

Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»



ЗАТВЕРДЖУЮ

Генеральний директор

П. Рябікін




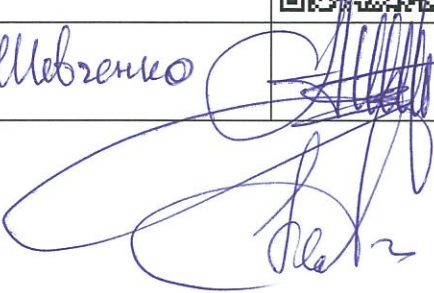
« 24 » 06 2020 р.

ПРАВИЛА
Руху транспортних засобів на аеродромі Київ (Бориспіль)
(ПРТЗА)

24.06.2020 № 12-35-37

Редакція 02

АРКУШ ПОГОДЖЕННЯ

Посада	Власне ім'я та прізвище	Підпис / QR-code КЕП / вх. № листа	Дата погодження / затвердження
Головний технолог – начальник служби	Федина О.		23.06.2020
Начальник служби авіаційної безпеки	Галатенко А.		23.06.2020
Начальник СКБП та АНЗ	В. Чебуренко		23.06.2020
Начальник АДВ РСП «Київцентраеро»	<i>С. Шевченко</i>		23.06.2020

РОЗРОБЛЕНО:
Начальник ГБДР СКБП та АНЗ

Сафонов К.

ПЕРЕЛІК УТРИМУВАЧІВ

Примірник	Утримувач	Формат
Паперовий примірник	СГТ	Оригінал, номенклатура справ
Електронний примірник	Суб'єкти господарювання	PDF
Електронний примірник	Керівники структурних підрозділів ДП МА «Бориспіль»	PDF в СЕД

АРКУШ ОБЛІКУ РЕДАКЦІЙ

Номер редакції	Реєстраційний номер та дата	Дата втрати чинності	Відповідальний виконавець
01	№ 20-22-3 від 16.02.2012	31.12.2020	Сафонов К.

Ці Правила розроблено на заміну:

Правил наземного руху в аеропорту (ПНРА) від 16.02.2012 № 20-22-3 (зі змінами та доповненнями)

ПЕРЕЛІК ЗМІН В ПОТОЧНІЙ РЕДАКЦІЇ

Номер ревізії	Дата ревізії	Реєстрац. номер	Номер розділу/пункту, короткий зміст змін в ревізії	Ініціатор / підстава внесення змін

ПЕРЕЛІК ДІЮЧИХ СТОРІНОК

Розділ 1. Мета та сфера застосування			
Пункт	Сторінка	Ревізія	Діє з
-	1	00	01.01.2021

Розділ 2. Терміни та скорочення			
Пункт	Сторінка	Ревізія	Діє з
-	1	00	01.01.2021
-	2	00	01.01.2021
-	3	00	01.01.2021
-	4	00	01.01.2021
-	5	00	01.01.2021

Розділ 3. Нормативні посилання			
Пункт	Сторінка	Ревізія	Діє з
-	1	00	

Розділ 4. Порядок ТЗ у контрольовану зону			
Пункт	Сторінка	Ревізія	Діє з
4.1	1	00	01.01.2021
	2	00	01.01.2021
4.2	3	00	01.01.2021
4.3	4	00	01.01.2021
4.4	5	00	01.01.2021
	6	00	01.01.2021
	7	00	01.01.2021
	8	00	01.01.2021
	9	00	01.01.2021
	10	00	01.01.2021
	11	00	01.01.2021
4.5	12	00	01.01.2021
	13	00	01.01.2021

Розділ 5. Правила руху та організація роботи ТЗ у контрольованій зоні			
Пункт	Сторінка	Ревізія	Діє з
5.1	1	00	01.01.2021
5.2	2	00	01.01.2021
	3	00	01.01.2021
5.3	4	00	01.01.2021
	5	00	01.01.2021
	6	00	01.01.2021
5.4	7	00	01.01.2021
	8	00	01.01.2021
5.5	9	00	01.01.2021
5.6	10	00	01.01.2021
5.7	11	00	01.01.2021
5.8	12	00	01.01.2021

Розділ 5. Правила руху та організація роботи ТЗ у контрольованій зоні			
Пункт	Сторінка	Ревізія	Діє з
	13	00	01.01.2021
5.9	14	00	01.01.2021
	15	00	01.01.2021
5.10	16	00	01.01.2021
	17	00	01.01.2021
	18	00	01.01.2021
	19	00	01.01.2021
	20	00	01.01.2021
	21	00	01.01.2021
	22	00	01.01.2021
	23	00	01.01.2021
5.11	24	00	01.01.2021
	25	00	01.01.2021
5.12	26	00	01.01.2021
	27	00	01.01.2021
5.13	28	00	01.01.2021
5.14	29	00	01.01.2021
5.15	30	00	01.01.2021
5.16	31	00	01.01.2021
	32	00	01.01.2021
	33	00	01.01.2021
	34	00	01.01.2021
	35	00	01.01.2021
5.17	36	00	01.01.2021
	37	00	01.01.2021
	38	00	01.01.2021

Розділ 6. Маркування, знаки та світлова сигналізація аеродрому			
Пункт	Сторінка	Ревізія	Діє з
6.1	1	00	01.01.2021
6.2	2	00	01.01.2021
	3	00	01.01.2021
	4	00	01.01.2021
	5	00	01.01.2021
	6	00	01.01.2021
	7	00	01.01.2021
6.3	8	00	01.01.2021
	9	00	01.01.2021
	10	00	01.01.2021
6.4	11	00	01.01.2021
	12	00	01.01.2021
	13	00	01.01.2021
	14	00	01.01.2021
	15	00	01.01.2021

Розділ 6. Маркування, знаки та світлова сигналізація аеродрому

Пункт	Сторінка	Ревізія	Діє з
6.5	16	00	01.01.2021
	17	00	01.01.2021
	18	00	01.01.2021
	19	00	01.01.2021
	20	00	01.01.2021

Розділ 7 Практичне забезпечення безпеки у контрольованій зоні

Пункт	Сторінка	Ревізія	Діє з
-	1	00	01.01.2021
-	2	00	01.01.2021
-	3	00	01.01.2021
-	4	00	01.01.2021
-	5	00	01.01.2021
-	6	00	01.01.2021
-	7	00	01.01.2021

Розділ 8 Правила ведення радіотелефонного зв'язку

Пункт	Сторінка	Ревізія	Діє з
8.1	1	00	01.01.2021
8.2	2	00	01.01.2021
8.3	3	00	01.01.2021
8.4	4	00	01.01.2021
8.5	5	00	01.01.2021
8.6	6	00	01.01.2021
	7	00	01.01.2021
	8	00	01.01.2021
	9	00	01.01.2021
	10	00	01.01.2021

Додатки

№	Сторінка	Ревізія	Діє з
1	1	00	01.01.2021
2	1	00	01.01.2021
3	1	00	01.01.2021
	2	00	01.01.2021
	3	00	01.01.2021
	4	00	01.01.2021
	5	00	01.01.2021
	6	00	01.01.2021
	7	00	01.01.2021
	8	00	01.01.2021

Зміст

- 1 Мета та сфера застосування
- 2 Терміни та скорочення
- 3 Нормативні посилання
- 4 Порядок допуску транспортних засобів у контрольовану зону**
 - 4.1 Загальні вимоги
 - 4.2 Обмеження доступу у контрольовану зону
 - 4.3 Вимоги до технічного стану транспортних засобів та їх обладнання
 - 4.4 Вимоги безпеки до транспортних засобів та обладнання
 - 4.5 Перепустка на транспортний засіб
- 5 Правила руху та організація роботи транспортних засобів у контрольованій зоні**
 - 5.1 Вступ
 - 5.2 Загальні вимоги
 - 5.3 Маршрути руху (транспортні коридори)
 - 5.4 Обмеження швидкості руху
 - 5.5 Обгін транспортних засобів
 - 5.6 Обмеження висоти для руху транспортних засобів
 - 5.7 Обмеження руху транспортних засобів в режимі обслуговування літерних рейсів
 - 5.8 Паркування транспортних засобів
 - 5.9 Переважне право руху
 - 5.10 Експлуатація транспортних засобів поблизу ПС
 - 5.11 Організація буксирування повітряного судна
 - 5.12 Буксирування транспортних засобів та обладнання
 - 5.13 Перевезення пасажирів та вантажу
 - 5.14 Закритті для руху ділянки
 - 5.15 Супровід транспортних засобів
 - 5.16 Організація роботи та експлуатація транспортних засобів на площі маневрування
 - 5.17 Робота в особливих умовах
- 6 Маркування, знаки та світлова сигналізація аеродрому**
 - 6.1 Загальні засади
 - 6.2 Маркування перонного покриття
 - 6.3 Маркування площі маневрування
 - 6.4 Світлова сигналізація аеродрому
 - 6.5 Знаки аеродрому
- 7 Практичне забезпечення безпеки у контрольованій зоні**
- 8 Правила ведення радіотелефонного зв'язку**
 - 8.1 Загальні правила
 - 8.2 Передача літер
 - 8.3 Передача цифр
 - 8.4 Стандартні слова та фрази
 - 8.5 Використання позивних
 - 8.6 Аеродромна фразеологія для транспортних засобів

Додаток 1 План аеродрому

Додаток 2 Сигнали для водіїв транспортних засобів при наземному
обслуговуванні

Додаток 3 Схеми руху транспортних засобів по робочій площі аеродрому
Київ (Бориспіль)

1 Мета та сфера застосування

- 1.1 *Правила руху транспортних засобів на аеродромі Київ (Бориспіль)* (далі – Правила) розроблені у відповідності до вимог стандартів і нормативних актів Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), рекомендованої практики Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА), законодавчих та нормативно-правових актів цивільної авіації України, та внутрішніх стандартів ДП МА «Бориспіль».
- 1.2 Правила ґрунтуються на вимогах Правил дорожнього руху України та доповнюють їх у частині, що стосується специфіки наземного руху в контрольованій зоні аеропорту із урахуванням вимог регламентуючих документів у сфері цивільної авіації.
- 1.3 Правила встановлюють єдиний порядок руху транспортних засобів у контрольованій зоні, обов'язки водіїв та керівників під'їздом (від'їздом) спецмашин при обслуговуванні повітряних суден.
- 1.4 Метою цих Правил є забезпечення безпеки руху, попередження несанкціонованих виїздів на ЗПС, дорожньо-транспортних пригод та пошкоджень повітряних суден на землі, а також зниження інших ризиків, що можуть виникнути внаслідок експлуатації (використання) транспортних засобів (механізмів) на території аеродрому Київ (Бориспіль). Крім того, Правила є невід'ємною частиною Системи управління безпекою польотів аеродрому Київ (Бориспіль).
- 1.5 Ці Правила є інструктивним матеріалом при розробці відповідних навчальних програм із підготовки водіїв, які експлуатують транспортні засоби в контрольованій зоні, та служать основою для отримання *Дозволу на право керування транспортними засобами у контрольованій зоні (ADP)*.
- 1.6 Дія Правил розповсюджується на працівників ДП МА «Бориспіль» і працівників суб'єктів господарювання, які здійснюють свою діяльність на території аеропорту «Бориспіль» та експлуатують (використовують) транспортні засоби на території аеродрому Київ (Бориспіль), незалежно від форми власності та господарювання.
- 1.7 Контроль за дотриманням вимог цих Правил здійснюється персоналом СКБП та АНЗ.

