 20 кг слід провадити з застосуванням засобів механізації відповідно до ГОСТ 12.3.020-80 (розділ 2, п. 41 цих Правил).

8.6.16. Запуск двигуна треба провадити не раніше, ніж через 30 хвилин після його розконсервування і промивання при наявності штатних засобів пожежегасіння. Перший запуск двигуна, після його установки, допускається провадити при наявності пожежного автомобіля з командою.

8.6.17. Запуск і випробування двигунів слід провадити після припинення інших робіт на повітряному судні. При цьому поблизу ПС дозволяється знаходитися тільки авіаційному персоналу, який приймає особисту участь у підготовці і проведенні запуску. При працюючих двигунах знаходитися в площині обертання повітряних гвинтів, забороняється.

8.6.18. При запуску і випробуванні двигуна підключення джерела електроживлення до ПС допускається тільки за командою особи, яка здійснює запуск.

8.6.19. Особи, які контролюють запуск двигунів на землі, повинні бути забезпечені засобами зв'язку з кабіною екіпажу і засобами індивідуального захисту органів слуху, що забезпечують зниження звука до рівня не більш 80 дБА.

8.6.20. Перед випробуванням двигуна або його реверсивних пристроїв у літню пору необхідно зробити полив водою площадки запуску, з метою запобігання підвищеного пилоутворення.

8.6.21. Провадити регульовальні роботи на працюючому двигуні, забороняється. Контроль герметичності агрегатів, трубопроводів, паливної, масляної і гідравлічної

систем, працюючого двигуна, може провадитися при дотриманні необхідних заходів безпеки, що виключають влучення авіаційного персоналу в зону усмоктувальної (вихідної) струмені, а також у зону обертання повітряних (несучих і хвостових) гвинтів .

8.6.22. У зоні витікання газової струмені, при працюючому двигуні, не повинні знаходитися люди, устаткування і споруди. Небезпечним є відстані менше 50 м у напрямку виходу газів із двигуна і менше 10 м - перед повітрозабірником двигуна.

8.6.23. Продування фільтрів та інших деталей силової установки стиснутим повітрям слід виконувати відповідно до технологічних вказівок з виконання робіт на авіаційній техніці, не перевищувати встановленого тиску і направляючи струмінь повітря вбік від працюючих.

8.6.24. Огляд сопла і турбіни двигунів із реверсивними пристроями необхідно провадити при цілком стравленому тиску в системі керування реверсом тяги.

8.7. Технічне обслуговування шасі

8.7.1. При технічному обслуговуванні шасі ПС можуть мати місце такі основні небезпечні і шкідливі виробничі фактори :

- рухомі вузли і деталі повітряного судна (стулки гондол і ніш шасі, деталі механізмів прибирання, випускання і повороту стійок шасі, колеса та їх гальмові пристрої);
- повітряне судно, що обрушується при вивішуванні його на підйомниках або при помилковому прибиранні шасі;
- струмені газів, і рідин, що витікають із посудин, агрегатів шасі і трубопроводів, працюючих під тиском;
- розлітаючі осколки, елементи, деталі агрегатів шасі, що знаходяться під тиском, балонів із стиснутими газами, а також пневматиків коліс шасі.

- фізичні (статичні) перевантаження при технічному обслуговуванні агрегатів у нішах, відсіках фюзеляжу і гондолах шасі.

8.7.2. При установці ПС на підйомники перед і позаду літака слід установити табличку з написом "Обережно! Можливо обвалення літака".

8.7.3. Підйом ПС на підйомники провадиться рівномірно під керівництвом особи, відповідальної за виконання робіт з технічного обслуговування шасі.

Роботи з установки ПС на підйомники повинні виконуватись за наряд-допуском (додаток 3).

8.7.4. При випусканні й прибиранні шасі ПС, виваженого на підйомниках, не допускається проведення інших видів технічного обслуговування і знаходження людей усередині ПС (за винятком особи, яка виконує керування прибиранням і випуском шасі з кабіни екіпажу), на його зовнішніх поверхнях і безпосередньо під повітряним судном.

8.7.5. Установка ПС на підйомники повинна провадитися відповідно до технологічних указівок з виконання робіт на авіаційній техніці. Між особою, яка знаходиться в кабіні ПС, і відповідальним за виконання робіт на землі, повинен постійно підтримуватися зв'язок : на відкритих площадках - по ЛПП і за допомогою переносних радіостанцій; в ангарах - по ЛПП і голосом.

Особа, яка знаходиться в кабіні, може провадити прибирання і випускання шасі тільки після дозволу відповідального за виконання операцій на землі.

8.7.6. При установці підйомників на ґрунті, під їх основу повинні бути підкладені дерев'яні щити.

8.7.7. Підйомники встановлюються суворо у вертикальному положенні на рівній площадці й у передбачених конструкцією повітряного судна точках.

8.7.8. При установці підйомника під центроплан ПС необхідно стежити, щоб кульова опора нарізної частини підйомника суворо центрирувалась в опорі на конструкції повітряного судна.

- 8.7.9. При підйомі ПС підйомниками необхідно установлювати всі страхувальні пристосування, передбачені інструкцією.
- 8.7.10. Підйом ПС слід провадити всіма підйомниками одночасно. Одночасно при цьому необхідно піднімати і страхувальні пристосування.
- 8.7.11. При підйомі й опусканні ПС на гідропідйомниках необхідно дотримуватися застережних заходів в запобіганні прекоса повітряного судна.
- 8.7.12. Провадити роботи під ПС, установленим на підйомниках, при прибраному шасі категорично забороняється.
- 8.7.13. Авіаційний персонал, який приймає участь у вивішуванні ПС на підйомники, повинен бути проінструктований про дії у разі аварійної ситуації.
- 8.7.14. Перед розбиранням амортизаторів необхідно цілком стравити тиск рідини і газу. При заряджанні і стравлюванні тиски рідини і газу з амортизаторів, пневматиків і газів із балонів необхідно надійно закріплювати зарядні клапани, запобігаючи викид гідравлічної рідини, повітря, азоту і влучення їх на працюючих.
- 8.7.15. До технічного обслуговування коліс шасі слід приступати тільки після їх охолодження.
- 8.7.16. Демонтаж покришок коліс повинен провадитися при відсутності тиску повітря в пневматиках відповідно до інструкції з технічної експлуатації використовуваних стендів для монтажу і демонтажу коліс.
- 8.7.17. Зарядження пневматиків коліс після монтажу слід виконувати із застосуванням захисної огорожі. При заряджанні пневматиків на стоянці застосування зарядних пристроїв, не обладнаних манометром з редуктором, забороняється.
- 8.7.18. Монтаж і демонтаж вузлів шасі, коліс, лиж і поплавців штучною масою більш 20 кг слід провадити, використовуючи засоби механізації.

8.7.19. Всі роботи, що знаходяться у взаємодії із системою прибирання (випускання) шасі, повинні виконуватися тільки при встановлених страхувальних підйомниках; знеструмленої системи управління та стравленому тиску в гідросистемі.

8.7.20. При роботах у нішах шасі на ручки керування прибиранням і випусканням шасі слід вивішувати трафарет "Не включати! Працюють люди".

8.7.21. При виконанні робіт у нішах шасі, коли застосування драбин із висотою огороження 1 м не є можливим, слід застосовувати запобіжні пояси.

8.7.22. При застосуванні аеродромних підігрівачів, для видалення льоду із шасі, необхідно дотримувати температурного і технологічного режиму роботи підігрівача відповідно до інструкцій і технологічних указівок. При цьому слід вживати заходів, що виключають влучення гарячого повітря на ізоляцію електропроводки, колеса шасі і балони зі стиснутими газами.

8.7.23. Ремонт елементів і вузлів шасі і видалення корозії повинні виконуватися в суворій відповідності з технологічними вказівками і з прийняттям заходів, що запобігають викиданню металевих стружок і утворення гострих крайок і задирок.

8.7.24. Робота з токсичними гідрорідинами в закритих приміщеннях може провадитися в тому випадку, якщо забезпечений десятикратний обмін повітря в приміщенні за одну годину.

8.7.25. Роботи на шасі, пов'язані зі зняттям або нанесенням лакофарбових покриттів, а також роботи з заміни мастила у вузлах і деталях шасі і заправці гідрорідиною слід провадити з застосуванням засобів індивідуального захисту органів зору, подиху і шкірних покривів. Гідрорідину, що потрапила на відкриті шкірні покриви, треба змивати теплою водою з милом. Очі необхідно негайно промити великою кількістю теплої води.

8.7.26. Токсичні гідрорідини слід зберігати в спеціально призначеній для цієї мети герметичній тарі. Забороняється зливати їх в каналізацію.

8.7.27. При виконанні робіт у важкодоступних місцях у відсіках шасі, працюючому необхідно вибирати найбільше раціональне положення, з метою попередження травмування його об гострі і виступаючі частини і деталі. Щоб уникнути фізичних перевантажень, при роботах у незручних положеннях і обмеженому просторі, необхідно оптимально чергувати навантаження і відпочинок.

8.7.28. При передачі списаних ПС для наземного використання іншим організаціям, необхідно застосовувати конструктивні заходи для глухої фіксації стійок шасі, що не допускають складання їх і довільного руху навіть при роботі органів керування шасі.

8.8. Технічне обслуговування систем і посудин, що працюють під тиском

8.8.1. При технічному обслуговуванні систем ПС і посудин, що працюють під тиском, можуть мати місце такі основні небезпечні і шкідливі виробничі фактори:

- частини планера ПС, що розлітаються при випробуванні фюзеляжу на герметичність;
- осколки балонів, що розлітаються, із стиснутим повітрям і киснем; манометрів; стаціонарних і ручних вогнегасників; деталей агрегатів і коліс шасі при руйнації посудин і приладів, що працюють під тиском стиснутих газів і рідин;
- ударна хвиля при вибуху посудин, що працюють під тиском, або при вибуху парів горючої рідини;
- витікаючі струмені газів і рідин із посудин, протипожежних балонів, амортизаторів шасі і трубопроводів, що працюють під тиском.

8.8.2. Технічне обслуговування посудин, що працюють під тиском, за винятком експлуатуємих на ПС, слід виконувати відповідно до вимог Правил будови і безпечної експлуатації посудин, що працюють під тиском (розділ 2, п. 4. цих Правил). Основні вимоги до балонів викладені в додатку 12.

8.8.3. Перед включенням наземних гідро-газових установок або бортових джерел тиску необхідно установити всі елементи керування приводами цих систем у положення, що виключає спрацьовування виконавчих механізмів, при створенні тиски в лінії нагнітання. При цьому забороняється перебування авіаційного персоналу й устаткування в зоні відхилення органів керованих систем.

8.8.4. Проводити ремонт, підтягати з'єднання, а також ударяти по газопроводах і агрегатах, що знаходяться під тиском, категорично забороняється.

8.8.5. Перевірку трубопроводів та їх з'єднань на герметичність допускається проводити тільки з застосуванням мильної емульсії з нейтрального мила або призначеним для цього устаткуванням.

8.8.6. Роботи з усунення течі токсичної рідини у відсіках ПС повинні виконуватися в респіраторі або після попереднього продування відсіку повітрям, з метою видалення парів рідини.

8.8.7. При зарядці гідро-газових систем ПС місця приєднання шлангів повинні бути надійно закріплені, шланги не повинні мати механічних ушкоджень і різких вигинів. Вентилі балонів треба відкривати плавно, без ривків. Перед від'єднанням шлангів необхідно цілком стравити тиск.

8.8.8. Роботи з використанням кисневого обладнання та його обслуговування необхідно виконувати відповідно до Правил безпеки при виробництві та споживанні продуктів розділення повітря (розділ 2, п. 24 цих Правил).

8.8.9. Авіаційний персонал, перед технічним обслуговуванням кисневого устаткування, повинен вимити руки водою з милом, а з поверхні інструмента повинні бути віддалені сліди масла і жиру. Спецодяг повинен бути провітрений і не мати слідів масла і жиру.

8.8.10. Демонтаж виробів кисневого устаткування слід проводити після попереднього стравлювання тиску в системі. В безпосередній близькості від КЗС не повинно бути працюючих підігрівників, джерела електроенергії і паливно-мастильних матеріалів. Після демонтажу кисневих манометрів, з метою перевірки в метрологічних лабораторіях, їх штуцери слід заглушити й опломбувати.

8.8.11. Зарядні шланги КЗС повинні бути розконсервовані, знежирені і мати відмітне маркірування. Перед приєднанням до зарядного штуцера, шланги необхідно провіяти, а перед від'єднанням, через вентиль скидання, стравити тиск.

8.8.12. Зарядка кисневої системи ПС від КЗС повинна провадитися тиском, що не перевищує встановленого значення, у порядку обумовленому технологічними вказівками з виконання робіт на авіаційній техніці.