2 Терміни та скорочення

2.1 Визначення, наведені у цих Правилах, вживаються у такому значенні:

Аварійна обстановка (Emergency Situation) – порушення водієм встановлених правил руху або ПДР, які примусили інших учасників цього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян

Аеродром (Aerodrome) – поверхня земної або водної ділянки (на якій розміщені будинки, споруди та обладнання), яка призначена повністю або частково для вильоту, прибуття та руху по цій поверхні повітряних суден

Аеродромний рух (Aerodrome Traffic) – увесь рух на площі маневрування, а також польоти всіх повітряних суден в районі аеродрому

Аеродромно-диспетчерська вишка (Aerodrome Control Tower) – орган, який призначений для забезпечення диспетчерського обслуговування аеродромного руху

Аеропорт (Airport) – комплекс споруд призначених для приймання, відправлення повітряних суден та обслуговування повітряних перевезень, що має для цього аеродром, інші наземні споруди та необхідне обладнання

Водій (Driver) – будь-яка особа, яка керує транспортним засобом і має відповідне посвідчення

Гейт (Gate) – місце проходу пасажирів з терміналу до повітряного судна або у зворотному напрямку

Дозвіл на право керування транспортними засобами у контрольованій зоні (Airside Driving Permit) – це документ, що видається ДП МА «Бориспіль», який дає право його власнику керувати транспортними засобами на території аеродрому Київ (Бориспіль) в межах визначеної зони, в залежності від категорії. Без цього документу забороняється керувати транспортними засобами у контрольованій зоні за виключенням руху під супроводом

Дорожньо-транспортна пригода (Vehicle Accident) – подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки (до дорожньо-транспортної пригоди не відносяться події, пов'язані із пошкодженням повітряного судна на землі транспортним засобом або події, що мали місце в середині виробничих (багажних) приміщень)

Злітно-посадкова смуга (Runway) – встановлена прямокутна ділянка сухопутного аеродрому, яка підготовлена для зльоту та посадки повітряних суден

Компанія (Company) – юридична або фізична особа, фірма (включаючи будівельні фірми), корпорація, організація (авіаційна організація)

авіакомпанія тощо, яка використовує (експлуатує) транспортні засоби у контрольованій зоні аеропорту

Контрольована зона (Airside) – робоча площа аеродрому та прилегла до неї територія, а також приміщення, доступ до яких контролюється службою авіаційної безпеки

Льотна смуга (Runway Strip) – частина льотного поля злітно-посадкового майданчика, що включає злітно-посадкову смугу, вільні зони, сплановані частини по боках злітно-посадкової смуги та призначена для зльоту та посадки повітряних суден, зменшення ризику пошкодження повітряних суден при викочуванні за межі злітно-посадкової смуги, забезпечення безпеки повітряних суден, що пролітають над нею при зльоті та посадці

Льотне поле (Airfield) – частина аеродрому, на котрій розташовані одна або декілька злітно-посадкових смуг, руліжні доріжки, перони і площадки спеціального призначення

Маркування (Markings) – лінія, символ або група символів/ліній, які наносяться на поверхні робочої площі аеродрому для надання певної інформації

Маршрут руху (Vehicle Corridor) – встановлений в межах контрольованої зони наземний маршрут, який призначений виключно для використання транспортними засобами. Позначається двома суцільними лініями білого кольору, що позначають ширину проїзної частини

Місце очікування біля ЗПС (Holding Position) – визначене місце для чекання, що призначене для захисту ЗПС чи критичної/чутливої зони ILS/MLS, в якому повітряне судно, що виконує руління, і транспортні засоби повинні зупинитися і чекати, якщо немає іншого дозволу аеродромно-диспетчерської вежі

Місце стоянки ПС (Aircraft Stand) – підготовлена площадка на пероні, яка призначена для стоянки повітряного судна з метою його обслуговування, збереження, карантину, тощо

Наземний рух (Traffic) – рух транспортних засобів та повітряних суден у контрольованій зоні

Небезпечна ділянка (Hot Spot) – ділянка у контрольованій зоні де існує велика вірогідність зіткнення або несанкціонованих виїздів на ЗПС, або існує потенційний ризик таких подій і де потребується підвищена увага пілотів/водіїв

Небезпечне керування (Dangerous Driving) – керування транспортним засобом без підвищеної уваги та пильності, включаючи керування, що може призвести до створення аварійної обстановки та передумов виникнення дорожньо-транспортної пригоди і пошкодження повітряного судна

Недостатня видимість – видимість дороги в напрямку руху менше 300 м у сутінках, в умовах туману, дощу, снігопаду тощо

- Перон (Apron)** – визначена ділянка сухопутного аеродрому, за виключенням площі маневрування, яка підготовлена й призначена для розміщення повітряних суден з метою посадки і висадки пасажирів, завантаження і розвантаження багажу, пошти і вантажів, а також виконання інших видів обслуговування
- Перонна руліжна доріжка (Apron Taxiway)** – частина системи руліжних доріжок, що розташована на пероні та призначена для забезпечення маршруту руління повітряного судна через перон
- Площа маневрування (Maneuvering Area)** – частина аеродрому, за виключенням перонів, що призначена для зльоту, посадки та руління повітряних суден
- Повітряне судно (Aircraft)** – апарат, що тримається в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні
- Повітряний рух (Air Traffic)** – політ повітряних суден або їх рух на площі маневрування аеродрому
- Поріг ЗПС (Threshold)** – початок ділянки злітно-посадкової смуги аеродрому, що співпадає з її торцем і може використовуватись для посадки повітряних суден
- Пошкодження повітряного судна (Aircraft Damage)** – подія, пов'язана з обслуговуванням, зберіганням та транспортуванням ПС на землі, під час якої повітряне судно зазнало пошкодження без втрати міцності його силових елементів та погіршення льотно-технічних характеристик, усунення яких можливо за експлуатаційних умов
- Процедури при обмеженій видимості (Low Visibility Procedures)** – спеціальні процедури, що застосовуються на аеродромі для забезпечення безпеки та ефективності проведення операцій з управління рухом повітряних суден і транспортних засобів під час роботи аеродрому в умовах погіршення видимості на злітно-посадковій смузі нижче 600 м
- Робоча площа (Movement Area)** – частина аеродрому, яка складається з площі маневрування і перонів та призначена для зльоту, посадки і руління повітряних суден
- Руліжна доріжка (Taxiway)** – встановлений для руління повітряних суден маршрут на сухопутному аеродромі, який призначений для з'єднання однієї частини аеродрому з іншою
- Руліжна доріжка на пероні (Apron Taxiway)** – руліжна доріжка на пероні, що призначена для забезпечення наскрізного руління повітряних суден через перон
- Руління (Taxiing)** – переміщення повітряного судна за рахунок власної тяги двигунів по поверхні аеродрому
- Супровід (Escort)** – супровід транспортного засобу у контрольованій зоні аеропорту власником ADP, який під час супроводження транспортного засобу бере на себе повну відповідальність постійно контролювати його

Темна пора доби (Night) – частина доби від заходу до сходу сонця

Транспортний засіб (Vehicle) – пристрій, що приводиться в рух за допомогою двигуна та призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів. Цей термін поширюється на всі легкові автомобілі, автобуси, мікроавтобуси, вантажні автомобілі, снігоприбиральні машини, трактори, самохідні машини і механізми, засоби перонної механізації з робочим об'ємом двигуна внутрішнього згоряння від 50 см³, а також транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт

2.2 Скорочення, наведені у цих Правилах, вживаються у такому значенні:

ADP – дозвіл на керування транспортними засобами у контрольованій зоні

ERA (Equipment Restraint Area) – зона обслуговування ПС зона, на якій розміщується ПС під час наземного обслуговування

ESA (Equipment Staging Area) – зона короткотривалої стоянки спецтехніки та засобів перонної механізації (15 хв до/після зарулювання/вирулювання ПС з МС)

ILS – інструментальна система посадки

LVP – процедури при низькій видимості

АДВ – аеродромно-диспетчерська вишка

БДР – безпека дорожнього руху

БП – безпека польотів

ВЛП – весняно-літній період

ГБДР – група безпеки дорожнього руху СКБП та АНЗ

ГРМ – глісадний радіомаяк

ДП МА «Бориспіль» – Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»

ДСТУ – державний стандарт України

ДСУ – допоміжна силова установка

ДТП – дорожньо-транспортна пригода

ЗПМ – засоби перонної механізації

ЗПС – злітно-посадкова смуга

КПП – контрольно-пропускний пункт

КРМ – курсовий радіомаяк

МРД – магістральна руліжна доріжка

МС – місце стоянки

ОЗП – осінньо-зимовий період

ПДР – правила дорожнього руху

ПКО ПС – протикригова обробка повітряного судна

ПММ – паливо-мастильні матеріали

ПРТЗА – правила руху транспортних засобів на аеродромі Київ (Бориспіль)

ПС – повітряне судно

РД – руліжна доріжка

РМС – радіомаячна система

СКБП та АНЗ – служба контролю за безпекою польотів та аеронавігаційного забезпечення

ТЗ – транспортний засіб

3 Нормативні посилання

Зовнішні джерела:

- Повітряний кодекс України;
- Правила дорожнього руху України;
- IATA Airport Handling Manual;
- SAE International Global Anti-Icing and De-Icing Standards
- Приложение 14 к Конвенции о международной гражданской авиации: Аэродромы (Том 1);
- ICAO Doc 9476 Руководство по системам управления наземным движением и контроля за ним;
- ICAO Doc 9870 Руководство по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП;
- ICAO Doc 9432 Руководство по радиотелефонной связи;
- ACI Apron Marking and Signs Handbook;
- ACI Airside Safety Handbook;
- Civil Aviation Publication (CAP 642) Airside Safety Management;
- Civil Aviation Publication (CAP 790) Requirement for an Airside Driving Permit (ADP) Scheme
-

Внутрішні джерела:

- СКБПтаАНЗ-16-Процедура щодо контролю транспортних засобів;
- Інструкція з розстановки, буксирування, запуску та руління ПС на аеродромі Київ (Бориспіль)



Якщо документ, на який є посилання був змінений (замінений), то необхідно керуватися зміненим (заміненим) документом. У разі втрати чинності документу, на який є посилання без його заміни, текст, у якому наводиться таке посилання, застосовується в частині, яка не враховує це посилання

4 Порядок допуску транспортних засобів у контрольовану зону

4.1 Загальні вимоги

- 4.1.1** Транспортні засоби, які допускаються до експлуатації на аеродромі Київ (Бориспіль), повинні бути поставлені на державний або відомчий облік, мати реєстраційні номерні знаки, гаражні (інвентарні) номери, паспорти, формуляри та сертифікати відповідності. Експлуатувати транспортні засоби, що не поставлені на облік, без державних або відомчих номерних знаків **категорично забороняється**.
- 4.1.2** Допуск у контрольовану зону транспортних засобів технічно несправних, з незадовільним зовнішнім виглядом, не укомплектованих відповідно до вимог ПДР України, а також транспортних засобів, що підлягають обов'язковому технічному контролю, але не пройшли його, та у випадках передбачених законодавством, без чинного поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів **категорично забороняється**.
- 4.1.3** Допуск транспортних засобів у контрольовану зону здійснюється через відповідні КПП, що вказані в транспортній перепустці. Допуск у контрольовану зону транспортних засобів здійснюється на підставі діючої транспортної перепустки і під управлінням водіїв, які мають дозвіл на керування транспортними засобами у контрольованій зоні аеропорту (ADP) або у супроводі відповідальних посадових осіб.
- 4.1.4** Суб'єкти господарювання, які експлуатують транспортні засоби у контрольованій зоні аеропорту, повинні забезпечити, щоб їх водії пройшли навчання за відповідними програмами підготовки в залежності від напрямку діяльності водія та отримали ADP у відповідності до *СКБПтаАНЗ-16-Процедура щодо контролю транспортних засобів*.
- 4.1.5** Суб'єкти господарювання, які експлуатують транспортні засоби у контрольованій зоні аеропорту, повинні забезпечити, щоб їх водії були ознайомлені та дотримувалися вимог процедур другого рівня до Керівництва аеродрому:
- *МП-2.6-Процедура щодо використання алкоголю, психотропних речовин та ліків;*
 - *СКБПтаАНЗ-15-Процедури щодо управління безпекою на пероні;*
 - *СПММ-СКБПтаАНЗ-22-Процедура поведження та зберігання палива та небезпечних вантажів на аеродромі;*
 - *СПММ-СКБПтаАНЗ-23-Процедура щодо експлуатації аеродрому в умовах низької видимості;*
 - *СКБПтаАНЗ-25-Процедура експлуатації в складних погодних умовах.*
- 4.1.6** Суб'єкти господарювання, які експлуатують транспортні засоби у контрольованій зоні аеропорту, повинні забезпечити, щоб їх водії повністю ознайомлені з будь-яким обмеженням, встановленим маневреністю або розміром окремих транспортних засобів. Адміністрація

аеропорту доводить інформацію (загальну, додаткові інструкції та заходи, обмеження пов'язані з ремонтними роботами тощо) до суб'єктів господарювання шляхом розсилання «Інформаційного бюлетеню».

- 4.1.7** Перед початком роботи водії повинні пройти щозмінний передрейсовий медичний огляд, який проводиться уповноваженими медичними працівниками та отримати штамп про придатність до керування транспортом у шляховому листі або контрольній картці водія. У разі виявлення ознак тимчасової непрацездатності (патологічне підвищення частоти пульсу, артеріального тиску вище вікових норм, виявлення алкоголю в повітрі, що видихається, та інших ознак алкогольного сп'яніння чи сп'яніння іншого походження, наявності скарг на симптоми хвороби, що перешкоджають керуванню транспортом) водій не допускається до виконання професійних обов'язків (керування транспортним засобом). Водії, що працюють позмінно повинні у кінці зміни пройти післярейсовий медичний огляд. Явку водіїв на медогляд забезпечують безпосередні керівники.
- 4.1.8** З метою визначення здатності безпечно керувати транспортним засобом водій повинен на вимогу уповноваженого працівника СКБП та АНЗ, за наявності на те підстав, пройти в установленому порядку медичний огляд для визначення стану алкогольного сп'яніння, впливу наркотичних чи токсичних речовин. Відмова від проходження медичного огляду є підставою для анулювання ADP у водія.



У разі ДТП (пошкодження ПС) перевірка на вміст алкоголю в повітрі, що видихається, є обов'язковою

- 4.1.9** Усі водії, що працюють у контрольованій зоні повинні проходити періодичні медичні огляди відповідно до встановлених термінів згідно чинного законодавства.

4.2 Обмеження доступу у контрольовану зону

4.2.1 Транспортному засобу можуть не надати дозвіл на в'їзд у контрольовану зону ґрунтуючись на будь-яких з наступних умов:

- введені підвищені заходи безпеки;
- аварійна ситуація на аеродромі;
- введені процедури низької видимості;
- технічний стан транспортного засобу загрожує безпеці дорожнього руху;
- вказівка адміністрації аеропорту.



При під'їзді до КПП водій повинен зупинити транспортний засіб на такій відстані, щоб опущений шлагбаум та/або ворота були в полі зору. Подальший рух через КПП дозволяється тільки з дозволу (команди) працівника САБ, та впевнившись у повному відкритті воріт та/або підйомі шлагбаума

4.3 Вимоги до технічного стану транспортних засобів та їх обладнання

- 4.3.1** Технічний стан транспортних засобів та їх обладнання повинні відповідати вимогам державних стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, а також правил технічної експлуатації, інструкцій заводів-виробників та іншої нормативно-технічної документації. У разі невідповідності транспортного засобу вимогам діючих стандартів, водій повинен видалити такий транспортний засіб за межі контрольованої зони для усунення виявлених несправностей або його ремонту.
- 4.3.2** Адміністрація ДП МА «Бориспіль» залишає за собою право у будь-який час проводити або вимагати проведення перевірки технічного стану будь-якого транспортного засобу/обладнання, якщо є підстави вважати, що він знаходиться у несправному стані, а також перевірки відповідної документації, щоб гарантувати їх відповідність даним стандартам і правилам. Перевірка експлуатаційної надійності транспортного засобу може включати, але не обмежуватись, визначенням:
- а)** герметичності паливної системи;
 - б)** справності системи випускання відпрацьованих газів;
 - в)** працездатності гальмівної системи та рульового керування;
 - г)** стану шин;
 - д)** стану зовнішніх світлових приладів та їх працездатності;
 - е)** працездатності звукового сигналу;
 - ж)** комплектності транспортного засобу відповідно до призначення.
- 4.3.3** Обов'язок щодо забезпечення належного технічного стану транспортних засобів та дотримання екологічних вимог покладається на їх власників або інших осіб, які їх експлуатують згідно з чинним законодавством. Перед випуском на лінію технічний стан кожного транспортного засобу повинен перевірятися. Особлива увага повинна приділятися справності вузлів і агрегатів, що безпосередньо впливають на безпеку руху.
- 4.3.4** Забороняється експлуатація транспортних засобів, технічний стан яких не відповідає вимогам державних стандартів, ПДР, а також якщо вони переобладнані з порушенням вимог законодавства або мають несправності, що загрожують безпеці руху. Відповідальність за забезпечення відповідності стандартам безпеки несе водій транспортного засобу.
- 4.3.5** Усі спецмашини (механізми), які задіяні у наземному обслуговуванні ПС повинні відповідати вимогам до наземного обладнання, наведеним у АНМ910, та основним вимогам безпеки, зазначеним у АНМ913, в частині, що стосується. Сумісність наземного обладнання з типом ПС має відповідати АНМ914. Функціональна специфікація наземного обладнання має відповідати відповідним розділам АНМ900.

4.4 Вимоги безпеки до транспортних засобів та обладнання

4.4.1 СВІТЛОСИГНАЛЬНІ І ЗОВНІШНІ СВІТЛОВІ ПРИЛАДИ

Усі світлосигнальні і зовнішні світлові прилади транспортного засобу повинні завжди бути чистими, справними, відрегульованими та не мати механічних пошкоджень, включаючи:

- проблискові вогні;
- фари та задні ліхтарі;
- аварійна світлова сигналізація;
- світлові покажчики повороту.

4.4.1.1 Проблискові вогні

Усі транспортні засоби та інші рухомі об'єкти на території аеродрому, повинні бути обладнані обертаючими або імпульсними проблисковими вогнями (маячками) жовтого (оранжевого) кольору. Проблискові вогні повинні увесь час бути увімкнутими під час руху транспортного засобу на робочій площі аеродрому з метою позначення рухомих перешкод.

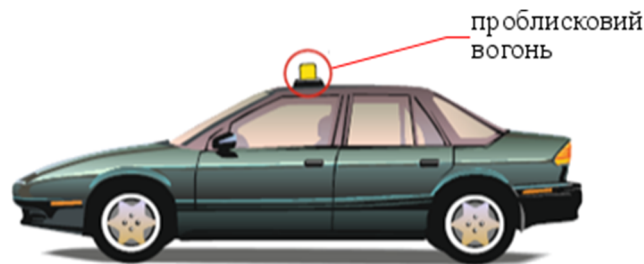
На транспортних засобах та інших рухомих об'єктах, за виключенням повітряних суден, відповідно до нижче зазначених характеристик повинні бути встановлені загороджувальні вогні низької інтенсивності Типу С, а на транспортних засобах супроводження повітряних суден «FOLLOW ME» додатково повинні бути встановлені загороджувальні вогні низької інтенсивності Типу D:

Тип вогню	Колір	Тип сигналу/ (частота спалахів)	Максимальна інтенсивність (кд) при заданій фоновій яскравості			Мінімальна інтенсивність	Максимальна інтенсивність	Розсіювання променю по вертикалі	
			День (більш 500 кд/м ²)	Сутінки (50–500 кд/м ²)	Ніч (менше 50 кд/м ²)			Мінімальний кут розсіювання променю	Інтенсивність
Низької інтенсивності, типу С (рухома перешкода)	Жовтий/синій* (для аварійної служби або служби безпеки)	Проблисковий (імпульсний) (60-90 fpm)	N/A	40	40	40 кд	400 кд	12°	20 кд
Низької інтенсивності, типу D (автомобіль супроводження ПС)	Жовтий	Проблисковий (імпульсний) (60-90 fpm)	N/A	200	200	200 кд	400 кд	N/A	N/A

* – на оперативних транспортних засобах, крім жовтого проблискового вогню додатково можуть встановлюватись проблискові вогні синього кольору (Тип С).

Проблискові вогні повинні встановлюватися на даху транспортного засобу або в будь-якій верхній частині конструкції кузову по осі

транспортного засобу так, щоб був забезпечений круговий огляд вогню на 360°. Опорна площина пробліскового вогню повинна бути розміщена горизонтально.



Пробліскові вогні на транспортних засобах повинні розташовуватись так, як показано на рисунку.



Транспортні засоби, що не обладнані проблісковими вогнями, повинні рухатись на робочій площі аеродрому тільки у супроводі транспортних засобів із увімкнутими проблісковими вогнями

4.4.1.2 Фари та задні ліхтарі

На транспортному засобі, що рухається територією аеродрому, ближнє світло фар повинно бути увімкнуте:

- у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості незалежно від ступеня освітлення дороги;
- під час дії процедур при низькій видимості;
- під час буксирування (супроводження) ПС;
- під час буксирування інших транспортних засобів, механізмів та обладнання;
- під час руху у складі колони;
- при виконанні робіт на площі маневрування;
- при супроводженні інших транспортних засобів;
- при виконанні робіт із утримування аеродрому в експлуатаційному стані.



В умовах недостатньої видимості замість фар ближнього світла на транспортних засобах дозволяється ввімкнути протитуманні фари



У контрольованій зоні забороняється рух транспортних засобів з увімкнутим дальнім світлом фар. Забороняється також користуватися дальнім світлом фар як попереджувальним сигналом в умовах, коли це може призвести до засліплення екіпажу ПС або інших водіїв, у тому числі через дзеркало заднього виду

Під час зупинки у контрольованій зоні або на місці стоянки ПС під час його обслуговування, в темну пору доби і в умовах недостатньої видимості на транспортному засобі мають бути ввімкнені габаритні або стоянкові вогні, а при вимушеній зупинці – додатково аварійна світлова сигналізація. В умовах недостатньої видимості дозволяється додатково увімкнути ближнє світло або протитуманні фари та задні протитуманні ліхтарі.

4.4.1.3 Аварійна світлова сигналізація

Аварійна світлова сигналізація повинна бути ввімкнена:

- на транспортному засобі, що рухається з технічними несправностями, якщо такий рух не заборонений ПДР;
- на транспортному засобі, що буксирується;
- на транспортному засобі, який під час зупинки перешкоджає руху іншим транспортним засобам (наприклад, під час посадки чи висадки пасажирів до/з літака);
- у разі засліплення водія світлом фар;
- у разі вимушеної зупинки;
- у разі виходу з ладу пробліскового вогню під час руху по перону;
- у разі скоєння ДТП.



Якщо під час руху по перону вийшов з ладу проблісковий вогонь, водій може продовжувати подальший рух для виконання поточного завдання, увімкнувши при цьому аварійну світлову сигналізацію, але після цього такий транспортний засіб повинен залишити робочу площу аеродрому для усунення несправності пробліскового вогню



Якщо аварійна світлова сигналізація на транспортному засобі не передбачена конструкцією, такий транспортний засіб повинен бути негайно виведений з експлуатації до закінчення ремонту пробліскового вогню для забезпечення роботи відповідно до наведених у цих Правилах стандартів

4.4.1.4 Світлові покажчики повороту

Водій повинен подавати сигнали світловими покажчиками повороту відповідного напрямку:

- перед початком руху і зупинкою;
- перед зміною напрямку руху (перестроюванням);

перед поворотом (розворотом).



У разі, коли світлові покажчики повороту відсутні або несправні, подавати сигнали необхідно руками так, як це зазначено у ПДР



Сигнали покажчиками повороту відповідного напрямку обов'язково мають подаватися завчасно і незалежно від місця виконання маневру, інших учасників руху та плавності виконання маневру. При цьому маневр не повинен створювати перешкод іншим учасникам руху. Подання сигналу не дає водієві переваги і не звільняє його від вжиття запобіжних заходів



ЗАСТЕРЕЖЕННЯ! Забороняється подача сигналу, якщо він може бути неправильно витлумачений іншими учасникам руху

4.4.2 КОЛЬОРОВЕ МАРКУВАННЯ ТА ІДЕНТИФІКАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ

Транспортні засоби, що підлягають кольоровому маркуванню, повинні бути пофарбовані з використанням одного переважного кольору:

- жовтого: для аеродромних спецмашин;
- червоного (жовтувато-зеленого): для транспортних засобів, що використовуються для виконання аварійно-рятувальних робіт в аеропорту.