8.8.13. Зарядка бортових (переносних) кисневих балонів повинна провадитися з посудин, що мають напис "Медичний кисень" і паспорт установленого зразка.

8.8.14. Стравлювання кисню з кисневої системи провадиться при відкритих дверях і кватирках кабіни повітряного судна. Тиск у кисневих балонах не повинен знижуватися нижче 0,1-0,15 МПа (1-1,5 кг/см²). Кисневі балони, у яких тиск знижений до нуля, слідує попередньо 2-3 рази провіяти киснем, а потім зарядити до номінального тиску й опломбувати.

8.8.15. Змащення шпindelів кисневих вентилів повинно провадитися тільки встановленими для цього спеціальними мастилами.

8.8.16. Технічне обслуговування балонів системи пожежегасіння ПС повинно виконуватися відповідно до Правил будови і безпечної експлуатації посудин, що працюють під тиском (розділ 2, п. 4), авіаційним персоналом, який має спеціальну підготовку.

8.8.17. Перед виконанням робіт із монтажу і демонтажу вогнегасників на ПС необхідно перевірити, чи вимкнені відповідні автомати захисту мережі.

8.8.18. Перед демонтажем зарядженого протипожежного балона треба з'єднати запобіжний замок затвора з пусковим важелем, після чого роз'єднати трубопроводи й електропроводку, на вхідні штуцери установити металеві заглушки, потім зняти балон.

8.8.19. При установці стаціонарного вогнегасника на (протипожежного балона) ПС знімати запобіжний замок затвора необхідно тільки тоді, коли балон надійно закріплений і до нього приєднані всі трубопроводи й електропроводка.

8.8.20. При роботі з вогнегасними составами систем пожежегасіння ПС, авіаційний персонал, для захисту від токсичних парів, повинен застосовувати засоби індивідуального захисту.

8.8.21. Розрядження вогнегасників (протипожежних балонів), що знаходяться під тиском, для виключення травмування авіаційного персоналу необхідно провадити після надійного закріплення балона в спеціальному пристосуванні. Вогнегасний склад повинен приділятися в безпечне місце. Авіаційний персонал і устаткування не повинні знаходитись ближче 10 м з боку випуску.

8.9. Технічне обслуговування систем авіаційного і радіоелектронного устаткування

8.9.1. Під час виконання технічного обслуговування систем АіРЕО ПС можуть мати місце такі основні небезпечні і шкідливі виробничі фактори :

- підвищена напруга електричного ланцюга, замикання якого може статися через тіло людини, при застосуванні електрифікованого інструменту, пристосувань і агрегатів з електроприводом, що живляться від зовнішніх джерел електроенергії;

- підвищений рівень електромагнітних випромінювань при технічному обслуговуванні і перевірці працездатності радіоелектронного устаткування повітряного судна.

8.9.2. Авіаційний персонал, зайнятий технічним обслуговуванням АіРЕО з використанням наземних (аеродромних) джерел електроенергії, повинен застосовувати, якщо цього потребують умови роботи, ізолюючі засоби індивідуального захисту.

8.9.3. Індивідуальні засоби захисту, від ураження електричним струмом, можуть застосовуватися тільки до терміна, зазначеного на штампі, проставленому на захисному засобі після його випробування. Перед застосуванням захисного засобу, працюючий повинен перевірити його справність шляхом зовнішнього огляду і переконатися, що величина напруги, установлена для даного захисного засобу, не нижче напруги електроустановки. Засоби захисту повинні бути чистими і сухими, на них не повинно бути слідів масла, палива і спецрідин.

Застосовувати несправні засоби захисту забороняється.

8.9.4. При ремонті і налаштуванні радіоелектронного устаткування, що містить джерела ЕМВ РЧ, в умовах лабораторії АТБ або при перевірці працездатності цього устаткування на ПС, авіаційний персонал повинен використовувати засоби не тільки індивідуальної, але і колективного захисту : екрановані приміщення, еквіваленти антен, екрани зон опромінення тощо.

8.9.5. У процесі технічного обслуговування АіРЕО слід застосовувати одночасно один або декілька технічних засобів захисту від ураження електричним струмом :

- захисне заземлення;
- захисне занулення;
- вирівнювання потенціалів;
- застосування малих напруг - 42 В і нижче перемінного струму частотою 50 Гц; 110 В і нижче постійного струму;
- застосування розділяючих трансформаторів;
- електричний поділ мереж;
- захисне відключення;
- застосування робочої ізоляції струмоведучих частин, а в необхідних випадках - подвійної і посиленої;
- компенсація струмів замикання на землю;

- огорожені пристрої;

- попереджувальна сигналізація, блокування, запобіжні пристосування, знаки безпеки, а також засоби індивідуального і колективного захисту.

8.9.6. При технічному обслуговуванні, не пов'язаному з перевіркою працездатності систем і агрегатів АіРЕО, автомати захисту мережі, вимикачі споживачів і джерела електроенергії ПС повинні бути встановлені в положення "Вимкнено" або в положення, що відповідає технологічним указівкам з виконання робіт на авіаційній техніці.

8.9.7. При огляді і виконанні робіт із монтажу і демонтажу АіРЕО ПС; розподільних пристроїв; панелей електрощитів і пультів; комутаційної апаратури; пошук і усунення несправностей в електропроводці; в кисневій і протипожежній системі; заміну запобіжників необхідно провадити при виключених бортових акумуляторах (наземних джерелах живлення) і встановленій табличці «Не включати!».

8.9.8. Джерела електроенергії, при технічному обслуговуванні ПС, повинні включатися тільки з дозволу посадової особи, відповідальної за технічне обслуговування АіРЕО повітряного судна.

8.9.9. Підключення наземного джерела електроенергії до бортової мережі ПС, а також її відключення необхідно виконувати відповідно до вимог ОСТ 54 30030-84 (розділ 2, п. 27 цих Правил).

8.9.10. Перед кожним підключенням наземного джерела електроенергії до бортової мережі ПС необхідно перевірити відповідність напруги і частоти припустимим значенням.

8.9.11. При підключенні до бортової мережі наземного джерела електроенергії, що підключається у свою чергу до електроколони, необхідно спочатку під'єднати наземне джерело до бортової мережі, потім підключити його до електроколони.

8.9.12. При виникненні аварійної ситуації (відмова або істотне ушкодження електроустаткування) наземне бортове джерело електроенергії повинно бути негайно відключене до з'ясування причини її виникнення й усунення наслідків аварії.

8.9.13. Випробування і запуск авіадвигунів ПС, підключення і відключення наземного джерела електроенергії до бортової мережі ПС повинна провадити особа, яка має допуск до цієї роботи, за командою відповідального, який здійснює запуск.

8.9.14. Для виключення можливої поразки електричного струму, перевіряти напругу в аеродромних джерелах електроенергії слідє тільки вольтметром за допомогою гнучких проводів, що закінчуються щупами.

8.9.15. Вимір високої напруги в електричних ланцюгах АіРЕО необхідно провадити тільки вольтметром із дільником напруги, що має спеціальний високовольтний шунт.

8.9.16. При пошуку несправностей в окремих блоках АіРЕО на ПС їх підключення до мережі треба провадити за допомогою спеціальних ремонтних перехідних кабелів.

8.9.17. Стулки капотів, кришки і люки доступу до електромеханізмів і розподільних пристроїв, приладові дошки, щити автоматів захисту мережі, діелектричні обтічники антен РЛС і доплеровських вимірників, у процесі технічного обслуговування, слід фіксувати для запобігання їх довільного руху.

8.9.18. При операціях з заміни запобіжників, проводів, автоматів захисту, при підключенні перетворювачів і акумуляторів, щоб уникнути утворення коротких замикань, електричних дуг, перегріву проводів, необхідно дотримуватись таких правил безпеки :

- замінити проводи слідє тільки проводами тієї ж марки і того ж перетини, що і в обладнанні, що ремонтується;

- кріпити електропроводку (джуги) слідє тільки до нерухомих деталей конструкції ПС за допомогою хомутів із прокладкою, що виключає перетирання ізоляції проводів;

- в один контакт - під один гвинт (болт) треба підключати не більш трьох провідників одного перетину і не підключати проводи, що значно відрізняються по

перетині;

- кінці проводів, що залишаються на час не підключеними, повинні бути ізольовані, а не підключенні рознімання закриті заглушками;

- спочатку, чим підключати аеродромне джерело до бортової мережі ПС, слід переконатися в цілісності ШРАЖ і відсутності в ньому обгорілих і оплавлених контактів, пилу, бруду і вологи, а також у відсутності механічних ушкоджень ізоляції живильного кабелю;

- підтягати гайки сполучних шин акумуляторів в акумуляторному візку, а також відключати і підключати наконечники живильного кабелю слідє тільки після відключення ШРАЖ від бортової мережі повітряного судна;

- замінити запобіжники й автомати захисту мережі слідє тільки типами і марками, що відповідають номінальним значенням, зазначеним на електрощітках або в схемах;

- відкриті електрощітки розподільних пристроїв, розподільні коробки, панелі, приладові дошки, що знаходяться під напругою (при випробуванні ПС під струму), навіть при тимчасовій відсутності, треба закривати або відключати;

- регулювати і налаштовувати рухливі вузли й агрегати устаткування слідє тільки при виключеному їх живленні;

- чистити колектори перетворювачів необхідно тільки в лабораторних умовах АТБ.

8.9.19. Перед перевіркою під напругою працездатності електромеханізмів і датчиків МСРП системи керування ПС необхідно видалити авіаційний персонал із зони відхилення рульових поверхонь, тяг і качалок.

8.9.20. Перевіряти справність обігрівальних елементів, приймачів повітряного тиску, стекол кабіни екіпажа, повітряних гвинтів і їх обтічників, щоб уникнути опіків рук, слідє в бавовняних рукавицях або через бавовняну тканину.

8.9.21. Включати і перевіряти працездатність АіРЕО, при заправці або зливі палива і масла, миття ПС і роботах щодо усунення течії паливних рідин, забороняється.

8.9.22. Тиск стиснутого повітря, що використовується для продування трубопроводів і агрегатів АіРЕО, повинен бути не більш 0,4 МПа (4 кг/см²).

Струмін повітря слід направляти убік від місця роботи працюючих. Стиснуте повітря треба відбирати від балона тільки через редуктор, що знижує тиск.

8.9.23. Перед виконанням робіт із перевірки і регулювання кінцевих вимикачів, пов'язаних з прибиранням шасі, відхиленням або поворотом рухливих елементів ПС, необхідно видалити, на час роботи, людей із зони руху рухомих елементів.

8.9.24. Роботи з технічного обслуговування АіРЕО в нішах шасі, на закрилках, інтерцепторах, рулях і елеронах, рульових машинках і рампах, слід провадити, попередньо вивісивши на органах керування зазначених рухливих елементів табличку з написом : "Не вимикати, працюють люди! ".

8.9.25. До обслуговування приладів із радіоактивними ізотопами допускаються особи, які пройшли цільовий інструктаж з безпечної роботи з ними і, які здали залік відповідно до ОСП 72/87 № 4422-87 і Типового положення про навчання, інструктаж і перевірку знань працівників з питань охорони праці (розділ 2, пп. 12, 15 цих Правил).

У всіх випадках, датчик із радіоактивним ізотопом на ПС, що знаходиться на землі, повинен бути закритий кожухом.

8.9.26. При неможливості подальшої експлуатації приладу (поломка, виробітку ресурсу і т.п.), прилад із джерелом іонізуючого випромінювання повинен бути відправлений на завод виготовлювач або переданий за актом в спеціалізовану організацію для поховання в установленому порядку.

8.9.27. Перевірка справності електричного ланцюга піротехнічних пристроїв на ПС повинна виконуватися після попереднього від'єднання штепсельних рознімачів піротехнічних пристроїв.

8.9.28. Демонтаж устаткування з конденсаторами, у яких заряд електричної енергії зберігається тривалий час, слід виконувати не раніше, ніж через 10 хвилин після його вимикання.

8.9.29. При організації робіт в умовах електромагнітних випромінювань радіочастотного діапазону, при виборі режимів праці, способів і засобів захисту авіаційного персоналу від їх несприятливого впливу слід додержуватися вимогам РЕМБРЧ-89 (розділ 2, п. 49 цих Правил).

8.9.30. Стаціонарні джерела електроживлення на стоянках ПС повинні мати світлову сигналізацію про наявність напруги і блокування, що відключає його при відкритті дверей шафи джерела.

8.9.31. Пересувні джерела електроживлення і контрольно-перевірочні лабораторії на місцях стоянок ПС необхідно заземлювати.