Транспортні засоби, що постійно працюють у контрольованій зоні, можуть бути пофарбовані у кольори компанії та повинні використовувати логотип (емблему) компанії (мінімальний розмір 45 см × 25 см) на обох сторонах свого транспортного засобу, який має бути ясно і чітко видно на відстані не менше 20 м.

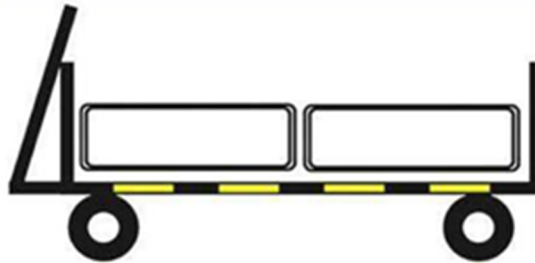


4.4.3 МАРКУВАННЯ НАЗЕМНОГО ОБЛАДНАННЯ, ЩО БУКСИРУЄТЬСЯ

Усе наземне обладнання (наземні елементи живлення (GPU), багажні і контейнерні возики тощо) та устаткування, що призначене для руху тільки у з'єднанні з транспортним засобом, повинно бути обладнане світловідбивачами: спереду білого кольору, по боках – оранжевого, ззаду – червоного.



Дозволяється в якості альтернативного способу використовувати світловідбиваючу фарбу або світловідбиваючі смужки жовтого кольору по всій довжині цього обладнання, а також на передній і задній панелях. Водила, навіть якщо вони не використовуються для буксирування ПС, мають бути виразно видні при їх переміщенні з одного місця на інше, наприклад, їх можна позначити флуоресцентними смужками тканини.



Необхідно забезпечити наявність світловідбиваючих смужок по всій довжині обладнання, що буксирується



ЗАСТЕРЕЖЕННЯ! Присутність на перонах аеропорту наземного обладнання без світлоповертачів може представляти значну небезпеку для руху транспортних засобів і руління повітряних суден. Світлоповертаючий матеріал на усьому обладнанні повинен завжди утримуватись у чистоті та справному стані

4.4.4 ЗАСОБИ РАДІОЗВ'ЯЗКУ

Усі спецмашини (транспортні засоби), що працюють на площі маневрування повинні бути обладнані засобами радіозв'язку з диспетчером АДВ, що працюють на відповідних частотах, які використовуються на території аеродрому Київ (Бориспіль).

Водії інших транспортних засобів, що працюють у контрольованій зоні аеропорту повинні бути забезпечені радіостанціями внутрішньо аеропортового зв'язку з метою отримання інформації по аеродрому Київ (Бориспіль), пов'язаної із забезпеченням безпеки польотів і безпеки дорожнього руху, проведенням аварійних робіт та спеціальних заходів, а також оповіщень про несприятливі метеорологічні умови, надзвичайні ситуації та інше.

Вимоги до радіостанцій внутрішнього зв'язку, якими повинні бути облаштуванні транспортні засоби:

- радіостанції можуть бути портативними або автомобільними;
- мати відповідність до стандарту цифрового транкінгового радіозв'язку TETRA;
- з робочим діапазоном частот 410-430 МГц або інший, який включає смугу радіочастот 410-430 МГц.
- рекомендовані моделі радіостанцій: Motorola MTM800E, MTH800, MTP850, MTP3000 Series (3100, 3250, 3500 та ін. модифікацій); Sepura SRN3500, SRN3800, SRM3500, SRG3500; Hytera PT560H, PT580H.

4.4.5 ТРАНСПОНДЕРИ

Усі транспортні засоби, що працюють на площі маневрування, повинні бути обладнані справними транспондерами (відповідачами) в режимі S (Mode-S), для ідентифікації транспортних засобів.



Транспортні засоби, які не обладнані транспондерами (відповідачами) повинні рухатись на площі маневрування тільки у супроводі транспортних засобів, обладнаних відповідними транспондерами (відповідачами)

4.4.6 РЕМЕНІ БЕЗПЕКИ

Транспортні засоби мають бути обладнані ременями безпеки, якщо їх передбачено конструкцією.

У ременів безпеки не допускаються такі дефекти:

- надриви на лямці, видимі неозброєним оком;
- замок не фіксує «язик» лямки або не відкидає його після натискання на кнопку блокувального пристрою;
- лямка не витягується чи не втягується в інерційну котушку та не блокується під час її різкого ривка.

Ремені безпеки, що встановлені в транспортних засобах не повинні демонтуватися, переобладнуватися або змінюватися будь-яким чином, що може привести до повної або часткової неефективності їх роботи, або до того, що вона може відхилятися від стандартної встановленої виробником, або від запланованої роботи.

4.4.7 ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ З ОБМЕЖЕНОЮ ОГЛЯДОВІСТЮ

При маневруванні заднім ходом поблизу повітряного судна транспортні засоби з обмеженою оглядовістю повинні оснащатися системою звукового оповіщення руху заднім ходом та (або) відеокамерами.

4.4.8 ЗАСОБИ ПОЖЕЖОГАСІННЯ

Транспортні засоби, що працюють на території аеродрому Київ (Бориспіль) повинні бути забезпечені первинними засобами пожежогасіння (вогнегасниками) у відповідності до вимог чинного законодавства.

Водій зобов'язаний щоденним оглядом перевіряти наявність на вогнегаснику пломб, відсутність механічних пошкоджень, величину тиску у вогнегаснику за індикатором (у вогнегасниках закачного типу), термін чергового огляду.

Водій повинен знати будову вогнегасника та вміти ним користуватися.

4.4.9 СПЕЦИФІКАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ

Ширина транспортного засобу не повинна перевищувати 3,5 м. Виключення з цього правила ДП МА «Бориспіль» може зробити при певних обставинах, у разі виникнення необхідності.

Транспортні засоби та устаткування повинні відповідати обмеженням по висоті для контрольованої зони аеропорту, про що інформують відповідні знаки там, де є обмеження по габаритній висоті.

При русі будь-де по дорогам та встановленим маршрутах руху у контрольованій зоні аеропорту, усі транспортні засоби або устаткування, що може підніматися, мають бути у транспортному положенні.

Загальна довжина автопоїзда, включаючи тягач і з'єднання, не повинна перевищувати 22 м.

4.4.10 СТРАХУВАННЯ

Транспортні засоби, що працюють у контрольованій зоні, повинні мати відповідне страхування, яке покриває усі випадки, що потрапляють під пред'явлення претензій, витрат і вимог по усіх випадках втрати і пошкодження майна або травмування людей (включаючи випадки із смертельним результатом), які можуть бути нанесені підприємству, обслуговуючому персоналу та іншим користувачам аеропорту у зв'язку з використанням транспортних засобів у контрольовану зону.

Страховий поліс повинен бути дійсним протягом усього терміну дії транспортної перепустки. Сума страхування повинна покривати усі витрати, пов'язані із зобов'язаннями відносно перерахованих вище умов.

4.5 Перепустка на транспортний засіб

- 4.5.1** Перепустка на транспортний засіб (далі – транспортна перепустка) – це документ, що видається ДП МА «Бориспіль», який дає право на в'їзд транспортного засобу в контрольовану зону аеропорту, та виїзд з неї.
- 4.5.2** В'їзд у контрольовану зону транспортних засобів усіх типів та призначень проводиться тільки за транспортними перепустками встановленого зразка. Забороняється в'їжджати у контрольовану зону аеропорту на власному транспорті і утримувати його в службових гаражах та інших приміщеннях аеропорту. Видача транспортної перепустки не дає право водію транспортного засобу на в'їзд у контрольовану зону аеропорту без необхідності, а також на зберігання транспортного засобу в контрольованій зоні аеропорту.
- 4.5.3** Порядок отримання транспортної перепустки визначений діючою редакцією «Положення про перепустки ДП МА «Бориспіль».
- 4.5.4** Рішення про надання чи відмову у наданні дозволу для отримання допуску у контрольовану зону приймається на підставі розгляду оформленого визначеним чином листа-заявки, повноти та достовірності інформації, а також виконання вимог щодо забезпечення безпеки руху на аеродромі Київ (Бориспіль).
- 4.5.5** Основним критерієм для видачі (заміни) транспортної перепустки є виробнича необхідність частого в'їзду на транспортному засобі у контрольовану зону аеропорту без супроводу. Заявник повинен підтвердити, що виробничі завдання не можуть бути виконані поза межами контрольованої зони аеропорту.
- 4.5.6** Для прийняття рішення щодо видачі транспортної перепустки у контрольовану зону аеропорту, керівництво авіаційної безпеки аеропорту розглядає наступне:
- а)** забезпечення безпеки у контрольованій зоні відносно проведення робіт, знаходження осіб або майна;
 - б)** безпеку ПС та іншого авіаційного майна, яке розміщене у контрольованій зоні аеропорту;
 - в)** перевантаженість контрольованої зони, що приводить до зниження ефективності функціонування аеропорту (особливо, зон перонів) і збільшення ризиків виникнення інцидентів для всіх користувачів аеропорту;
 - г)** здатність власників транспортних засобів підтвердити, що виконання робіт по обслуговуванню на транспортних засобах відповідає вимогам цих Правил, а також законодавчим актам, правилам, стандартам і директивам, включаючи, при необхідності, законодавчі вимоги і вказівки АДВ, що стосуються виконання робіт у контрольованій зоні;
 - д)** наявність справного спеціального обладнання на ТЗ, залежно від приналежності транспортного засобу та виконуваних робіт (GPS-трекер, радіостанція тощо).

- 4.5.7** Для отримання згоди від керівництва авіаційної безпеки аеропорту на отримання перепустки на транспортний засіб, заявник повинен бути безпосередньо задіяним у виконанні однієї або декількох наступних робіт у контрольованій зоні аеропорту:
- а)** обслуговування ПС;
 - б)** обслуговування наземного устаткування;
 - в)** обслуговування або технічний ремонті технічних засобів, устаткування або будівель, включаючи всі термінали, або інші технічні засоби у контрольованій зоні аеропорту;
 - г)** обслуговування іншого устаткування, яке знаходиться лише у контрольованій зоні аеропорту;
 - д)** обслуговування аеронавігаційного устаткування;
 - е)** часте перевезення устаткування в контрольовану зону аеропорту;
 - ж)** часте знаходження у контрольованій зоні аеропорту без супроводу, наприклад, з питань технічного обслуговування згідно укладеного договору;
 - з)** мати необхідність в'їжджати у контрольовану зону з будь-якої іншої причини, затвердженої письмово керівництвом з авіаційної безпеки аеропорту.
- 4.5.8** Після видачі транспортної перепустки, її необхідно негайно прикріпити на переднє скло відповідного транспортного засобу, переважно на праву сторону лобового скла автомобіля, у спосіб, щоб якомога менше обмежувати огляд водія.
- 4.5.9** Якщо транспортний засіб не має лобового скла, талон кріпиться у доступному для видимості місці з правого боку транспортного засобу.

5 Правила руху та організація роботи транспортних засобів у контрольованій зоні

5.1 Вступ

- 5.1.1** *Правила руху транспортних засобів на аеродромі Київ (Бориспіль)* складають важливу частину системи, яку ДП МА «Бориспіль» впровадив з метою забезпечення безпеки і правильної організації руху персоналу, пасажирів, повітряних суден та транспортних засобів у контрольованій зоні аеропорту.
- 5.1.2** Водіння транспортних засобів у контрольованій зоні вимагає постійної уваги. Водії повинні проявляти постійну пильність та обережність, оскільки у контрольованій зоні транспортні засоби, пішоходи і ПС можуть з'явитися з будь-якого напрямку.
- 5.1.3** Чітко виконуючи описані у цьому розділі правила руху, водії вносять свій внесок по забезпеченню безпеки персоналу і всіх транспортних засобів, що працюють у контрольованій зоні.
- 5.1.4** Кожен, хто знаходиться у контрольованій зоні, повинен поводитись таким чином, щоб не наражати на небезпеку себе та інших осіб з метою забезпечення безперебійного руху транспортних засобів і попередження порушень при виконанні польотів.
- 5.1.5** Використання транспортних засобів у контрольованій зоні має бути обмежене до гранично мінімальних потреб. Транспортні засоби повинні знаходитися у контрольованій зоні рівно стільки, скільки необхідно для виконання їх функціональних обов'язків.

5.2 Загальні вимоги

- 5.2.1** Усі водії ТЗ, що працюють у контрольованій зоні, повинні виконувати вимоги правил, норм і інструкцій із забезпечення безпеки дорожнього руху, охорони праці і навколишнього середовища, внутрішніх документів аеропорту та інших документів, що регламентують безпеку польотів.
- 5.2.2** Керуючи транспортним засобом у контрольованій зоні, водій повинен:
- а)** знати та виконувати вимоги діючих Правил (включаючи усі зміни та доповнення до Правил), а також ПДР України, або супроводжуватися відповідальною особою, яка ознайомена з ними;



Копії діючих документів знаходяться у групі безпеки дорожнього руху аеропорту СКБП та АНЗ

- б)** мати при собі посвідчення водія та інші необхідні документи, що передбачені чинним законодавством, а також дійсну особисту перепустку;
- в)** мати при собі дійсний ADP відповідної категорії;
- г)** розуміти та дотримуватись вимог усіх правил керування та обмежень, що застосовуються у контрольованій зоні;
- д)** в усіх випадках поступатися дорогою повітряним судам;
- е)** не керувати транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння або перебуваючи під впливом наркотичних чи токсичних речовин, а також перебуваючи під впливом лікарських препаратів, що знижують швидкість реакції. Водій повинен гарантувати, що він під час керування транспортним засобом він не знаходиться у хворобливому чи втомленому стані;
- ж)** перед виїздом перевірити і забезпечити технічно справний стан і комплектність транспортного засобу, правильність розміщення та кріплення вантажу;
- з)** бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміну, стежити за правильністю розміщення та кріплення вантажу, технічним станом транспортного засобу і не відволікатися від керування цим засобом біля місць стоянок ПС;
- и)** при необхідності використання мобільного телефону під час руху – обов'язково використовувати гарнітуру «hands-free»;
- к)** дотримуватись безпечної дистанції та безпечного інтервалу в залежності від швидкості руху, дорожньої обстановки, особливостей вантажу, що перевозиться, і стану транспортного засобу;
- л)** не створювати своїми діями загрози безпеці руху, аварійної обстановки та передумов виникнення ДТП (пошкодження ПС), або розміщувати свій транспортний засіб таким чином, щоб він заважав рулінню ПС;
- м)** дотримуватись вимог всіх покажчиків, маркування покриттів та засобів регулювання дорожнього руху, що розташовані у контрольованій зоні;

- н) бути уважним при водінні транспортного засобу по аеродрому, негайно зупиняти транспортний засіб за вимогою осіб, які відповідають за організацію та безпеку руху у контрольованій зоні;
- о) керувати тільки тими транспортними засобами, на яких пройшов навчання і стажування та допущений у встановленому на аеродромі порядку. Забороняється передавати управління транспортним засобом іншій особі;
- п) не залишати транспортний засіб, не вживши усіх заходів з недопущення його самовільного руху, проникнення до нього і незаконного заволодіння ним;
- р) дотримуватись особливої обережності при русі вночі, в тумані, при ожеледиці, снігопаді, а також при недостатньому освітленні перонів та місць стоянок ПС;
- с) коли необхідно, уміти користуватися радіотелефонним обладнанням і правильно реагувати на повідомлення по радіотелефонному зв'язку;
- т) під час руху транспортного засобу у контрольованій зоні увімкнути проблісковий вогонь оранжевого кольору, незалежно від часу доби.



ВАЖЛИВО! За порушення правил руху, пошкодження ПС і ДТП водії транспортних засобів, що працюють на аеродромі, несуть адміністративну, матеріальну та у відповідних випадках, встановлених законодавством, кримінальну відповідальність

5.2.3 Невиконання вимог цих Правил буде розглядатися як порушення, що може призвести до накладення правових санкцій на правопорушника або на його компанію. Водії, що порушують ПРТЗА у контрольованій зоні можуть бути позбавлені ADP.



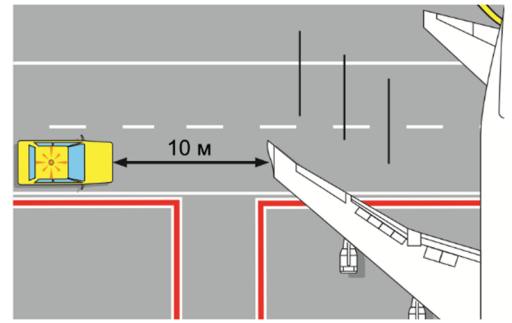
Уповноважені працівники, що контролюють виконання ПРТЗА у контрольованій зоні і аварійні служби для виконання покладених на них професійних обов'язків можуть відступати від деяких вимог ПРТЗА

5.2.4 На вимогу уповноваженого працівника, що виконує контроль за забезпеченням безпеки руху на території аеродрому, водій повинен зупинитися та передати на перевірку посвідчення водія і дозвіл на керування транспортними засобами у контрольованій зоні (ADP) та, при необхідності, інші документи, що передбачені чинним законодавством (наприклад, особисту перепустку, шляховий лист, реєстраційні документи на автомобіль тощо).

5.3 Маршрути руху (транспортні коридори)

- 5.3.1** На перонних площах аеропорту існує «кільцева» система маршрутів руху для транспортних засобів – транспортні коридори. Ця система має відповідне маркування, що дозволяє ТЗ триматись під час руху на безпечній відстані від повітряного судна. Маршрути руху ТЗ маркуються двома суцільними лініями білого кольору, які позначають ширину проїзної частини, що становить не менше 3,5 м – для односторонніх шляхів, та не менше 7 м – для магістральних (двосторонніх) шляхів руху. Двосторонні шляхи, крім цього, маркуються розподільною пунктирною лінією посередині.
- 
- 5.3.2** Водії транспортних засобів при роботі на пероні повинні забезпечувати рух в транспортних коридорах, згідно додатку 3. Зовнішні межі шляхів руху транспортних засобів повинні проходити на відстані не менше 2 м від крайніх габаритних точок повітряних суден.
- 5.3.3** При відсутності маркування або його поганій видимості внаслідок зносу, або наявності на покритті шару атмосферних опадів, рух ТЗ виконується згідно додатку 3 при підвищеній увазі водіїв на відстані не менше 3 м від будь-якої габаритної точки ПС.
- 
- 5.3.4** Транспортні коридори не є маршрутами з гарантованою безпекою і в деяких місцях вони порушують вимоги щодо безпечної відстані до ПС. Повітряне судно в процесі руління або буксирування, залежно від габаритних розмірів ПС, завжди може вторгнутися в межі транспортного коридору. Якщо з будь-якої причини коридор для ТЗ порушується, водій, за умови очевидної безпеки такого маневру, може залишити транспортний коридор і звернути від ПС. Направлення повороту з транспортного коридору повністю залежить від конкретних обставин. ТЗ повинні залишатися поза транспортним коридором якомога менше та якнайближче до нього, але не менше 10 м від ПС. Повертатися у транспортний коридор необхідно найкоротшим шляхом з дотриманням обережності та заходів безпеки.
- 
- 5.3.5** Якщо на пероні(-ах) відсутнє маркування транспортних коридорів, при русі транспортного засобу слід враховувати близькість устаткування, персоналу, ПС та інших транспортних засобів, та рухатися за повної впевненості у безпеці руху.

5.3.6 Шляхи руху транспортних засобів у контрольованій зоні у багатьох місцях перетинаються з маршрутами руління ПС та перонними РД. Перед перетином шляхів руління (буксирування) ПС водій повинен зупинитися і пропустити ПС, що рулить або ПС, що буксирують, при цьому, відстань між крайніми габаритними точками ПС і транспортним засобом повинна бути не менше 10 м.



Якщо шляхи руху транспортних засобів паралельні РД та примикають до МС ПС, вимагається підвищена увага водіїв

5.3.7 Водії транспортних засобів повинні в'їжджати у транспортні коридори і виїжджати з них під «прямими кутами» (90°) та попереджувати про свої наміри, ввімкнувши покажчики поворотів на транспортному засобі. Якщо даний транспортний засіб не обладнаний покажчиками повороту водій повинен подавати попереджувальні сигнали рукою про намічений їм напрям повороту за допомогою встановлених ПДР України сигналів.



Під час руху у контрольованій зоні транспортні засоби повинні завжди триматися якнайближче до правої сторони, проїжджаючи повз транспортний засіб, що наближається

5.3.8 При безпосередній близькості транспортного коридору до узбіччя руліжної доріжки межа між маршрутами руху транспортних засобів та руліжними доріжками позначається подвійною суцільною лінією білого кольору. Забороняється перетинати цю подвійну білу лінію без попереднього дозволу АДВ у будь-якому випадку.



5.3.9 Маршрути руху транспортних засобів (з'єднувальні транспортні коридори), які пересікаються із руліжними доріжками або перонними РД позначаються двома переривчастими у «шаховому порядку» лініями. Необхідно проявляти особливу обережність при русі такими маршрутами.



5.3.10 Рух транспортних засобів по ЗПС, РД та маршрутам руління ПС, а також по площі маневрування, яка позначена аеродромними знаками, категорично забороняється. Виключенням становлять лише транспортні засоби, що виконують експлуатаційно-технологічні операції (супроводження ПС, буксирування ПС, проведення аварійно-рятувальних робіт, очищення покриття та інше), а також особливих випадків, пов'язаних з виконанням службових обов'язків посадовими особами, з обов'язковим забезпеченням, усіх заходів безпеки. Вимоги цього пункту не розповсюджуються на транспортні засоби, що в установленому порядку здійснюють обслуговування ПС.

5.4 Обмеження швидкості руху

5.4.1 Під час керування транспортним засобом у контрольованій зоні аеропорту водії повинні дотримуватись обмежень максимальної швидкості на дорожніх знаках, а при відсутності дорожніх знаків – дотримуватись наступних обмежень швидкості руху:

Зони	Обмеження швидкості, км/год
Зона обслуговування ПС (при під'їзді/від'їзді до/від ПС) Внутрішні приміщення (складські, багажні тощо) Зона комплектування багажу	
Територія контрольно-технічних пунктів, АЗС, стоянок транспортних засобів	
Усі зони та проїзди біля пасажирських терміналів Переповнені транспортом області	
Перон(-и) та місця стоянок ПС (транспортні коридори)	
Службові під'їзні та периметрові дороги поза пероном у контрольованій зоні аеропорту	
Площа маневрування (РД, МРД, ЗПС)	



Вказані обмеження швидкості не розповсюджуються на транспортні засоби, що виконують роботи на площі маневрування по утриманню покриттів та заміру коефіцієнту зчеплення, а також на транспортні засоби, що рухаються по сигналу «Тривога» для проведення аварійно-рятувальних робіт в аеропорту

5.4.2 Контроль за дотриманням водіями встановлених обмежень швидкості руху ТЗ у контрольованій зоні здійснюється за допомогою застосування технічних засобів для визначення швидкості руху (дистанційний вимірник швидкості руху транспортних засобів «Сокіл», «Беркут», «TruCam»), або за допомогою іншого обладнання, що дозволяє визначити швидкість руху транспортного засобу (GPS monitoring system, VisiCAR та ін.)

5.4.3 Встановлені обмеження швидкості є **максимально допустимими** у зазначених зонах, тому під час вибору безпечної швидкості руху (меншої за максимальну допустиму) водій повинен враховувати дорожню

обстановку, особливості вантажу, що перевозиться і стан транспортного засобу, щоб мати змогу постійно контролювати його рух та безпечно керувати ним.

- 5.4.4** Водієві **забороняється** перевищувати встановлені на аеродромі обмеження швидкості руху, а також різко гальмувати (крім випадків, коли без цього не можливо запобігти дорожньо-транспортній пригоді).
- 5.4.5** Обмеження максимальної швидкості для транспортування багажних візків становить 25 км/год, для транспортування авіаційних стрем'янок, буксирувальних водил тощо – відповідно до обмежень певної зони, визначених п. 5.4.1, та обмежень, визначених виробником обладнання (зазначено у технічному паспорті обладнання).