8.9.32 Відстань між електричними проводами, кабелями, що розміщуються в зоні обслуговування ПС, і драбинами, машинами спецтранспорту повинна бути не менше 1,5 м.

8.9.33. Відстань між корпусами засобів наземного обслуговування і корпусом електроустановки повинна бути не менше 1 м, а до її пульта керування - не менше 2 м.

8.9.34. Робоче місце на засобах наземного обслуговування ПС повинно бути оснащено вимикаючим пристроєм, пофарбованим у червоний колір, для зняття напруги з розміщеного на цих засобах електроустаткування, при виникненні несправності.

8.9.35. Бортові авіаційні акумулятори повинні транспортуватися до ПС у штатних контейнерах з установленими пробками і кришками.

8.10. Технічне обслуговування пасажирського, побутового та аварійно-рятувального устаткування

8.10.1. При технічному обслуговуванні пасажирського, побутового й аварійно-рятувального устаткування можуть мати місце такі основні небезпечні і шкідливі виробничі фактори :

- надувні аварійні бортові авіаційні жолоби та рятувальні бортові авіаційні плоти при їх викиданні і наповнюванні газом у середині фюзеляжу;
- падаючі вироби авіаційної техніки, інструмент і матеріали при роботах з технічного обслуговування ПС на площинах, стабілізаторі, фюзеляжі і при роботі на висоті з застосуванням механізованих підйомників;
- падаючі знімні вироби пасажирського і побутового аварійно-рятувального устаткування, утримувані спеціальними пристроями (замками, фіксаторами, засувками, ременями);
- розміщення робочого місця або робочої зони на відстані менше 2 м від неогороджених перепадів по висоті 1,3 м і більш.

8.10.2. При виконанні робіт із знімним обладнанням, незалежно від висоти його розміщення під опорними поверхнями, необхідно видалити авіаційний персонал із зони можливого падіння частин обладнання.

8.10.3. Переміщення авіаційного персоналу по закріплених килимових доріжках в салоні ПС допускається при відсутності на них складок і нерівностей.

8.10.4. Працездатність механізму переміщення крісел пілотів слід перевіряти при відсутності авіаційного персоналу в зоні переміщення.

8.10.5. Температура води і водяних розчинів для миття і вологого прибирання ПБіАРО ПС повинна знаходитися в межах 18...50°C. Вода повинна бути безпечна в епідемічному відношенні, нешкідлива за хімічним складом.

8.10.6. Температура подаваного гарячого повітря для сушіння виробів ПБіАРО ПС не повинна перевищувати 70°C.

8.10.7. Прибирання сміття, відходів і битого скляного посуду слід провадити в бавовняних рукавицях.

8.10.8. Перед заряджанням, розряджанням водяних і газових систем ПБіАРО ПС необхідно переконатися в правильності установки розподільних кранів і надійності з'єднання заправних, зливальних рукавів і шлангів із відповідними штуцерами на панелях фюзеляжу ПС, відвівши від заправних агрегатів і машин авіаційний персонал, не зайнятий цією роботою.

8.10.9. Перед заправкою водяних баків ПС водою необхідно переконатися в чистоті (відсутності закупорки) дренажних трубопроводів.

8.10.10. Перевірку працездатності нагрівального буфетно-кухонного обладнання слід виконувати з застосуванням засобів індивідуального захисту, зазначених в керівництві з технічної експлуатації.

8.10.11. Технічне обслуговування люків, бічних стулок вантажних відсіків, рамп слід провадити, попередньо включивши блокувальні пристрої, відключивши електроживлення або установив струбцини для виключення довільного їх руху. На управляючі органи треба встановлювати табличку з написом : "Не включати! Працюють люди".

8.10.12. При випусканні бортових трапів, рампи і бічних стулок відсіків необхідно видалити авіаційний персонал із зони їх руху і забезпечити зв'язок візуально, по радіо або ЛПП, з особою, яка обслуговує їх на землі.

8.10.13. Перевірку працездатності вантажо-пасажирських ліфтів ПС і їх блокувальних пристроїв слід провадити, відповідно до інструкції з експлуатації даного типу ліфта. Виконувати роботи під ліфтом можна тільки після установки опорних пристроїв, що виключають переміщення ліфта униз.

8.10.14. До огляду й обслуговування надувних аварійних бортових авіаційних жолобів, рятувальних бортових авіаційних плотів треба приступати попередньо переконавшись, що виключена можливість довільного їх викиду і наповнення газоповітряною сумішшю.

8.10.15. При перевірці працездатності аварійних бортових авіаційних жолобів, драбин, канатів під навантаженням необхідно переконатися в надійності кріплення цього устаткування до конструкції повітряного судна.

8.10.16. При іспиті і перевірці працездатності аварійних бортових авіаційних жолобів, надувних рятувальних бортових авіаційних плотів і рятувальних канатів треба видалити авіаційний персонал із зони можливого падіння навантажувальної маси (баласту).

8.11. Очистка і санітарна обробка

8.11.1. Під час очистки, миття і санітарної обробки можуть мати місце такі основні небезпечні та шкідливі виробничі фактори :

- підвищене ковзання внаслідок обледеніння, зволоження і замаслювання трапів, стрем'янок, приставних драбин і покриттів місць стоянок, за якими переміщається персонал;
- підвищений рівень шкідливих речовин у повітрі робочої зони;
- підвищена або знижена відносна вологість повітря.

8.11.2. Після кожного рейса після прибуття в кінцевий або базовий аеропорт усі ПС підлягають обов'язковій очистці і прибиранню з профілактичною дезінфекцією туалетних приміщень. Під час стоянок у проміжних аеропортах повітряні судна, в залежності від ступеня забруднення, також підлягають очистці і прибиранню.

8.11.3. Прибирання пілотної кабіни між рейсами проводиться під контролем осіб інженерно-технічного складу АТБ.

8.11.4. При очистці, митті і дегазації ПС повинно бути заземлений, за винятком операції з використанням побутового пилососа.

8.11.5. При прямованні по аеродрому до місця стоянки ПС, для виконання робіт з очистки і санітарної обробки, авіаційний персонал повинен бути особливо уважним відносно ПС, спецтранспорту, самохідних машин і механізмів, що рухаються.

8.11.6. Забороняється проводити миття, прибирання ПС і знаходитися під ним під час грози, щоб уникнути ураження блискавкою.

8.11.7. Очистку і прибирання у середині ПС проводять у визначеній послідовності, починаючи з салонів і закінчуючи туалетними приміщеннями з наступною дезінфекцією.

Забороняється використовувати дезінфекційну рідину для інших цілей. Рідину треба зберігати в закритому приміщенні і відпускати тільки особам, які виконують роботи з очистки і дезінфекції.

При прибиранні туалетних приміщень необхідно застосовувати спеціальні пристосування для цих цілей.

8.11.8. Часткове або повне зовнішнє миття ПС здійснюють із застосуванням спецмашин або ручних засобів. Для миття використовують тільки передбачені експлуатаційною документацією мийні матеріали, що виключають корозію металів, руйнацію лакофарбних покриттів обшивки і виробів, органічного скла, гуми, тканин, пластмас.

8.11.9. При митті ПС забороняється застосовувати для видалення забруднень металеві щітки й інші засоби, що залишають подряпини або руйнують покриття. Під час миття авіаційний персонал повинен попереджати влучення мийних матеріалів у середину крила, відсіків, на підлогу кабіни, у повітрозабірні пристрої і вироби, зледеніння обшивки.

8.11.10. Особи, які здійснюють миття і прибирання у середині ПС, повинні бути уважними при переміщенні по салону (щоб уникнути падіння в незакриті люки) і при виході з повітряного судна (трап або стрем'янка можуть бути відсутніми або обмерзлими).

8.11.11. З метою зменшення утворення зарядів статичної електрики на поверхні килимів, чохлів і драпіровок необхідно обробляти їх розчином антистатика за допомогою пульверизатора. Цю обробку рекомендується проводити поза повітряним судном.

8.11.12. При використанні асенізаційної машини для очистки санвузлів необхідно вживати заходів, що виключають витік нечистот, забруднення місць стоянок

повітряних суден. Очистка санвузлів ПС повинна провадитись з забезпеченням герметизації процесів зливання стічних вод в спеціальні асенізаційні машини.

8.11.13. Злив вмісту туалетних повинен провадитися в зазначені медслужбою спеціально відведені місця. Виливати вміст контейнерів в іншому місці категорично забороняється.

8.11.14. Для очистки, миття і дегазації необхідно застосовувати миючо- дегазаційні засоби, передбачені експлуатаційною документацією, керуючись Правилами з техніки безпеки і виробничої санітарії на авіаційно-хімічних роботах (розділ 2, п. 26 цих Правил).

8.11.15. При готуванні розчину миючо-дегазаційних засобів, авіаційний персонал повинен знаходитися з навітряної сторони, щоб на них не потрапляли пилюка і бризки. При випадковому влученні розчину в очі і на шкіру їх необхідно ретельно промити водою.

8.11.16. Під час прибирання ПС необхідно максимально застосовувати механізовані засоби, а також підігрів салону ПС в зимовий період.

Повітряні судна, їх авіахімапаратура, після кожного використання на авіаційно-хімічних роботах, повинні очищатися від залишків пестицидів і мінеральних добрив, які повинні знешкоджуватися на дегазаційних площадках.

8.11.17. При роботі з використанням токсичних спецрідин, обслуговуючий персонал повинен додержуватися вимог безпеки відповідно до інструкції з використання даних спецрідин, а також знати правила надання першої допомоги при отруєнні ними.

8.11.19. Категорично забороняється, під час проведення робіт з очистки, миття, дезинфекції і дегазації, пити і приймати їжу.

8.11.20. По закінченні роботи весь прибиральний інвентар повинен бути очищений і складений в спеціально відведене місце.

8.12. Заправка повітряного судна паливно-мастильними матеріалами і спецрідинами

8.12.1. При заправці ПС ПММ і спецрідинами (надалі - заправка) можуть мати місце такі основні небезпечні та шкідливі виробничі фактори :

- підвищене ковзання внаслідок обледеніння, обмороження і замаслювання поверхонь ПС, трапів, стремінок, приставних сходів і покрить місць стоянок, по яким переміщається персонал;
- повітряні судна, спецтранспорт, самохідні машини і механізми, що рухаються;
- розміщення робочого місця або робочої зони на відстані менше 2 м від неогороджених перепадів по висоті 1,3 м і більш;
- підвищений рівень шуму;
- підвищений рівень статичної електрики на поверхнях заправних засобів і ПС при перекачуванні і зливанні палива по трубах і роздавальних рукавах, при заправці падаючим струменем і його розбризкуванні, при перемішуванні і спіненні палива;
- пожежа (вибух) ПС і заправних засобів внаслідок наявності горючого і вибухонебезпечного середовища.

8.12.2. Рух і розміщення самохідних і транспортуємих колісних заправних засобів, а також рух ПС при підрулюванні до місць заправки ПММ на аеродромах і площадках повинні виконуватися відповідно до вимог Керівництва з організації руху повітряних судів, спецтранспортів і засобів механізації на аеродромах цивільної авіації (розділ 2, п. 50 цих Правил).

8.12.3. До заправки повітряного судна слід приступати тільки після :

- повної зупинки ПС на місці стоянки;
- повної зупинки обертових гвинтів і роторів турбін;
- установа у порних колодок під колеса шасі;
- швартування лопатей несучого і рульового гвинтів ПС (якщо це потрібно виконати за метеорологічними умовами аеродрому для даного типу повітряного судна);
- висадки пасажирів;
- заземлення ПС і засобу заправки, а також з'єднання ПС і засобу заправки провідником для вирівнювання потенціалів;
- природного чи штучного охолодження гарячих частин ПС до температури, встановленої технологією технічного обслуговування;
- видалення розлитих ПММ з поверхонь місць стоянок ПС, поверхонь ПС і устаткування, що використовується;
- перевірки наявності засобів, що застосовуються при гасінні пожежі на місцях стоянки повітряних суден;
- а також при відсутності запаху ПММ в салонах, багажних, службових і технічних відсіках повітряного судна.

8.12.4. Під час заправки повітряного судна (злив палива) забороняється :

- виконувати будь-які види робіт з технічного обслуговування і ремонту ПС і заправних засобів, а також вантажно-розвантажувальні роботи;
- користуватися відкритим полум'ям, несправними переносними лампами для контролю робіт щодо заправки (зливу);
- приєднувати (і відмикати) аеродромне джерело електричного живлення до бортової мережі повітряного судна;

- вмикати або вимикати джерела і споживачі електричного живлення, крім перемикачів електросигналізації паливних баків повітряного судна;
- розміщувати двигун заправного засобу (ПЗ, агрегату) під крилом заправляемого повітряного судна;
- проїжджати або зупинятися під крилом ПС будь-яким видам транспорту;
- починати заправку, якщо немає вільного шляху відходу (відводу) заправного засобу від ПС і при наявності сильного перегріву гальмових пристроїв коліс.

Забороняється відкрита заправка ПС паливом при дощі і сильному вітрі з пилюкою, під час грози (при розрядах атмосферної електрики) і закрита - при грозових розрядах.

8.12.5. Заправку (злив) ПС необхідно здійснювати строго за технологією Типової технологічної карти.

8.12.6. Розмотування з барабанів роздавальних рукавів з наконечниками і тросів - провідників для вирівнювання потенціалів статичної електрики слід виконувати після перевірки надійності кріплення наконечників і знімання з фіксаторів обертових барабанів при ручному приводі, в напрямку, перпендикулярному осі обертання барабана і з використанням захисних рукавиць.

8.12.7. При верхній заправці ПС необхідно страхувати піднімання заправника по стрем'янці (драбині) на площину ПС і подавати йому роздавальний кран (пістолет). По закінченні заправки ПС необхідно прийняти від заправника роздавальний кран і страхувати його спуск по стрем'янці.

При заправці ПС необхідно знаходитися з навітряної сторони для того, щоб виключити влучення ПММ на незахищені частки шкіри.

8.12.8. Відстій палива необхідно зливати в чистий посуд, а після перевірки виливати в призначену для цього тару.

Зливати відстій на покриття місця заправки категорично забороняється.

8.12.9. При верхній заправці необхідно застосовувати тільки спеціально передбачені для даного типу ПС стрем'янки. Перед початком роботи необхідно переконатися в тому, що стрем'янка встановлена стійко і не може викликати ушкодження ПС при його осаді від навантаження паливних баків. На високо розташованих частинах ПС, щоб уникнути падіння з висоти, необхідно застосовувати страхувальні пояси.

8.12.10. Штирі вирівнювання потенціалів статичної електрики, передбачені на роздавальних кранах і наконечниках, повинні бути приєднані до гнізд на заправних горловинах і штуцерах ПС до опускання роздавального крану в заправну горловину паливного бака (при верхній заправці) або перед стикуванням роздавального наконечника зі штуцером системи централізованої заправки ПС (при нижній заправці).

8.12.11. У тих випадках, коли у горловини бака ПС немає приймального гнізда, краном-пістолетом слід доторкнутися до обшивки ПС на відстані не менше 1,5 м від заправної горловини і лише після цього вставити кран в горловину бака, щільно притиснувши його, і не переміщати під час всієї заправки.

8.12.12. Кришки, лючки і пробки заливних штуцерів і горловин паливних баків ПС і засобів заправки слід розкривати тільки призначеним для цієї мети інструментом, що виключає іскроутворення. Забороняється виконувати зазначену роботу шляхом нанесення ударів.

8.12.13. Для попередження перекидання ПС, у випадку можливої критичної зміни центрівки, під хвостову частину фюзеляжу повинен бути встановлений страхувальний підйомник у передбаченому місці. При цьому повинні виконуватись протипожежні заходи згідно з Правилами пожежної безпеки в Україні та НПО ГА-85 (розділ 2, пп. 49, 61 цих Правил).

8.13. Робота з лакофарбувальними матеріалами

8.13.1. При роботі з лакофарбувальними матеріалами можуть мати місце такі основні небезпечні та шкідливі виробничі фактори :

- ударна хвиля під час вибуху посудин, працюючих під тиском, або під час вибуху пари горючих речовин; полум'я під час пожежі;

- розміщення робочого місця або робочої зони на відстані не менше 2 м від неогороджених перепадів на висоті 1,3 м і більше;
- падаючі вироби авіаційної техніки, інструмент і матеріали;
- підвищений рівень шкідливих речовин в повітрі робочої зони.

1. Фарбувальні роботи необхідно виконувати відповідно до вимог Правил і норм техніки безпеки, пожежної безпеки і виробничої санітарії для фарбувальних цехів, Вимог безпеки при роботі з лакофарбувальними матеріалами (розділ 2, пп. 23, 28 цих Правил) і цих Правил.

8.13.3. При відсутності фарбувальних цехів на підприємствах, у винятковому порядку, допускається виконувати фарбування на спеціально відведених і обладнаних для цієї мети площадках, в ангарах або на відкритому повітрі при виконанні додаткових вимог :

- допуску до фарбувальних робіт осіб, які пройшли перед початком робіт позаплановий інструктаж ;
- встановлення на час проведення робіт посту добровільної пожежної дружини, приведення засобів пожежегасіння в стан готовності.

8.13.4 Для кожного фарбувального цеху керівництвом підприємства повинен бути складений план ліквідації аварій. Забороняється допускати до роботи осіб, які не ознайомлені з планом ліквідації аварій і не знають його в частині, що стосується місця їх роботи.

8.13.5. Для виконання фарбувальних робіт в ангарі із застосуванням ручних розпилувачів необхідно : перевірити справність воріт ангара і системи пожежегасіння; відімкнути ПС від усіх джерел живлення електроенергією.

8.13.6. На період фарбування ПС, безпосередньо біля воріт ангара, де виконується фарбування, повинен знаходитись автотягач з водієм. До ПС, яке фарбується, необхідно під'єднати водило для полегшення буксирування. Шлях евакуації ПС

необхідно звільнити від сторонніх предметів, устаткування та інших повітряних суден.

8.13.7. При проведенні фарбувальних робіт забороняється : виконання інших робіт, які не відносяться до зазначеної технології; присутність в приміщенні сторонніх осіб, а також проїзд транспортних засобів.

8.13.8. Під час виконання робіт з знежирювання поверхні у середині ПС розчинники повинні знаходитися в тарі, що щільно закривається, не б'ється, ємкістю не більше двох літрів.

При фарбувальних роботах на ПС кількість лакофарбувальних матеріалів на робочому місці не повинна перевищувати п'яти літрів.

8.13.9. При фарбуванні розпиленням поверхонь ПС слід застосовувати місцеві пересувні вентиляційні установки, що відповідають вимогам пожежної безпеки. В місцях фарбування за допомогою вентиляційних пристроїв слід підтримувати розрідження повітря, що запобігає виходу шкідливих речовин назовні і їх розповсюдженню по приміщенням фарбувальних цехів.

8.13.10. Не допускається фарбування одночасно зовнішньої і внутрішньої поверхонь повітряного судна. Фарбувальні роботи повинні починатися з найбільш віддаленого від основного евакуаційного виходу відсіку. При цьому забороняється: одночасна робота в декількох відсіках; прокладка рукавів вентиляційної установки крізь основні евакуаційні виходи.

8.13.11. При фарбуванні внутрішніх поверхонь ПС необхідно передбачати не менше двох отворів із протилежних його сторін : один - для видалення забрудненого, інший - для припливу свіжого повітря.

Фарбування слід починати з боку отвору для видалення повітря.

При фарбувальних роботах у внутрішніх об'ємах ПС на робочому місці повинен знаходитись вогнегасник (вуглекислотний).

8.13.12. Після закінчення фарбувальних робіт ангар необхідно провітрити протягом не менше 3 годин. До цього підключати джерела електроенергії до ПС і проводити які-небудь роботи в електроустановках, що знаходяться під напругою, забороняється.

8.13.13. Для запобігання утворення і накопичення зарядів статичної електрики необхідно забезпечити заземлення поверхонь помостів і робочих площадок цеху, дверних ручок, поручнів, сходів, рукояток приладів (при цьому ПС заземлюється не менше, чим в двох точках), згідно з Правилами захисту від статичної електрики (розділ 2, п. 10 цих Правил).

8.13.14. Всі заземлюючі пристрої повинні бути виконані відповідно до Правил будови електроустановок (розділ 2, п. 53 цих Правил). Перед початком фарбувальних робіт необхідно виконати перевірку справності заземлюючих пристроїв шляхом вимірювання їх опору. Значення опору струму заземлюючих пристроїв не повинно перевищувати 10 Ом.

8.13.15. Приготування робочих речовин необхідно виконувати в фарбозаготівельних відділеннях, обладнаних примусовими припливно-витяжними вентиляційними системами і засобами пожежної техніки, що розміщаються в приміщеннях, розташованих біля зовнішніх стін з віконними отворами і самостійним евакуаційним виходом і ізолюються від суміжних приміщень неспалимими стінами.

8.13.16. Фарбувальні площадки необхідно позначити знаками безпеки, а також передбачити огорожу вибухопожежонебезпечної зони відповідно до Правил пожежної безпеки в Україні (розділ 2, п. 44 цих Правил).

8.13.17. Застосування лакофарбувальних матеріалів з вмістом свинцевих сполук понад 1% можливо за умови забезпечення в повітрі робочих приміщень концентрації свинцю і його неорганічних сполук не вище 0,01 мг/л. Забороняється застосування лакофарбувальних матеріалів, що містять свинець, при фарбуванні розпиленням внутрішніх об'ємів повітряного судна.

8.13.18. Забороняється застосовувати бензол, метанол, діхлоретан і піробензол як розчинники і розріджувачі для лакофарбувальних матеріалів. Застосування ксилолу, для розріджування лакофарбувальних матеріалів, треба обмежувати шляхом заміни його на інші розчинники в усіх випадках, де це дозволено технічними умовами.

- 8.13.19. Для фарбування розпиленням забороняється застосовувати лакофарбовальні матеріали, до складу яких входять хлоровані вуглеводні.
- 8.13.20. При розміщенні обладнання для фарбувальних робіт слід забезпечити зручність його обслуговування і безпеку евакуації працюючих в аварійній ситуації.
- Відстань від установки безповітряного розпилення до іншого устаткування, не пов'язаного з фарбувальними роботами, повинна бути не менше 5 м.
- 8.13.21. Фарбування дрібних і середніх деталей і вузлів авіаційної техніки повинно провадитись в фарбувальній камері, обладнаною вентиляцією.
- 8.13.22. При фарбуванні методом пневматичного розпилення перед роботою слід оглянути фарбувальну камеру, апаратуру, розпилювач, шланги, фарбонагнітальні бачки і переконатись в тому, що вони справні. При цьому необхідно враховувати, що апаратура яка використовується і працює під надмірним тиском (понад $0,7 \times 10^5$ Па), повинна відповідати Правилам будови і безпечної експлуатації посудин, що працюють під тиском (розділ 2, п. 4 цих Правил).
- 8.13.23. Перед приєднанням до інструменту шланги слід продути стисненим повітрям, при цьому струмінь повітря необхідно направити вгору (вище людського зросту). Місця з'єднання шлангів зі штуцерами повинні бути закріплені хомутами, застосування для цієї мети дроту не дозволяється.
- 8.13.24. У процесі роботи слід контролювати покази манометра. Підвищувати тиск в фарбонагнітальному бачці вище робочого забороняється.
- 8.13.25. Не слід допускати перекручування шлангів і зіткнення їх із гострими кромками деталей.
- 8.13.26. Під час роботи фарборозпилювача необхідно уникати зайвого розбризкування фарби і надмірного її розпилення.

8.13.27. Сушіння пофарбованих виробів повинно виконуватись в сушильних камерах, обладнаних вентиляцією, що виключає можливість утворення в камері вибухонебезпечних концентрацій і перешкоджає виходу повітря в приміщення. В фарбувальних цехах і сушильних камерах повинні бути установлені автоматичні сигналізатори до вибухонебезпечних концентрацій та інші протипожежні заходи згідно з НПО ГА-85 (розділ 2, п. 52 цих Правил).

Вироби, що пофарбовані лакофарбувальними матеріалами і висихають при кімнатній температурі, допускається сушити на місцях фарбування або в укриттях (шафи, камери), обладнаних місцевою витяжною вентиляцією.

Сушіння лакофарбувальних матеріалів, нанесених на поверхню ПС і великогабаритних агрегатів, треба виконувати на місцях фарбування при працюючій вентиляції.

8.13.28. Тару, робочі ємкості і фарбувальну апаратуру треба очищати і мити тільки в спеціально обладнаних місцях, що мають місцеві примусові вентиляційні системи. Прибирання приміщень й устаткування слід виконувати щодня після закінчення роботи "мокрим" способом та інші протипожежні заходи згідно з Правилами пожежної безпеки в Україні та НПО ГА-85 (розділ 2, пп. 44, 52 цих Правил).

8.13.29. Після закінчення робіт рештки лакофарбувальних матеріалів слід прибрати в цехові кладовки. Обтиральні матеріали (ганчірки, шмаття, тощо) після використання, слід скласти в металеві ящики з кришками і в кінці зміни винести в спеціальні місця, відведені за вказівкою пожежної охорони.

Тара з-під лакофарбувальних матеріалів повинна бути щільно закрита кришками і складатися на спеціально відведених площадках за межами цеху на відстані не менше 50 м від будівель і споруд.