5.5 Обгін транспортних засобів

5.5.1 Обгін інших транспортних засобів у транспортних коридорах дозволяється при наступних умовах:

- а)** транспортний засіб, який обганяють, рухається зі швидкістю не більше 15 км/год;
- б)** перед початком обгону водій повинен переконатися в тому, що жоден з водіїв транспортних засобів, які рухаються за ним і яким може бути створено перешкоду, не розпочав обгону;
- в)** транспортний засіб, що виконує обгін, не повинен перевищувати встановлені обмеження швидкості у даній зоні;
- г)** одночасно обганяти дозволяється тільки один транспортний засіб;
- д)** транспортний засіб, що виконує обгін, не повинен створювати перешкоди транспортному засобу, який він обганяє;
- е)** смуга зустрічного руху, на яку водій буде виїжджати, повинна бути вільною від транспортних засобів на достатній для обгону відстані;
- ж)** перед початком обгону, водій повинен переконатися в тому, що водій транспортного засобу, який рухається попереду по тій самій смузі не подав сигналу про намір повороту ліворуч.

5.5.2 Водієві транспортного засобу, який обганяють, забороняється перешкоджати обгону шляхом підвищення швидкості руху або іншими діями, що ускладнюють виконання обгону тощо.

5.5.3 Обгін заборонено:

- а)** на перехресті доріг;
- б)** одночасний обгін декількох транспортних засобів;
- в)** на ділянках доріг для руху транспортних засобів, що позначені суцільною осьовою лінією;
- г)** при введенні на аеродромі процедур при низькій видимості;
- д)** на нерегульованих переїздах через РД.

5.6 Обмеження висоти для руху транспортних засобів

5.6.1 Забороняється рух транспортних засобів (спецмашин і самохідних механізмів) або буксирування обладнання (устаткування) по дорогам у контрольованій зоні аеропорту, габаритна висота яких (з вантажем або без нього) більша від зазначеної на знакові:

Зони		Обмеження по висоті
Багажне відділення терміналу «D»: під'їзди до багажного відділення		
Перон «M»: дорога під галереями мостів №2 і 2А вздовж пасажирського терміналу «B»		
Перон «D»: дорога під галереями мостів №01-11 вздовж пасажирського терміналу «D», а також технологічні проїзди терміналу «D»		
Зона обслуговування внутрішніх рейсів: дорога під галереями виходів на посадку терміналу «D»		

5.6.2 Транспортні засоби не повинні в'їжджати на дорогу, якщо їх висота перевищує допустиму висоту для цієї дороги.

5.6.3 Водії повинні враховувати ці обмеження при пересуванні на транспортних засобах у контрольованій зоні. Експлуатанти транспортних засобів повинні брати до уваги ці обмеження при закупівлі транспортних засобів або заміні устаткування, щоб переконатися, що вони зможуть експлуатувати це устаткування у контрольованій зоні аеропорту із врахуванням наведених обмежень.

5.7 Обмеження руху транспортних засобів в режимі обслуговування літерних рейсів

У разі отримання в режимі «АНОНС» ширококомовного оповіщення наступного повідомлення: *«Увага! В аеропорту на МС №__№__ введено режим підготовки до обслуговування літерного рейсу!»*. Рух транспортних засобів обмежується в пересуванні в режимній зоні, за виключенням персоналу, який задіяний в забезпеченні обслуговування літерного рейсу.

В разі отримання в режимі «АНОНС» ширококомовного оповіщення наступного повідомлення: *«Увага! В аеропорту на МС №__№__ вводиться режим обслуговування літерного рейсу!»*. При цьому режимна зона закрита для будь-якого пересування персоналу та техніки (за виключенням персоналу та техніки, які мають відповідний допуск та задіяні в обслуговуванні літерного рейсу). Працівники ВОХОР та ВП в ДП МА «Бориспіль» забезпечують дотримання обмежень та патрулювання режимної зони у встановленому порядку.

5.8 Паркування транспортних засобів

- 5.8.1** Паркування ТЗ і обладнання/устаткування у контрольованій зоні повинно здійснюватись лише у спеціально відведених для цього місцях, що мають відповідне маркування або позначених дорожніми знаками.
- На стоянці спецмашини розміщуються в ряди. Відстань між рядами спецмашин повинна становити не менше 10 м, а між спецмашинами в ряду – не менше 1 м.
- 5.8.2** ТЗ у контрольованій зоні не повинні бути припаркованими так, щоб вони перешкождали рулінню ПС, проїзду інших ТЗ/обладнання, проходу пішоходів (пасажирів), або у такому положенні, коли це може створювати загрозу безпеці дорожнього руху чи незручність по відношенню до інших користувачів аеропорту.
- 5.8.3** **Заборонено** залишати ТЗ без нагляду з працюючим двигуном в усіх зонах аеропорту.
- 5.8.4** Водії під час стоянки ТЗ/обладнання повинні вимкнути двигун ТЗ/обладнання, за виключенням наступних умов:
- ТЗ зупинився для висадки/посадки пасажирів (зупинка на короткий час);
 - на аварійно-рятувальних та ремонтно-відновлювальних ТЗ під час їх роботи;
 - ТЗ та обладнання під час проведення наземного обслуговування ПС (електроживлення, кондиціонування, заправки, піднімальних операціях тощо);
 - автобуси з пасажирами або екіпажем;
 - спецмашина амбуліфт (15 хв перед посадкою);
 - обладнання для наземного обслуговування перед підключенням до ПС;
 - обладнання для наземного обслуговування під час проведення сервісного обслуговування ПС.
- 5.8.5** При виконанні паркування ТЗ водії повинні:
- вимкнути двигун (за виключенням умов, зазначених у п.5.8.4);
 - вжити всіх заходів, щоб не допустити самовільного руху транспортного засобу, проникнення до нього або незаконного заволодіння ним;
 - не залишати відчиненими двері ТЗ і виходити з нього, якщо це загрожує безпеці та створює перешкоди іншим учасникам руху.
- 5.8.6** Під час стоянки ТЗ у дозволених для паркування місцях у контрольованій зоні усі пробіскові вогні, фари і задні ліхтарі повинні бути вимкнуті.
- 5.8.7** Якщо ТЗ ставиться на стоянку в місці, що не призначене для паркування (наприклад, при виконанні будівельних робіт на пероні, РД тощо), стоянкові вогні транспортного засобу і пробісковий вогонь в умовах недостатньої видимості та у темну пору доби мають залишатися ввімкнутими.

5.8.8 Паркування транспортних засобів заборонено:

- у зоні дії дорожніх знаків «Зупинку заборонено»;
- у зоні дії дорожніх знаків «Стоянку заборонено»;
- у зоні дії дорожньої розмітки, що забороняє зупинку або стоянку (див. ПДР України);
- у зонах «Паркування заборонено» («No Parking Area»), що позначені червоною штриховою лінією розмітки;
- у місцях аварійних виходів (виїздів);
- біля пасажирських терміналів;
- на пішохідних доріжках;
- на люках паливних і пожежних гідрантів;
- на маршрутах руху транспортних засобів, якщо це не вимагається дорожніми знаками, що встановлені у контрольованій зоні, або відповідним маркуванням;
- у місцях, де транспортний засіб закриває від інших учасників руху дорожні знаки;
- у місцях, де транспортний засіб, що стоїть, унеможлиблює рух інших транспортних засобів або створює перешкоду для руху пішоходів (пасажирів);
- у місцях, стоянки автобусів чи інших транспортних засобів, що перевозять пасажирів;
- у місцях, де транспортний засіб, що стоїть створить перешкоду для руління (буксирування) ПС.



5.9 Переважне право руху

5.9.1 Повітряне судно завжди має переважене право у русі перед транспортними засобами. Це стосується усіх випадків пересування ПС по робочій площі аеродрому (руління та буксирування). Транспортні засоби, які буксирують ПС повинні надавати дорогу ПС, що рулять



ВАЖЛИВО! Водії в усіх випадках зобов'язані поступатися дорогою повітряному судну!

5.9.2 Ненадання переважного права руху ПС або буксирувальній бригаді може привести до зупинки руху цього ПС, що є грубим порушенням цих Правил, та може призвести до анулювання у водія ADP.

5.9.3 Зупинкою ПС вважається випадок, коли екіпаж ПС або буксирувальна бригада вимушені:

а) відхилитись від запланованого курсу, або змінити швидкість руху ПС, або швидкість буксировки ПС для того, щоб:

- зберегти безпечну відстань від транспортного засобу;
- уникнути зіткнення з транспортним засобом; або
- попередити виникнення можливості зіткнення з транспортним засобом;

б) скористатися гальмами в результаті перерахованих вище ситуацій або з аналогічних причин.

5.9.4 Враховуючи переважне право руху, необхідно дотримуватись наступних пріоритетів:

1 ПС, що виконують вирулювання (самостійно або за допомогою буксиру), чи пересуваються будь-яким іншим способом, включаючи транспортні засоби, які допомагають ПС при буксируванні або орієнтуванні (автомобілі «Follow me»).

2 Транспортні засоби з увімкненим синім (червоним) проблісковим маячком та (або) спеціальним звуковим сигналом.

3 Технологічні транспортні засоби (снігоприбиральні машини та інші спецмашини), в процесі виконання ними робіт з утримування аеродрому в експлуатаційному стані, за умови забезпечення безпеки дорожнього руху.

4 Усі інші транспортні засоби, що рухаються по транспортним коридорам.

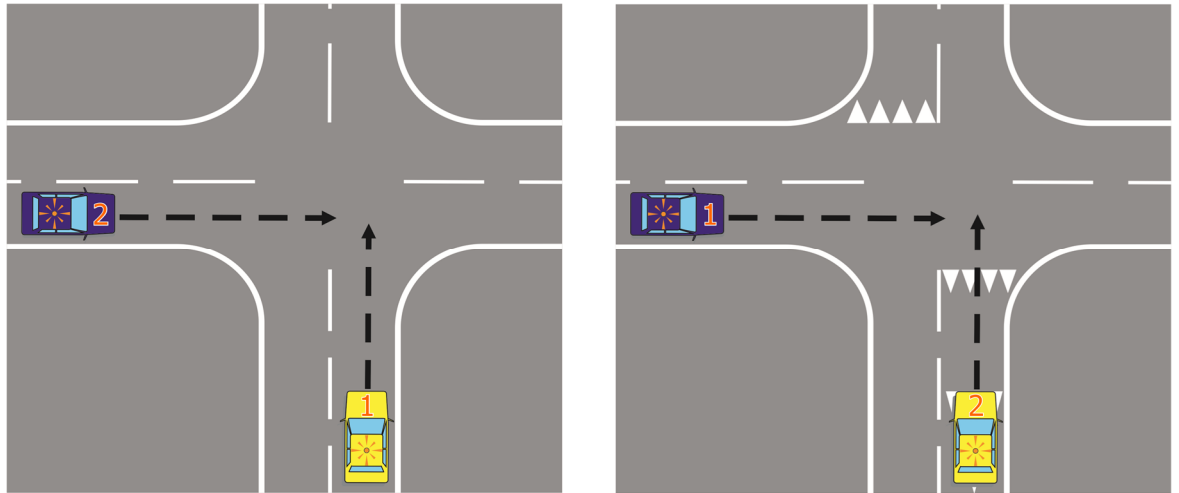
5 Транспортні засоби, що в'їжджають на перон (транспортні коридори) з другорядної дороги.



У разі сумнівів відносно пріоритету переважного права руху водій повинен дотримуватись особливої обережності та поступатися таким переважним правом руху

5.9.5 Якщо траєкторії руху транспортних засобів перетинаються, а черговість проїзду не обумовлена цими Правилами, уступити дорогу повинен водій, до якого транспортний засіб наближається з правого боку (правило перешкоди справа).

У разі наявності на шляхах руху транспортних засобів маркування «Дати дорогу», правило «перешкоди справа» не діє.



5.9.6 Транспортні засоби повинні поступатися дорогою пішоходам, які знаходяться на пішохідному переході, який позначений дорожньою розміткою у вигляді «зебри».