8.13.30. Пристрої для вантажно-розвантажувальних робіт повинні бути також виготовлені із матеріалів, що виключають іскроутворення. Не допускається переміщати тару волоком по підлозі, скидати із висоти і т.ін. Для транспортування лакофарбувальних матеріалів в приміщенні складу дозволяється використовувати ручні візки з прогумованими колесами.

8.13.31. На виконання фарбувальних робіт на ПС необхідно оформляти наряд-допуск, зразок якого встановлено Вимогами безпеки при роботі з лакофарбувальними

матеріалами зразка (розділ 2, п. 28 цих Правил).

8.14. Електрогазозварювальні роботи

8.14.1. При електрозварювальних і газозварювальних роботах можуть мати місце такі основні небезпечні та шкідливі виробничі фактори :

- ударна хвиля під час вибуху посудин, працюючих під тиском, або під час вибуху пари горючих речовин;
- опадаючі вироби авіаційної техніки, інструмент і матеріали при ТОіР АТ на площинах, стабілізаторі, фюзеляжі і під час роботи на висоті із застосуванням механізованих підйомників;
- розміщення робочого місця або робочої зони на відстані меншій 2 м від неогороджених перепадів на висоті 1,3 м і більше;
- підвищена напруга електричного струму, замикання якого може статися через тіло людини, при застосуванні електрифікованого інструменту, пристроїв і агрегатів із електроприводом, які живляться від зовнішніх джерел електроенергії;
- підвищений рівень шкідливих речовин у повітрі робочої зони (аерозолів марганцю та його сполук, аерозолів інших металів тощо);
- підвищений рівень ультрафіолетової радіації при виконанні зварювальних робіт;
- знижена температура повітря в холодний період року.

8.14.2. Організація та проведення робіт на зварювальній ділянці, розташування та експлуатація устаткування повинні відповідати Правилам безпеки праці при електрозварювальних роботах, Правилам техніки безпеки і виробничої санітарії при газоелектричному різанні, ДСТУ 2448-94, ДСТУ 2456-94 (розділ 2, пп. 22, 25, 38, 39 цих Правил), а також цим Правилам.

8.14.3. Зварювальні роботи, як правило, повинні провадитися на постійних, спеціально обладнаних для цих цілей місцях у приміщеннях або на відкритих площадках, що відповідають вимогам пожежної безпеки.

Постійні місця, для проведення зварювальних робіт, установлюються наказом керівника підприємства.

8.14.4. Підключення і відключення мережі живлення електрозварювального обладнання, а також його ремонт повинен виконувати електротехнічний персонал.

8.14.5. При зварювальних роботах безпосередньо на ПС слід суворо виконувати вимоги безпеки відповідно до технологічних вказівок з виконання робіт на авіаційній техніці. Повітряне судно, на якому виконуються зварювальні роботи, повинно знаходитись на відстані, не меншій 50 м від ангару і від інших ПС. Зварювальні роботи на ПС виконуються при наявності наряд-допуску.

При зварювальних роботах на ПС суміжні деталі повинні ізолюватися азбестом або вологим брезентом, а місце зварювання огорожуватись азбестовими щитами від іскри та полум'я.

8.14.6. При зварюванні необхідно використовувати стаціонарні, переносні або вмонтовані в зварювальне устаткування місцеві повітроприймачі. Не допускається проведення зварювання при непрацюючій місцевій вентиляції.

8.14.7. Перед зварюванням емкостей, в яких знаходились горючі і легкозаймисті рідини необхідно : злити залишки палива через зливний отвір, промити їх гарячою водою з каустичною содою, просушити гарячим повітрям до повного видалення слідів легкозаймистих та горючих рідин. Зварювання слід виконувати при відкритих горловинах (люках) та зливних пробках при наявності наряд-допуску.

8.14.8. При зварюванні матеріалів, які мають високу відбивну здатність (алюмінію, сплавів алюмінію, сплавів на основі титану, нержавіючої сталі), для захисту електрозварювальників і працюючих поряд з відбитим випромінюванням, слід екранувати зварювальну дугу вмонтованими або переносними екранами і, за можливості, екранувати поверхні зварюваних виробів.

8.14.9. Робочі місця електрозварювальника повинні огорожуватись переносними або стаціонарними світлонепроникними огорожами (щитами, ширмами або екранами) із неспалимого матеріалу, висота яких повинна забезпечувати надійність захисту.

8.14.10. Відпрацьовані матеріали (недогарки електродів, шлакова кірка, технологічні зразки, відходи знежирювання та ін.) повинні збиратися в металеві ємкості і, в міру накопичення, вивозитись з ділянки у відведені на території підприємства місця збирання і утилізації.

8.14.11. Під час проведення робіт в замкнутих просторах і важкодоступних місцях газові балони, газорозбірні пости, пересувні ацетиленові генератори повинні бути розміщені зовні і закріплені відповідно до Правил будови і безпечної експлуатації посудин, що працюють під тиском (розділ 2, п. 4 цих Правил).

8.14.12. Не допускається залишати рукави, різак, пальники, апарати під час перерви і після закінчення робіт в замкнутих і важкодоступних місцях.

8.14.13. Дерев'яні настили, на яких розміщуються робочі місця для газополум'яної обробки металів, повинні бути покриті металевими листами, на яких установлені посудини з водою. Настили повинні бути очищені від горючих матеріалів в радіусі не менш 5 метрів.

8.14.14. На кожне стаціонарне робоче місце для газополум'яної обробки металів повинно бути відведено не менше 4 м², окрім площадки, зайнятого устаткуванням і проходами, а при роботі в кабіні - не менше 3 м². Проходи повинні мати ширину не менше одного метра.

8.14.15. Перевірка справності електрозварювального обладнання провадиться не рідше одного разу на рік.

8.14.16. На виконання електрозварювальних робіт на не постійних робочих місцях необхідно оформляти наряд-допуск встановленого зразка (додаток 3).

8.14.17. При проведенні зварювальних робіт забороняється :

- приступати до роботи при несправній апаратурі;
- провадити зварювання, різання свіжофарбувальних конструкцій і виробів до повного висихання фарби;
- користуватися промасленим спецодягом;
- зберігати в зварювальних кабінах одяг, пальні рідини й інші горючі предмети і матеріали;
- допускати зіткнення електричних проводів із балонами, заповненими пальними газами;
- провадити зварювання, різання або нагрів апаратів і комунікацій, заповнених пальними і токсичними речовинами, а також рідинами і газами, що знаходиться під тиском, і апаратів - під електричною напругою.

8.15. Вантажно-розвантажувальні і транспортні роботи

8.15.1. Під час виконання вантажно-розвантажувальних робіт при ТОіР АТ можуть мати місце такі основні небезпечні виробничі фактори :

- повітряні судна, спецтранспорт, самохідні машини і механізми, що рухаються;
- розміщення робочого місця або робочої зони на відстані менше 2 м від неогороджених перепадів на висоті 1,3м і більше;
- падаючий вантаж, деталі та вузли авіаційної техніки.

8.15.2. Виконання вантажно-розвантажувальних робіт повинно здійснюватися відповідно до вимог Правил будови і безпечної експлуатації вантажопідіймальних кранів, ГОСТ 12.3.009-76, ГОСТ 12.3.020-80 (розділ 2, пп. 3, 40, 41 цих Правил), а також цих Правил.

8.15.3. Вантажно-розвантажувальні роботи вантажів масою 30 кг і більше треба проводити за допомогою вантажопідйомних механізмів. У виняткових випадках на місцях непостійного навантаження і розвантаження допускається проводити навантаження і розвантаження вантажів масою до 55 кг (одного місця) вручну двома вантажниками.

8.15.4. При установці транспортних засобів під вантажно-розвантажувальні роботи повинні бути вжиті заходи, попереджуючі довільний їх рух.

8.15.5. При виконанні вантажно-розвантажувальних робіт вантажопідйомний кран повинен бути установлений на виносні опори. Під опори повинні бути підкладені міцні та стійкі прокладки.

8.15.6. Під'їзд та установлення засобу механізації в робоче положення біля ПС, яке обслуговується повинні відповідати вимогам зазначених в Керівництві з організації руху повітряних суден, спецтранспорту та засобів механізації на аеродромах цивільної авіації (розділ 2, п. 50 цих Правил).

8.15.7. При установленні засобів механізації біля ПС під задні колеса повинні підставлятися упорні колодки для запобігання їх руху в обох напрямках. Висота упорних колодок повинна бути не менш $\frac{1}{3}$ діаметра колеса.

Після закінчення робіт біля ПС спочатку прибирається передня колодка, а після від'їзду засобу механізації не менше, ніж на 5 м, прибирається колодка, що перешкоджає його рухові до повітряного судна.

8.15.8. Вантажопідйомні роботи необхідно виконувати згідно з нормативно-технічною документацією, яка містить вимоги безпеки при проведенні даного виду робіт.

8.15.9. Авто- і електронавантажувачі треба використовувати при роботі на територіях з твердим і рівним покриттям.

8.15.10. Виконувати навантажувачем переміщення великогабаритних вантажів, що обмежують видимість водію, необхідно в супроводі спеціально виділеного і проінструктованого сигнальника. При цьому дозволяється перевозити за один рейс тільки одне місце великогабаритного вантажу.

8.15.11. Авіаційному персоналу, при переміщенні в вантажних відсіках повітряного судну, забороняється пересуватися по обертовим елементам обладнання.

8.16. Акумуляторні роботи

8.16.1. При виконанні робіт з ремонту і зарядження акумуляторних батарей можуть мати місце такі основні небезпечні і шкідливі виробничі фактори :

- ударна хвиля при вибуху горючих газів;
- підвищений рівень шкідливих речовин в повітрі робочої зони (парів кислот, аерозолі свинцю);
- опіки кислотою, лугом, електролітом, розплавленим свинцем.

8.16.2. Розміщення і зарядження кислотних і лужних акумуляторів, приготування електроліту для кислотних і лужних акумуляторів в одному і тому ж приміщенні категорично забороняється.

8.16.3. У зарядному приміщенні АК і в приміщеннях для зберігання кислоти, лугу і приготування електроліту забороняється палити, розводити вогонь, користуватися електронагрівальними приладами, виконувати роботи при виключеній або несправній вентиляції, ударяти предметами один об інший, котрі можуть спричинити іскру.

8.16.4. Припливно-витяжна вентиляція зарядної повинна включатися перед початком зарядження батарей і відключатися після повного видалення газів, але не раніш як через 1,5 години після закінчення зарядження.

Вентиляція зарядного відділення блокується з зарядним пристроєм; зарядний струм не подається до акумуляторних батарей при непрацюючій вентиляції.

8.16.5. Ремонт акумуляторних батарей повинен проводитися в окремих приміщеннях, які оснащені устаткуванням, приладами, пристроями та інструментом згідно з нормативно-технологічною документацією.

8.16.6. Паяльні роботи або роботи з використанням паяльної лампи в зарядних приміщеннях АК дозволяється проводити не раніш як через 2 години після припинення зарядження батарей за умови ретельного провітрювання приміщень.

Під час пайки або роботи з паяльною лампою повинна провадитися безперервна вентиляція приміщень.

Місце пайки повинно бути обгороджене від технологічного устаткування приміщення вогнестійкими щитами.

8.16.7. Усі посудини в приміщенні АК повинні мати бирки з вказівкою назви речовини, його концентрації і ступеня небезпеки.

8.16.8. Кислоту слід зберігати в скляних обплетених бутлях в окремих провітрюваних приміщеннях. Бутлі повинні бути встановлені на підлозі в один ряд. Порожні бутлі з-під кислоти необхідно зберігати в аналогічних умовах.

8.16.9. Перенесення бутлів повинно здійснюватись двома особами за допомогою спеціальних носилок, на яких бутля надійно закріплюється на рівні $\frac{2}{3}$ своєї висоти. Заздалегідь повинна бути перевірена справність носилок.

8.16.10. При приготуванні електроліту для лужних акумуляторів треба відкривати флакон з лугом, підігрівши перед тим горловину флакона ганчір'ям, змоченим гарячою водою.

8.16.11. Доливати електроліт в акумулятори необхідно за допомогою сифона або гумової груші. Забруднений електроліт треба зливати в заздалегідь приготовлену посудину. Забороняється переливати електроліт шляхом засмокування ротом через гумову трубку.

8.16.12. Розливання кислоти із бутлів повинно провадитися з примусовим нахилом за допомогою спеціальних пристроїв для закріплення бутлів або сифона. Гумові

шланги сифона після користування треба ретельно промити водою.

8.16.13. При приготуванні розчину, щоб уникнути його інтенсивного нагрівання, кислота повинна повільно, з зупинками, вливатися тонким струменем із кувала ємністю 1-2 л в посудину з дистильованою водою при постійному перемішуванні розчину. Забороняється приготування розчину шляхом вливання води в кислоту.

8.16.14. Роздрібнення шматків сухого їдкого лугу повинно виконуватися із застосуванням спеціальних совків і мішковини. При виконанні цієї роботи необхідно застосовувати засоби індивідуального захисту : гумовий фартух, гумові рукавички і захисні окуляри.

8.16.15. Акумуляторні батареї, що установлюються для зарядження, повинні з'єднуватися між собою тільки проводами з наконечниками, які щільно прилягають до клем батарей і виключають можливість іскріння. З'єднувати наконечники акумуляторних батарей дротом «закруткою» забороняється.

Приєднання акумуляторних батарей до зарядного пристрою і від'єднання їх повинно проводитись тільки при виключеному зарядному устаткуванні.

8.16.16. Вентиляційні отвори в пробках банок акумуляторів повинні бути завжди чистими, щоб не допускати скупчення газів, що можуть викликати зруйнування банок і розбризкування електроліту.

8.16.17. Контроль за ходом зарядження повинен здійснюватись за допомогою спеціальних приладів (термометра, навантажувальної вилки, ареометра тощо).

Перевіряти акумуляторну батарею коротким замиканням забороняється.

Зарядження акумуляторних батарей повинно проводитись тільки при відкритих пробках і включеній витяжній вентиляції.

8.16.18. Забороняється залишати без нагляду акумулятори, що знаходяться на зарядженні.

8.16.19. Відстань проходу між стелажми повинна бути не менше 1 м, а при односторонньому розміщенні - 0,8 м. Батареї повинні бути установлені на стандартних стелажх.

8.16.20. В акумуляторній дільниці повинен знаходитись умивальник, мило, вата в упаковці, рушник і закриті посудини з 5-10%-ним нейтралізуючим розчином питної соди, (для шкіри тіла) і 2-3%-ним розчином питної соди (для очей).

При експлуатації лужних акумуляторів як нейтралізуючий засіб застосовується 5-10%-ний розчин борної кислоти (для шкіри тіла) і 2-3%-ний розчин борної кислоти (для очей).

8.16.21. При попаданні кислоти або електроліту на відкриті частини тіла необхідно негайно промити цю ділянку тіла нейтралізуючим розчином, а потім водою з милом.

При попаданні кислоти, електроліту в очі необхідно промити їх нейтралізуючим розчином, потім водою і негайно звернутися до лікаря.

8.16.22. На вхідних дверях в АК повинен бути напис : «Акумуляторна»; «Вогненебезпечно» і знак безпеки «Палити заборонено», а на дверях зарядного відділення напис : «З вогнем не входити» і знаки безпеки «Вхід заборонено», «Користуватися відкритим вогнем заборонено».

8.16.23. Забороняється зберігати продукти харчування і приймати їжу, палити і знаходитися стороннім особам у приміщеннях акумуляторної дільниці.

Після закінчення робіт в акумуляторної необхідно ретельно вимити з милом обличчя, руки і прийняти душ.

Перелік робіт з підвищеною небезпекою при технічному
обслуговуванні і поточному ремонті авіаційної техніки

Витяг із Переліку робіт з підвищеною небезпекою (розділ 2, п. 13 цих Правил)

1. Електрозварювальні, газополум'яні, наплавочі і паяльні роботи. Контроль за зварювальними з'єднаннями.
2. Роботи в кабельних лініях і діючих електроустановках.
3. Роботи в зонах дії струму високої частоти, іонізуючого випромінювання, електростатичного й електромагнітного полів, а також роботи із застосуванням лазерів.
4. Роботи із застосуванням ручних електро- і пневмомашин та інструментів.
5. Роботи з надзвичайно займистими, легкозаймистими, займистими та вибухонебезпечними речовинами.
6. Транспортування, збереження, експлуатація балонів, контейнерів, інших ємкостей із стисненими, зрідженими, отрутними, вибухонебезпечними та інертними газами, їх заповнення і ремонт.
7. Виконання газонебезпечних робіт.
8. Злив, очистка, нейтралізація резервуарів, тари й інших ємкостей з-під нафтопродуктів, кислот, лугів та інших шкідливих речовин, в т.ч. радіоактивних.
9. Роботи з отрутними, шкідливими, токсичними та радіоактивними речовинами.
10. Роботи з використанням інертних газів.
11. Нанесення лако-фарбувальних покриттів, ґрунтовок і шпаклівок на основі нітрофарб, полімерних композицій (поліхлорвінілових, епоксидних тощо).
12. Обслуговування і ремонт акумуляторних батарей.
- 13.1. Дегазаційні роботи.
14. Технічне обслуговування, експлуатація і ремонт підйомних установок, стволів, компресорних станцій.
15. Роботи в замкнутих просторах (ємкостях, боксах, трубопроводах).

16. Роботи верхолазні і на висоті.
17. Роботи з підйомних і підвісних колисок і риштувань на висоті.
18. Вантажно-розвантажувальні роботи за допомогою машин і механізмів.
19. Такелажні та стропальні роботи. Виготовлення та випробування стропів.
20. Монтаж, наладка, технічне обслуговування, експлуатація, ремонт і демонтаж вантажопідйомних машин і механізмів, ліфтів, конвейєрів, підвісного канатного, гідравлічного транспорту, технологічного і верстатного обладнання, електроустановок і ліній електропередач.

Додаток 2

Перелік робіт, на виконання яких необхідно видавати наряд-допуск

1. Роботи у середині паливних кессон-баків.
2. Перевірка фюзеляжу повітряних суден на герметичність.

3. Перевірка прибирання і випуску шасі при вивішеному повітряному судні на підйомниках.
4. Фарбувальні роботи на повітряному судні.
5. Зварювальні роботи зовні й у середині повітряних суден та роботи на не постійних робочих місцях.
6. Роботи по зварюванню ємкостей із-під горючих і легкозаймистих рідин та розбирання повітряних суден із застосуванням зварювання.

НАРЯД-ДОПУСК
на право виконання небезпечних робіт

найменування підприємства

Відповідальний виконавець робіт _____

(професія)

(прізвище, ім'я та по-батькові)

бригадою у складі _____ чол.

Доручається _____

(найменування роботи, місце її проведення)

При підготовці і виконанні робіт забезпечити такі заходи безпеки :

(перераховуються основні заходи і засоби щодо забезпечення безпеки праці
/установлення захисних заземлень, огорож, застосування засобів
індивідуального захисту і т. п. /)

Початок роботи ___ год. ___ хв. “___” _____ 19___ р.

Закінчення роботи ___ год. ___ хв. “___” _____ 19___ р.

Робоче місце і умови праці перевірені :

(посада, прізвище, ім'я та по-батькові допускаючого до роботи)

Наряд-допуск видав - керівник робіт :

(Посада, прізвище, ім'я та по-батькові)

(дата, підпис)

Із заходами безпеки ознайомлений; наряд-допуск одержав

відповідальний виконавець робіт _____

(дата, підпис)

Примітка. Наряд-допуск заповнюється (оформлюється) у двох примірниках -
перший знаходиться у того, хто видає наряд-допуск,
другий - у відповідального виконавця робіт.

Додаток 4

Перелік важких робіт і робіт з шкідливими і
небезпечними умовами праці при технічному обслуговуванні і поточному ремонті
авіаційної техніки, на яких
забороняється застосування праці неповнолітніх

Витяг із Переліку важких робіт і робіт із шкідливими і небезпечними умовами праці, на яких забороняється застосування праці неповнолітніх (розділ 2, п. 19 цих Правил)

- 1.1. Газозварник
- 2.2. Газорізальник
3. Електрозварник
4. Паяльщик по свинцю
5. Випробувач-механік двигунів
6. Герметизаторник, зайнятий герметизацією швів внутрішніх поверхонь
7. Радист-радіолокаторник
8. Слюсар-збирач літальних апаратів, зайнятий розбиранням літальних апаратів
9. Слюсар по ремонту авіадвигунів
10. Маляр, зайнятий на пульверизаційному фарбуванні із застосуванням нітрофарб, нітроемалей, а також інших роботах, де відповідно до діючого законодавства робітнику надано право на додаткову відпустку та скорочений робочий день.
11. Слюсар-електрик по ремонту електрообладнання
12. Авіаційний механік по планеру і двигунам, зайнятий на обслуговуванні літальних апаратів
13. Авіаційний механік (технік) по парашутах і аварійно-рятувальних засобах
14. Авіаційний механік (технік) по приладах і електрообладнанню
15. Авіаційний механік (технік) по радіообладнанню
16. Електромеханік по обслуговуванню світлотехнічного обладнання систем забезпечення польотів
17. Електромеханік по випробуванню та ремонту електрообладнання
18. Мийник літальних апаратів
19. Акумуляторник, зайнятий заряджанням і ремонтом свинцевих акумуляторів
20. Випробувач балонів
21. Зарядник вогнегасників
22. Машиніст компресорних установок
23. Наповнювач балонів, зайнятий наповненням балонів зрідженим газом та рідким хлором

24. Робітники, безпосередньо зайняті на регулюванні, настроюванні, випробуванні та обслуговуванні генераторів електромагнітних полів радіочастот
25. Робітники, зайняті на всіх видах робіт із застосуванням пневматичного інструмента
26. Робітники, зайняті на роботах з радіоактивними речовинами і джерелами іонізуючих випромінювань
27. Робітники, зайняті роботою на висоті
28. Стропальник
29. Всі види робіт, пов'язані з підніманням та переміщенням вантажів вище норм, встановлених для підлітків, а також самостійні роботи на електроустаткуванні

Додаток 5

Перелік важких робіт і робіт з шкідливими і небезпечними умовами праці при технічному обслуговуванні і поточному ремонті авіаційної техніки, на яких забороняється застосування праці жінок

Витяг із Переліку важких робіт і робіт із шкідливими і небезпечними умовами праці, на яких забороняється застосування праці жінок (розділ 2, п. 20 цих Правил)

1. Слюсар по ремонту авіадвигунів і слюсар по ремонту агрегатів, зайняті ремонтом моторів і агрегатів, працюючих на етильованому бензині
2. Інженер і технік аеродромної служби (механік), зайняті на технічному обслуговуванні літаків (вертольотів)
3. Робітники, зайняті очищенням і ремонтом у середині паливних баків газотурбінних літаків

4. Маляр, зайнятий у середині ємкостей фарбуванням з використанням лакофарбових матеріалів, що містять свинець, ароматні і хлоровані вуглеводні, а також фарбуванням великогабаритних виробів у закритих камерах пульверизатором з використанням таких самих лакофарбувальних матеріалів

Граничні норми підймання і переміщення важких речей жінками

наказ Міністерства охорони здоров'я України від 10.12.93 № 241

(розділ 2, п. 16 цих Правил)

Характер робіт	Гранично допустима вага вантажу, кг
Підймання і переміщення вантажів при чергуванні з іншою роботою (до 2 разів на годину)	10
Підймання і переміщення вантажів постійно протягом робочої зміни	7
Сумарна вага вантажу, який переміщується протягом кожної години робочої зміни, не повинна перевищувати :	
з робочої поверхні	350 кг
з підлоги	175 кг

- Примітка.
- 1. У вагу вантажу, що переміщується, включається вага тари і упаковки.
 - 2. При переміщенні вантажу на візках або у контейнерах докладене зусилля не повинно перевищувати 10 кг

Додаток 7

Граничні норми підймання та переміщення вантажів
підлітками під час короткочасної та тривалої роботи

Витяг із Граничних норм підймання і переміщення важких речей неповнолітніми (розділ 2, п. 57 цих Правил)

Календарний	Граничні норми ваги вантажу, кг
-------------	---------------------------------

вік, років				
	Короткочасна робота		Тривала робота	
	юнаки	дівчата	юнаки	дівчата
14	5	2,5	-	-
15	12	6	8,4	4,2
16	14	7	11,2	5,6
17	16	8	12,6	6,3

- Примітка. 1. Короткочасна робота - 1-2 підняття та переміщення вантажу;
 тривала - більше ніж 2 підняття та переміщення протягом 1 год.
 робочого часу.
2. Календарний вік визначається як число повних років, що відраховуються від дати народження.
3. У вагу вантажу включається вага тари і упаковки.
4. Докладене м'язове зусилля, при утриманні або переміщенні вантажу з використанням засобів малої механізації, не повинно перевищувати граничної норми ваги вантажу, його тривалість - не більше 3 хв., подальший відпочинок - не менше 2 хв.