5.9.7 Транспортні засоби/обладнання не повинні перетинати траєкторію руху пасажирів, які рухаються до/від ПС.

5.9.8 Увага водія повинна завжди звертатись у на пішоходів. З особливою обережністю необхідно пересуватись зі світлої зони у більш темну або навпаки.

5.10 Експлуатація транспортних засобів поблизу ПС



ЗАСТЕРЕЖЕННЯ! Деякі великі реактивні двигуни розвивають тягове зусилля 47 250 кг (105 000 фунтів), яке може перевертати транспортні засоби і невеликі повітряні судна

5.10.1 ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В НЕБЕЗПЕЧНИХ ЗОНАХ ПОБЛИЗУ ПС ПРИ ПРАЦЮЮЧИХ ДВИГУНАХ

5.10.1.1 Небезпечними зонами поблизу ПС при працюючих двигунах являються зона всмоктування та зона вихлопу.

Зона всмоктування – це зона, що лежить в межах безпечної відстані від повітрозабірника двигуна літака, що працює. Збільшується одночасно зі збільшенням зони вихлопу.

Зона вихлопу – це зона, що підлягає впливу реактивного газового струменю, який виходить з двигунів ПС. Розмір цієї зони головним чином залежить від рівня тяги двигуна, напрямку та швидкості вітру. Зона вихлопу може значно збільшуватись через збільшення рівня тяги двигунів, необхідного за несприятливих умов (наприклад, поганий стан покриття перону, кут нахилу перону, вітер, сніговий чи льодовий покрив).

5.10.1.2 Існує ризик пошкодження або травмування від впливу вихлопних газів двигуна ПС або від всмоктування повітрозабірника двигуна. Ризик ще більше зростає, якщо з якої-небудь причини ПС зупиняється, а потім застосовує додаткову тягу, необхідну для старту і продовження маневру.



УВАГА! Транспортні засоби та персонал повинні залишатись поза зоною небезпеки ПС, коли двигуни ПС працюють та/або увімкнені проблискові вогні.

5.10.1.3 Перед початком руху в небезпечній зоні слід переконатись, що **зона всмоктування** двигуна вільна:

- по прибуттю ПС до вимкнення двигунів та припинення їх обертання;
- перед відправленням або безпосередньо перед буксируванням ПС;
- в будь-який час, коли двигуни працюють.

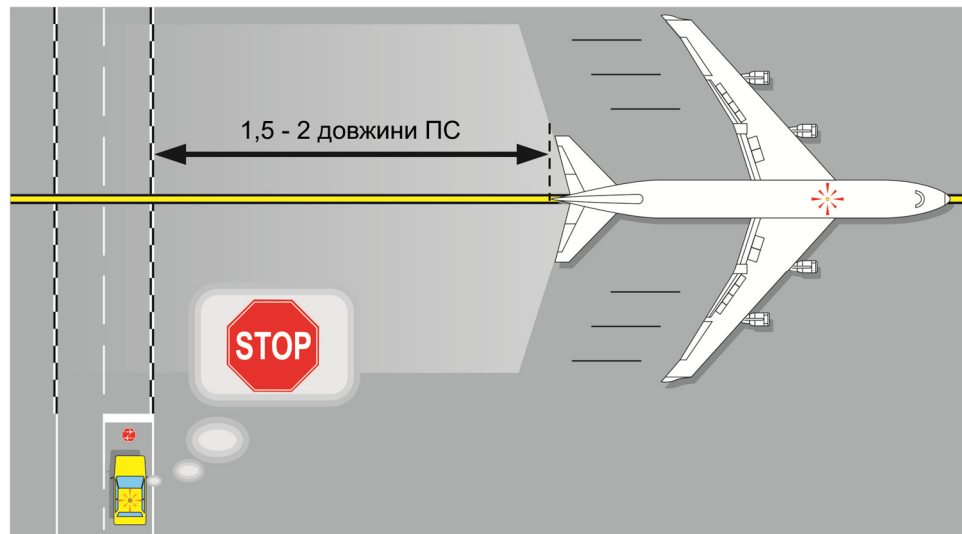


ЗАСТЕРЕЖЕННЯ! Розміри небезпечних зон відрізняються для кожного типу ПС та залежать від рівня тяги двигунів. Безпечних відстаней від ПС під час роботи двигунів визначені у керівництвах для кожного типу ПС

5.10.1.4 Безпечна відстань від повітрозабірника працюючих двигунів повинна бути не менше 7,5 м.

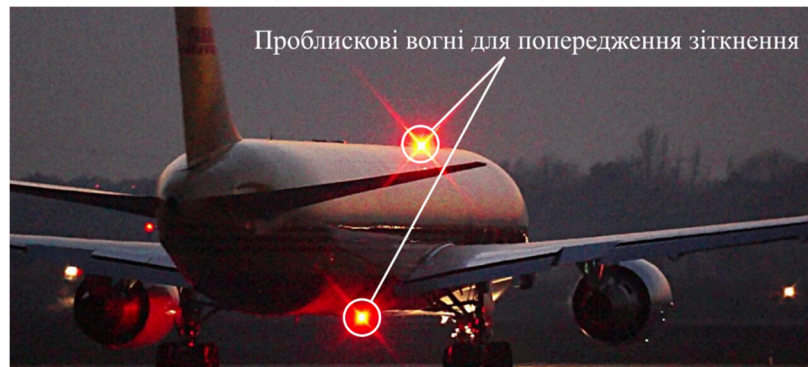
Необхідно знаходитись на безпечній відстані від гвинтових двигунів – не менше 4,5 м (поза зоною засмоктування двигунів).

Слід дотримуватись відстані щонайменше 1,5-2 довжини ПС позаду від працюючих в режимі малого газу двигунів ПС, або коли реактивні двигуни розвивають невелике тягове зусилля. Ця відстань збільшується при збільшенні тягового зусилля двигунами ПС.



5.10.1.5 Після прибуття ПС на МС водії транспортних засобів перед початком руху за цим ПС повинні переконатися у тому, що двигуни ПС вимкнено. Для зміни положення ПС може збільшити потужність двигунів.

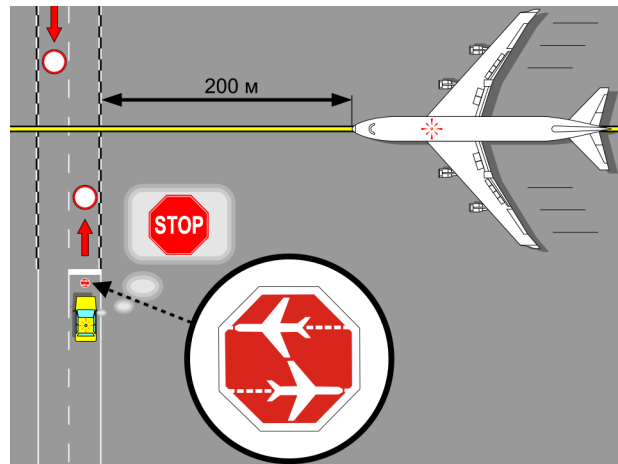
5.10.1.6 Якщо на ПС увімкнено червоні проблискові вогні для попередження зіткнення, які сигналізують що головні двигуни запущені та ПС розпочне рух, водіям **забороняється** їхати позаду такого ПС. Транспортним засобам необхідно зупинитись на безпечній відстані та пропустити це ПС.



5.10.1.7 Інші ознаки того, що ПС готується до вирулювання з МС:

- відводиться пасажирський трап;
- прибираються колодки;
- буксирувальний тягач, приєднаний за допомогою водила до передньої стійки шасі або попереду ПС стоїть автомобіль «Follow me» із ввімкнутими проблисковими вогнями;
- відсутні транспортні засоби та будь-яке сервісне устаткування біля ПС;
- усі люки та двері ПС закриті;
- працюють або запускаються двигуни ПС;

- увімкнені червоні проблискові вогні для попередження зіткнення зверху та знизу фюзеляжу ПС;
 - увімкнута рульова фара.
- 5.10.1.8** При буксируванні ПС необхідно забезпечити безпечну відстань спереду та позаду ПС не менше 50 м.
- 5.10.1.9** Перетинаючи шлях перед ПС, що рулює, транспортний засіб має бути на відстані не менше 200 метрів від літака. Перетинання шляхів руління ПС між автомобілем супроводження «Follow me» і ПС, що знаходиться в стадії руління, **забороняється**.

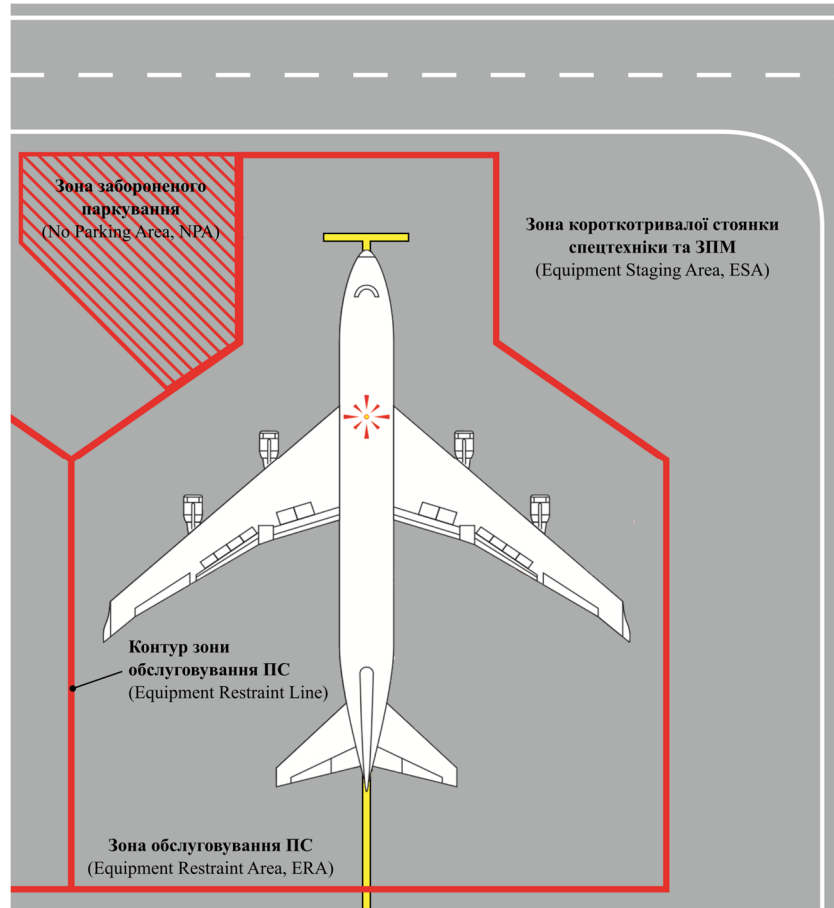


5.10.2 ПІДГОТОВКА ДО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПС НА МС

- 5.10.2.1** **Забороняється** рух транспортних засобів через МС ПС, навіть за відсутності на ньому літака, якщо вони не залучені безпосередньо у процесі обслуговування ПС на МС.
- 5.10.2.2** Перед початком виконання технологічних операцій з обслуговування ПС спецмашини повинні розміщуватись у безпосередній близькості до МС ПС на безпечній відстані за межами зони обслуговування ПС (ERA) на визначених для цього місцях (ЕРА), що мають відповідне маркування. Спецмашини та ЗПМ встановлюються лише після вимкнення всіх двигунів ПС, зупинки пропелерів та встановлення колодок та обмежувальних конусів на визначені місця.
- 5.10.2.3** Перед в'їздом в зону обслуговування кожен транспортний засіб повинен зробити мінімум одну зупинку (перед червоною лінією безпеки) на відстані не менше 5 м від крайніх точок ПС. Таких захід зменшує ризик пошкодження ПС у разі відмови гальмівної системи транспортного засобу.
- 5.10.2.4** В'їжджати у зону обслуговування ПС дозволяється тільки тим транспортним засоби, що безпосередньо задіяні у проведенні наземного обслуговування ПС. Інші транспортні засоби і устаткування, що не задіяні в обслуговуванні ПС, не повинні знаходитися у цій зоні.