Перелік робіт при технічному обслуговуванні і поточному ремонті авіаційної техніки, де є потреба у професійному доборі

Витяг із Переліку робіт, де є потреба у професійному доборі (розділ 2, п. 18 цих Правил)

Види робіт	Психофізіологічні показники для професійного добору
1. Робота в кесонах, барокамерах, замкнутих просторах	1. 2.1. Сенсомоторні реакції 2. 2.2. Увага 3. 2.3. Емоційна стійкість та почуття тривоги 4. 2.4. Швидкість переключення уваги 5. 2.5. Орієнтація у замкнутому просторі 6. 2.6. Втома 7. 2.7. Здатність до адаптації
2. Робот на висоті, верхолазні роботи, роботи пов'язані з підйомом на висоту	1. 2.1. Сенсомоторні реакції 2. 2.2. Увага 3. 2.3. Пам'ять зорова та слухова 4. 2.4. Емоційна стійкість та почуття тривоги 5. 2.5. Стійкість до впливу стресів 6. 2.6. Орієнтація у просторі 7. 2.7. Здатність до адаптації 8. 2.8. Втома

3. Роботи по обслуговуванню діючих електроустановок напругою до і вище 1000 В та виконання в них оперативних переключень, налагоджувальних, монтажних робіт та високовольтних випробувань, роботи під напругою в електроустановках до і вище 1000 В, роботи, пов'язані з діючим енергетичним обладнанням	1. Сенсомоторні реакції 2. Увага 3. Швидкість переключення уваги 4. Пам'ять зорова та слухова 5. Емоційна стійкість та почуття тривоги 6. Втома 7. Недбалість
--	---

Додаток 9

Оптимальні і припустимі норми температури, відносної вологості і швидкості руху повітря в робочій зоні виробничих приміщень
авіаційно-технічних баз

Приміщення	Період року	Температура °З		Відносна вологість, %		Швидкість руху, м/с	
		оптім.	допус.	оптім.	допус.	оптім.	допус.
1	2	3	4	5	6	7	8

1. Приміщення : холодн. 21-23 20-24 40-60 до 75 0,1 до 0,2
 начальника АТБ, теплий 22-24 21-28 40-60 до 75 * 0,2 до 0,3
 начальників цехів,
 змін, дільниць;
 інженерно-технічного
 складу; ТКБ

2. Ангар : цех холодн. 17-19 15-21 40-60 до 75 0,1 до 0,4
 періодичного теплий 20-22 16-27 40-60 до 75 * 0,2 до 0,5
 технічного
 обслуговування
 повітряних судів
 (монтажна дільниця,
 дільниця демонтажу
 авіадвигунів, шасі)

3. Цех оперативного холодн. 21-23 20-24 40-60 до 75 0,1 до 0,2
 технічного теплий 22-24 21-28 40-60 до 75 * 0,2 до 0,3
 обслуговування
 повітряних судів:
 приміщення
 інженерно-технічного
 складу; комплектів;
 диспетчерська

4. Цех перевірки і холодн.теплий 21-23 20-24 40-60 до 75 0,1 до 0,3
 ремонту АіРЕО: 22-24 21-28 40-60 до 75 * 0,2 до 0,3
 електролабораторія
 (притирання щіток,
 перетворювачів
 електроструму,
 агрегатна, що
 пускорегиструє
 апаратури,
 паливомерів,
 акумуляторна);

лабораторія АСУ;
 лабораторія
 радіозв'язкового
 устаткування;
 лабораторія
 радіолокаційного
 устаткування (екранна
 кімната, вироби-020);
 лабораторія
 пілотажно-
 навігаційних приладів,
 киснева; лабораторія
 БСРПРИ; лабораторія
 контролю роботи
 двигунів; приладова
 лабораторія
 (разходомерів,
 мембрано-анероїдних
 приладів, засобів
 об'єктивного контролю

1	2	3	4	5	6	7	8
5. Цех поточного ремонту повітряних судів: (демонтажу) авіадвигунів; шасі, коліс; перебирання гальм; промивання фільтрів, деталей; горіхо- і піскоструминної очистки деталей; армування щіток; ремонту крісел, бортового посуду; зварювальна; столярна; малярська; слюсарна; акумуляторна	холодн. теплий	18-20 21-23	17-23 18-27	40-60 40-60	до 75 до 75 *	0,2 0,3	до 0,3 до 0,4
6. Цех головного механіка: механічна дільниця; ремонту наземного устаткування й електроустаткування; ремонту самохідних механізмів; зварювальна; зарядки бортових	холодн. Теплий	18-20 21-23	17-23 18-27	40-60 40-60	до 75 до 75 *	0,2 0,3	до 0,3 до 0,4

вогнегасників; акумуляторна; компресорна					до 75		
					до 75 *		до 0,4
кузня	холодн.	17-19	15-21	40-60		0,2	до 0,5
	теплий	20-22	16-27	40-60		0,3	
7. Цех обслуговування побутового устаткування: розкрою, ремонту і пошиття килимів, підголівників і т.п.							
	холодн.	21-23	20-24	40-60	до 75	0,1	до 0,2
	теплий	22-24	21-28	40-60	до 75 *	0,2	до 0,3
групи по доставці м'якого майна на борт повітряного судна							
	холодн.	18-20	17-23	40-60	до 75	0,2	до 0,3
	теплий	21-23	18-27	40-60	до 75 *	0,3	до 0,4
8. Підрозділ експлуатації засобів і збору польотної інформації (дільниця обробки й аналізу польотної інформації):							
						0,1	до 0,1
група розшифровки й аналізу	холодн.	22-24	21-25	40-60	до 75	0,1	до 0,2
	теплий	23-25	22-28	40-60	до 75*		
експлуатації установок "Промінь"	холодн.	21-23	20-24	40-60	до 75	0,1	до 0,2
	теплий	22-24	21-28	40-60	до 75 *	0,1	до 0,3
9. Лабораторія діагностики:							
група спектрального аналізу масла	холодн.	21-23	20-24	40-60	до 75	0,1	до 0,2
	теплий	22-24	21-28	40-60	до 75 *	0,2	до 0,3
групи рекламации, параметрів, збору							
	холодн.	22-24	21-25	40-60	до 75	0,1	до 0,1
	теплий	23-25	22-28	40-60	до 75 *	0,1	до 0,2

* - припустимі норми відносної вологості повітря треба приймати в залежності від температури повітря : при 28 °С - 55%; при 27 °С - 60%; при 26 °С - 65%; при 25 °С - 70%;
при 24 °С и нижче - 75%.

Додаток 10

Норми освітленості на робочих поверхнях при штучному освітленні в приміщеннях АТБ в залежності від виробничих процесів

Витяг із Санітарних правил для авіаційно-технічних баз експлуатаційних підприємств цивільної авіації (СанПіН № 5059-89) (розділ 2, п. 56 цих Правил)

Робочі місця (приміщення) і виробничі процеси	Розряд і підрозряд зорових робіт	Освітленість, лк		
		при комбіно- ваному освітленні	при загаль- ному освіт- ленні	при за- гальному в системі комбінова- ного освітлення
1	2	3	4	5
Ангар (ангарна секція) : на висоті крила літака, на фюзеляжі літака, вертольота	IУв	400	200	150
на підлозі	УБ	200	150	150
Цех періодичного технічного обслуговування повітряних судів				

:				
монтаж (демонтаж) авіадвигунів	III 6	1000	300	150
монтаж (демонтаж) шасі, коліс	IV 6	500	200	150
Цех поточного ремонту повітряних судів :				
агрегатна, горіхо- і піскоструминного очищення деталей, ультразвукового промивання фільтрів, армування щіток, слюсарні роботи	IIв	2000	500	200
ремонт крісел, бортового посуду, монтажні роботи	IIIв	750	300	150
хімічного промивання фільтрів, деталей; малярські роботи	IУв	400	200	150
столярні роботи	Уа	300	150	150
Цех головного механіка : механічна дільниця	IIв	2000	500	200
ремонт наземного електроустаткування	IIIв	750	300	150
ремонт наземного устаткування і самохідних механізмів	IУб	500	200	150
зарядження бортових вогнегасників	IУв	400	200	150
приміщення чергового персоналу (сантехники, електрики й ін.)	IУг	300	150	150
компресорна, кузня	УII	-	200	-
Цех перевірки і ремонту АіРЕО :				
приладова лабораторія (перевірки мембранно-анероїдних приладів; засобів об'єктивного контролю)	Iб	4000	1250	400
лабораторія радіозв'язку, радіолокаційного устаткування; АСУ; БСРПРИ; пілотажно-навігаційних приладів	II y	2000	500	200

1	2	3	4	5
електролабораторія (агрегатна; притирання щіток; перевірка перетворювачів електроструму; пускорегіструючої апаратури; паливомерів)	III _б	1000	300	150
лабораторія контролю роботи двигунів (перевірка розходомерів і т.п.); приміщення виробу-020; екранна кімната	III _у	750	300	150
Підрозділ експлуатації засобів і збору об'єктивної польотної інформації (дільниця опрацювання й аналізу польотної інформації): розшифровка й аналіз	II _р	1000	300	150
експлуатація установок "Промінь"	III _у	750	300	150
Лабораторія діагностики:				
приміщення спектрального аналізу масла; неруйнуючих методів контролю	II _у	2000	500	200
приміщення збору інформації; рекламації; параметрів	III _у	750	300	150
Цех підготовки виробництва:				
приміщення ремонту чохлів та іншого інвентарю	III _б	1000	300	150
приміщення комплектування (для всіх цехів і дільниць)	У _б	200	150	150
Цех обслуговування побутового устаткування:				

приміщення ремонту і пошиття килимів, підголів'їв та іншого інвентарю	III _б	100	300	150
приміщення прального, хімічного чищення	У _б	200	150	150
Дільниця бортових (парашутних), аварійних рятувальних засобів (ремонт, зборка парашутів, плавзасобів і т.п.)	III _у	750	300	150
Приміщення зварювальних робіт (для всіх цехів і дільниць)	IУ _б	500	200	150
Акумуляторна (для всіх цехів і дільниць)	У _а	750	300	150
Приміщення начальника АТБ; начальника цехів; змін; дільниць; інженерно-технічного складу; ТКБ	II _у	2000	500	200

Примітка. На усіх робочих місцях і в усіх приміщеннях АТБ площа нормування освітленості і висота площини від підлоги приймається - 0,8

Перелік небезпечних і шкідливих виробничих факторів
і обставини їх прояви при виконанні технічного обслуговування
і поточного ремонту авіаційної техніки

1. Повітряні судна, спецтранспорт, самохідні машини і механізми, що рухаються.
2. Незахищені рухомі елементи ПС (елерони, закрилки, гальмові щитки, інтерцептори, триммери, обертовані гвинти, турбіни, ротори двигунів і агрегатів, вали трансмісій, стулки капотів двигунів і гондол шасі, реверсні пристрої, троси і тяги, що рухаються, двері, люки, вхідні трапи тощо), спецтранспорту, вантажопідйомних механізмів і виробничого устаткування.
3. Елементи повітряного судна і виробничого устаткування, що руйнуються :
 - частини планера ПС, що розлітаються при випробуванні фюзеляжу на герметичність;
 - осколки балонів із стиснутим повітрям і киснем, манометрів, стаціонарних і ручних вогнегасників, деталей агрегатів і коліс шасі, що розлітаються при руйнуванні посудин і приладів, працюючих під тиском стиснутих газів і рідин;
 - конструкції паливних баків, що руйнуються під час заправки ПС паливом при заглушеній дренажній системі.
4. Повітряне судно, що обрушується, при вивішуванні його на підйомниках або при помилковому прибиранні шасі.

Повітряне судно, що перекидається при зливанні палива з паливних баків, а також при порушенні правил посадки і висадки пасажирів.

5. Падаючі вироби авіаційної техніки, інструмент і матеріали при роботах з ТОіР АТ на площинах, стабілізаторі, фюзеляжі і при роботі на висоті з застосуванням механізованих підйомників.

Падаючі знімні вироби пасажирського і побутового аварійно-рятувального устаткування, утримувані спеціальними пристроями (замками, фіксаторами, засувками, ременями).

6. Ударна хвиля під час вибуху посудин, працюючих під тиском, або під час вибуху парів горючої рідини.

Ударна хвиля під час вибуху піротехнічних пристроїв, а також при вибуху в гермокабіні при її насиченні киснем.

7. Струмені відпрацьованих газів, що витікають із великими швидкостями під час роботи авіадвигунів і предмети, камені, пісок, що потрапляють у ці струмені.

Витікаючі струмені газів і рідин із посудин, агрегатів шасі і трубопроводів, працюючих під тиском.

Повітряні усмоктувальні потоки, що рухаються з великою швидкістю в зоні повітрозабірників авіадвигунів.

Газові, водяні й аерозольні струмені при дезінфекції внутрішніх об'ємів повітряного судна.

Підвищені швидкості повітряних атмосферних потоків при роботі на відкритих стоянках повітряних суден.

8. Виступаючі частини планера ПС і його устаткування - антени, датчики, приймачі повітряного тиску і температури зовнішнього повітря, підкоси, замки, кронштейни, відкриті ступки.

Виступаючі елементи виробів і конструктивних елементів фюзеляжу ПС - ручки, кронштейни, упори відсіків повітряного судна та ін.

9. Розміщення робочого місця або робочої зони на відстані менше 2 м від неогороджених перепадів по висоті 1,3 м і більше.

10. Гострі крайки, задирки і шорсткості на поверхнях ПС, устаткування й інструмента - на заправних засобах, заземлювальних і з'єднувальних сталевих тросах, застосовуваних для вирівнювання потенціалів, на заправних наконечниках і рукавах, на стрем'янках, сходах і підставках.

Гострі кінці контрольного дроту при демонтажі агрегатів.

11. Підвищене ковзання внаслідок обледеніння, зволоження і замаслювання поверхонь ПС, трапів, стрем'янок, приставних сходів і покриттів місць стоянок, за якими переміщається персонал.

12. Захаращення робочих місць і робочих зон у салонах, багажних, службових і технічних відсіках ПС виробами авіаційної техніки, пристроями, матеріалами, тимчасовими комунікаціями постачання стиснутим повітрям і електричної енергії.

13. Підвищена напруга електричного ланцюга, замикання якого може статися через тіло людини, при застосуванні електрифікованого інструмента, пристроїв і агрегатів з електроприводом, що живляться від зовнішніх джерел електроенергії.

14. Підвищений рівень статичної електрики на поверхнях заправних засобів і ПС при перекачуванні і зливанні палива по трубах і роздавальних рукавах, при заправці падаючою струмінню і рзбризуванні, при перемішуванні і спінненні палива.

Підвищений рівень статичної електрики на поверхні ПС після його посадки при відсутності контакту заземлювачів з землею.

15. Підвищена температура :

- поверхонь авіадвигунів, устаткування, електроінструменту, електрокип'ятильників, електроплиток, електродухових шаф;
- поверхонь виконавчих електромеханізмів і електромашин;
- поверхонь ПС в умовах високих температур зовнішнього повітря і дії сонячної радіації;
- поверхонь вихлопних систем самохідних заправних засобів (ПЗ, МЗ) або автономних двигунів приводу pomp засобів заправки, а також поверхонь заправних засобів в умовах високої сонячної радіації;
- миючих розчинів, струменів гарячого повітря для сушіння виробів;
- гальмових пристроїв та інших деталей шасі після посадки повітряного судна.

16. Знижена температура поверхонь устаткування під час технічного обслуговування ПС в умовах низьких температур.

17. Підвищений рівень вібрації, ультра- і інфразвука при запуску і випробуванні силових установок ПС, при ультразвуковому контролі деталей силових установок.

18. Підвищений рівень шуму при працюючих силових установках повітряного судна.

19. Підвищена запиленість повітря при технічному обслуговуванні ПС на аеродромах із ґрунтовим покриттям.

20. Підвищена загазованість повітря робочої зони в салонах, багажних, службових і технічних відсіках парами ПММ, розлитих або витиснутих із баків заправляємих ПС, а також при застосуванні аеродромних підігрівників.

21. Хімічні речовини (токсичні, дратуваючі, сенсibiliзуючі, канцерогенні, мутагенні, що впливають на репродуктивну функцію); ПММ; шкідливі речовини, що входять до складу лакофарбових, епоксидних, миючих матеріалів; розчинники; отрутохімікати під час очищення і миття ПС при авіахімічних роботах; мінеральні і синтетичні масла і мастила; спецрідини, що проникають в організм людини через органи подиху, шлунково-кишковий тракт, шкіряні покриви та слизові оболонки; опіки кислотою, електролітом.

22. Підвищена температура навколишнього повітря при виконанні робіт в умовах високої сонячної радіації на відкритому повітрі і при роботах у технічних відсіках.

Підвищена температура повітря при застосуванні аеродромних підігрівників для видалення зледеніння і сніги з обшивки ПС, дренажних пристроїв.

23. Знижена температура навколишнього повітря при технічному обслуговуванні ПС в умовах низьких температур.

24. Підвищена або знижена відносна вологість повітря.

25. Підвищений рівень шкідливих речовин в повітрі робочої зони.

26. Підвищений рівень електромагнітних випромінювань при технічному обслуговуванні і перевірці працездатності радіоустаткування повітряного судна.

27. Підвищений рівень іонізуючих випромінювань в робочій зоні при роботі з приладовим устаткуванням повітряного судна.

28. Відсутність або нестача природного освітлення в службових, технічних, багажних відсіках, в просторах під підлогою, в нішах опор шасі та в інших об'ємах повітряного судна.

29. Недостатня освітленість робочої зони штучним світлом при технічному обслуговуванні ПС в темний час доби.

30. Знижена контрастність об'єктів розрізнення з фоном.

31. Підвищена яскравість світла.

32. Пряме відблискування (прожекторне освітлення місць стоянок, світло фар ПС і спецтранспорту) і відбите відблискування (від розливої води й інших рідин на поверхні місць стоянок і перону).

33. Підвищена пульсація світлового потоку.

34. Підвищений рівень ультрафіолетової радіації при виконанні зварювальних робіт.

35. Підвищений рівень інфрачервоної радіації від нагрітих частин авіаційних двигунів.

36. Патогенні мікроорганізми (бактерії, віруси та ін.) і продукти їх життєдіяльності на джгутах електропроводки в розподільних пристроях, кисневих і протидимних масках.

37. Фізичні перевантаження (динамічні) під час підйому і переміщенні демонтованих частин ПС, гідропідйомників, гідродомкратів, сходів і стрем'янок, коліс шасі і балонів із стиснутим газом, а також при виконанні робіт у незручному положенні в службових і технічних відсіках.

38. Фізичні перевантаження (статичні) при технічному обслуговуванні агрегатів у нішах, відсіках фюзеляжу і гондолах шасі.

39. Нервово-психічні перевантаження, що виникають у зв'язку з установкою ПС на підйомники і при інших роботах, пов'язаних із підвищеною відповідальністю виконавців.

Вимоги до балонів зі стиснутими газами

1. Експлуатація балонів зі стиснутими газами повинна виконуватися відповідно до Правил будови та безпечної експлуатації посудин, що працюють під тиском (розділ 2, п. 4 цих Правил).

2. Бокові штуцери вентилів для балонів, заповнюваних воднем та іншими горючими газами, повинні мати ліву різьбу, а для балонів, заповнюваних киснем, повітрям та іншими негорючими газами, праву різьбу.

3. На верхній сферичній частині кожного металевого балона повинні бути викарбувані чітко видимі такі дані :

- товарний знак підприємства-виробника;
- номер балона;
- фактична маса порожнього балона, (кг);
- дата (місяць, рік) виготовлення і наступного освідчення;
- робочий тиск P , МПа (кгс/см);
- випробний гідравлічний тиск P , МПа (кгс/см);
- клеймо ОТК підприємства-виробника круглої форми діаметром 10 мм.

4. Забороняється заповнювати газом і користуватися балонами, у яких:

- закінчився термін призначеного освідчення;
- пошкоджений корпус балона (тріщини, сильна корозія, помітна зміна форми);
- зламані вентиля;
- відсутні належне забарвлення чи написи;
- відсутній надмірний тиск газу;
- відсутні установлені клейма.

5. Зовнішня поверхня балонів повинна бути пофарбована у відповідний колір, на балонах повинен бути напис, що вказує на газ, який міститься в балоні.

6. Балони з газом, що установлюються в приміщеннях, повинні знаходитися на відстані не менше 1 м від радіаторів опалення і інших опалювальних приладів і печей, та не менше 5 м від джерел тепла з відкритим вогнем.

7. Забороняється утримання в одному приміщенні балонів з киснем, горючими газами та газозамінниками.

8. Заповнені балони з насадженими на них башмаками повинні зберігатися у вертикальному положенні. Для попередження падіння балони повинні влаштовуватися в спеціально обладнані гнізда, клітки чи огорожуватися бар'єром.

9. Балони, що не мають башмаків, можуть зберігатися в горизонтальному положенні на дерев'яних рамах чи стелажах.

10. Перевезення заповнених газами балонів повинно виконуватися на ресорному транспорті чи на автокарах у горизонтальному положенні обов'язково з прокладаками між балонами. У вигляді прокладок можуть застосовуватися дерев'яні бруски з вирізаними гніздами для балонів, а також мотузкові чи гумові кільця товщиною не менше 25 мм (по 2 кільця на балоні) або інші прокладки, що захищають балони від ударів один об одного. Всі балони під час перевезення повинні укладатися вентилями в одну сторону.

Найменування газу	Колір балонів	Текст балонів	Колір напису	Колір газу
Азот	чорний	Азот	жовтий	коричньовий
Аміак	жовтий	Аміак	чорний	-
Аргон технічний	чорний	Аргон технічний	синій	синій
Ацетилен	білий	Ацетилен	червоний	-
Бутан	червоний	Бутан	білий	
Водень	темнозелений	Водень	червоний	-
Повітря	чорний	Стисле повітря	білий	-
Кисень	голубий	Кисень	чорний	-
Кисень медичний	голубий	Кисень медичний	чорний	-
Вуглекислота	чорний	Вуглекислота	жовтий	-
Усі інші горючі гази	червоний	Найменування	білий	-

		газу		
Усі інші негорючі гази	чорний	Найменування газу	жовтий	-

Примітка. 1. Незйомні балони, встановлені на автомобілях і інших транспортних засобах, можуть фарбуватися під колір автомобіля.

2. Колір балонів і текст написів на балонах, які використовуються в спеціальних установках чи призначених для заповнення газами спеціального призначення, влаштовуються зацікавленими відомствами за узгодженням органами Держнаглядохоронпраці.

11. Дозволяється перевезення балонів в спеціальних контейнерах, а також без контейнерів у вертикальному положенні обов'язково з прокладками між ними і огороженням від можливого падіння.

12. При вантажно-розвантажувальних роботах, транспортуванні і зберіганні балонів повинні бути прийняті міри що виключають їх падіння, пошкодження і забруднення.

13. Транспортування і зберігання балонів слід виконувати з навернутими запобіжними ковпаками.

14. Перевірку всіх балонів високого тиску, встановлених на ПС і засобах технічного обслуговування, повинні виконувати спеціально навчені фахівці, які мають допуск.

15. Забраковані балони, незалежно від їх призначення, повинні бути приведені до непридатності (шляхом нанесення насічок на різьбі горловини чи просвердлювання отворів у корпусі), що виключає їх подальше використання.

Зміст

1. Галузь застосування	5
2. Нормативні посилання	6
3. Позначення та скорочення	13
4. Загальні положення	14
5. Організація робіт з охорони праці	15
6. Вимоги безпеки до місць стоянок повітряних суден, площадкам спеціального призначення, приміщенням, спорудам та інженерному устаткуванню	16
6.1. Загальні вимоги	16
6.2. Місця стоянок повітряних суден, площадки спеціального призначення	17
6.3. Приміщення для технічного обслуговування і поточного ремонту авіаційної техніки	18
6.4. Санітарно-побутові приміщення	19
6.5. Опалення і вентиляція	20
6.6. Освітлення	22
1. Природне освітлення	22
2. Штучне освітлення	23
1. Електробезпека	24
1. Вимоги безпеки до виробничого устаткування, пристроїв, інструменту	25
1. Загальні вимоги	25
2. Підйомники	26
3. Спеціалізоване устаткування, пристрої	27
4. Інструмент	29
1. Вимоги безпеки при технічному обслуговуванні і поточному ремонті авіаційної техніки	30
1. Загальні вимоги	30
2. Зустріч повітряного судна, установка повітряного судна на місце стоянки, вирулювання з місця стоянки	33
8.3. Буксирування повітряного судна	34
8.4. Технічне обслуговування планера повітряного судна і системи кондиціонування повітря	37
8.5. Технічне обслуговування систем керування	39

8.6. Технічне обслуговування силових установок	40
8.7. Технічне обслуговування шасі	43
1. Технічне обслуговування систем і посудин, що працюють під тиском	46
1. Технічне обслуговування систем авіаційного і радіоелектронного обладнання	48
1. Технічне обслуговування пасажирського, побутового і аварійно-рятувального обладнання	53
8.11. Очистка і санітарна обробка	55
1. Заправка повітряного судна паливно-мастильними матеріалами і спецрідинами	57
1. Робота з лакофарбувальними матеріалами	59
2. Електрогазозварювальні роботи	63
3. Вантажно-розвантажувальні і транспортні роботи	66
4. Акумуляторні роботи	67
Додатки	70