5.10.3 ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ ТА ПРАВИЛА РОБОТИ СПЕЦМАШИН У ЗОНІ ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

5.10.3.1 Зона обслуговування повітряного судна (Equipment Restraint Area) – це зона перону, обмежена червоною лінією (Equipment Restraint Line), в якій встановлено ПС під час наземного обслуговування. Контури зони обслуговування повинні знаходитися не ближче 2 м від крайніх (габаритних) точок ПС.



ЗАБОРОНЯЄТЬСЯ розміщення будь-якого обладнання або транспортних засобів у цій зоні під час руху повітряного судна на місце стоянки або з нього

5.10.3.2 Розстановка спецмашин та ЗПМ, під'їзд/від'їзд до/від ПС та маневрування в зоні обслуговування ПС здійснюється у відповідності до схем розстановки, розробленими компаніями, що надають послуги з наземного обслуговування, з урахуванням вимог керівництв авіакомпанії та виробника ПС.

5.10.3.3 При роботі транспортних засобів у зоні обслуговування ПС повинні суворо дотримуватись вимоги цих Правил і діючих нормативно-технічних документів, які визначають порядок робіт і заходи безпеки при обслуговуванні ПС. Організація робіт по наземному обслуговуванню ПС повинна відповідати вимогам відповідних

технологічних документів, настанов та Керівництв з експлуатації цього типу ПС.

- 5.10.3.4** Транспортні засоби, які призначені для роботи у зоні обслуговування ПС, повинні бути у технічно справному стані, а також оснащені справними засобами пожежегасіння і двома упорними (фіксуєчими) колодками. Висота упорних колодок повинна бути не менше 1/3 діаметра колеса.

Крім цього, пасажирські трапи, автоконвеєри, автомобілі з підйомним кузовом, самохідні навантажувачі контейнерів тощо, повинні бути обладнані гумовими амортизаційними пристроями.

Якщо транспортний засіб обладнаний стабілізуючими аутригерами, необхідно переконатись, що вони будуть розгорнуті до початку роботи та у повній кількості, яка передбачена конструкцією ТЗ.



ЗАБОРОНЯЄТЬСЯ залишати без нагляду у зоні обслуговування ПС транспортні засоби з працюючими двигунами (для запобігання перегріву і пожежі поблизу літака, а також незаконного заволодіння транспортним засобом або його самовільного руху

5.10.4 ПРОВЕДЕННЯ ОПЕРАЦІЙ З НАЗЕМНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПС НА МС

- 5.10.4.1** Порядок та черговість подачі транспортних засобів для проведення наземного обслуговування ПС повинні виконуватись згідно технологічного графіку.
- 5.10.4.2** Маневрування, установка спецмашин та ЗПМ у робоче положення при обслуговуванні ПС повинно виконуватися з дотриманням безпечних відстаней від крайніх точок ПС і тільки під керівництвом відповідальних осіб, допущених до керівництва під'їздом/від'їздом транспортних засобів до/від ПС, із забезпеченням усіх заходів безпеки. Керівник під'їздом/від'їздом до/від ПС повинен керувати рухом транспортних засобів/наземного обладнання, яким необхідно під'їхати/від'їхати до/від ПС, під час виконання обслуговування цього ПС, використовуючи встановлені сигнали (додаток 2). Водії повинні чітко виконувати ці вимоги.
- 5.10.4.3** Швидкість маневрування транспортних засобів у зоні обслуговування не повинна перевищувати 5 км/год (швидкість пішохода). Переміщення та зміна розташування транспортних засобів поблизу літака проводиться з надзвичайною обережністю. Транспортним засобам забороняється переміщатися або розміщуватися під фюзеляжем ПС або його крилом, якщо це не передбачено в установленому порядку.
- 5.10.4.4** Щоб уникнути пошкодження ПС, зупинка транспортних засобів при під'їзді до нього повинна здійснюватись не ближче наступних відстаней від крайніх точок ПС:

- а) при наземному (технічному) обслуговуванні:
- 0,5 м – для всіх транспортних засобів/обладнання, що призначені для проведення наземного (технічного) обслуговування ПС;
 - 3 м – для моторних підігрівачів та автомобілів «Елефант»;
 - 3,5 м – для газоструменевих антиайсингових машин;
 - 5 м – для паливозаправників, пересувних заправочних агрегатів та маслозаправників;
- б) при вантажно-розвантажувальних операціях:
- 0,1 м від люка ПС/відчинених вантажних відсіків ПС – транспортні засоби, що під'їжджають до ПС для вантажних операцій, автотранспортери, навантажувачі контейнерів;
 - 0,3 м від люка ПС – багажні возики, встановлюються паралельно фюзеляжу ПС; для автотранспортерів та навантажувачів контейнерів;
 - пасажирські трапи під'їжджають до ПС на малій швидкості до м'якого контакту амортизаційних пристроїв трапу з фюзеляжем ПС.



При встановленні спецмашини до ПС необхідно враховувати, що при зміні його маси (посадка/висадка пасажирів, заправка паливом, завантаження/розвантаження багажу та вантажу) можлива зміна висоти порогів люків (дверей) відносно землі через просадку/підйом ПС, що може призвести до його пошкодження елементами конструкції спецмашини

- 5.10.4.5** Для запобігання пошкодженню ПС під час його обслуговування не можна допускати стиснення захисного гумового покриття бамперів обладнання/ устаткування (пасажирського трапа, вантажних трапів, конвеєрних навантажувачів, автомобілів бортового харчування) перед фюзеляжем ПС.
- 5.10.4.6** При позиціонуванні біля ПС у спецмашин встановлюється стоянкове гальмо, рукоятка швидкості виставляється в нейтральне/пакувальне положення, під ведучі колеса повинні бути встановлені упорні колодки з передньої та задньої частини колеса
- 5.10.4.7** Спецмашин та ЗПМ необхідно розміщувати так, щоб паливозаправник міг безперешкодно від'їхати від ПС в прямому напрямку.
- 5.10.4.8** Водії транспортних засобів при роботі в зоні обслуговування ПС зобов'язані:
- зробити обов'язкову зупинку транспортного засобу перед тим, як в'їжджати у зону обслуговування ПС (контур зони обслуговування ПС), у разі відсутності маркування контуру зони обслуговування ПС – не менше 5 м від крайніх точок ПС;
 - заїжджати в зону обслуговування тільки з дозволу і під керівництвом посадової особи, відповідальної за під'їзд;

- здійснювати маневрування у зоні обслуговування у відповідності із типовими схемами розміщення транспортних засобів та обладнання біля ПС;
- уважно слідкувати та чітко виконувати сигнали посадової особи, що керує під'їздом. При втраті візуального контакту між керівником під'їзду, водій повинен негайно зупинитися для відновлення візуального контакту;
- забезпечити зупинку транспортного засобу при під'їзді до ПС на безпечній відстані, яка виключає можливість його пошкодження (дивись п. 5.10.18);
- контролювати правильну установку упорних колодок під колеса транспортного засобу;
- зупинити транспортний засіб і виїхати із зони обслуговування за першою вимогою посадової особи, яка керує під'їздом, екіпажу ПС або авіатехніка;
- знаходитися постійно у транспортному засобі (біля транспортного засобу) та контролювати роботу його спеціального обладнання/устаткування;
- забезпечити заходи для термінового видалення (буксирування) транспортного засобу із зони обслуговування, перону та МС у випадку виходу його з ладу.

5.10.4.9 Посадові особи, що керують під'їздом/від'їздом до/від ПС зобов'язані:

- дозволяти під'їзд транспортних засобів/обладнання тільки після зупинки двигунів, для гвинтових ПС – після зупинки гвинтів, вимкнення пробліскових маячків та встановлення упорних колодок під колеса шасі ПС і обмежувальних конусів;
- керувати рухом ТЗ у зоні обслуговування ПС за допомогою встановлених сигналів відповідно до типових схем розміщення транспортних засобів та обладнання при обслуговуванні ПС;
- керувати під'їздом ТЗ, знаходячись зі сторони близько розташованих до ТЗ частин ПС та підтримуючи візуальний зв'язок з водієм в продовж всього маневру;
- перед подачею сигналу водієві впевнитись у відсутності перешкод для маневру транспортного засобу біля ПС, а також підйому (опускання) кузова або робочого органу;
- забезпечити зупинку ТЗ при під'їзді до ПС на безпечній відстані, яка виключає його пошкодження (час подачі сигналу «Зупиніться» вибирається в залежності від типу ТЗ, встановленої схеми її під'їзду до ПС та довжини гальмівного шляху);
- при від'їзді ТЗ від ПС перед подачею сигналу «Від'їжджайте» перевірити вимкнення від борту ПС кабелів, роз'єднувачів, шлангів та арматури заземлення;
- при зупинці ТЗ біля ПС негайно встановити упорну колодку під одне з її задніх коліс з боку руху до ПС, потім встановити другу колодку

з іншого боку колеса, упорні колодки повинні знаходитись на спецмашині;

- прибрати по закінченню роботи колодку зі сторони від'їзду ТЗ, а після його від'їзду на відстань 5 м (для тягачів автопоїзда багажних візків – не менше 1 м) від ПС прибрати другу колодку;
- знаходитись у зоні обслуговування ПС до закінчення роботи транспортного засобу біля ПС, забороняється залишати робоче місце до закінчення маневру спецмашини та установки/прибирання упорних колодок;
- мати при собі та пред'являти на вимогу посвідчення на право керівництва під'їздом/від'їздом спецмашин до ПС.

5.10.4.10 При неправильному маневрі транспортного засобу, в результаті якого виникає небезпека пошкодження ПС, керівник під'їздом подає водієві сигнал «Зупиніться», потім сигнал на виконання маневру, що виключає пошкодження ПС, після цього подає команду на виїзд транспортного засобу із зони обслуговування ПС. Після виїзду транспортного засобу на відстань 2-5 м за межі зони обслуговування ПС подає сигнал «Зупиніться», а потім забезпечує повторний під'їзд транспортного засобу до ПС.

5.10.4.11 Водії повинні також враховувати безпечні відстані під час маневрування у зоні обслуговування ПС:

- не менше 2 м – від закінцівки крила ПС, що знаходиться на МС;
- не менше 3 м – від точок підключення і відведення повітря з паливної системи паливозаправника (дренажні точки) і точок заправки на ПС;
- не менше 1 м – між наземним допоміжним устаткуванням і будь-яким паливозаправним устаткуванням (наприклад, між ТЗ і шлангами або колодязями заправних гідрантів).

5.10.4.12 Водії транспортних засобів не повинні наїжджати на електричні силові кабелі, шланги паливні, гідро- та газових установок або будь-які аналогічні об'єкти.

5.10.4.13 **Забороняється** використовувати у зонах обслуговування при заправці ПС устаткування, обладнане металевими колесами або металевими шипами, що можуть викликати іскри.

5.10.4.14 **Забороняється** експлуатувати наземні джерела живлення (Ground Power Units), якщо вони розміщені на відстані менш 6 м від точок заправки і точок відведення повітря з паливної системи ПС.



ЗАСТЕРЕЖЕННЯ! Незначні помилки можуть стати причиною великих інцидентів. Знаходячись біля повітряного судна, будьте обережні!

5.11 Організація буксирування повітряного судна

- 5.11.1** Буксирування ПС – це переміщення повітряного судна по аеродрому за допомогою спеціальних технічних та транспортних засобів. В якості спеціальних транспортних засобів використовуються аеродромні тягачі, які мають відповідні сертифікати з буксирування ПС. В якості буксирувального обладнання, яке забезпечує з'єднання тягача з літаком, використовують буксирувальні водила і троси. Для буксирування кожного типу ПС застосовується тільки відповідне даному типу ПС буксирувальне обладнання. Забороняється використовувати буксирувальне обладнання, яке не відповідає даному типу ПС.
- 5.11.2** Буксирування повітряного судна повинно виконуватися буксирувальною бригадою відповідно до вимог цих Правил, *Інструкції з розстановки, буксирування, запуску та руління ПС на аеродромі Київ (Бориспіль)*, керівництва з льотної експлуатації відповідного типу ПС та згідно зі встановленою схемою руху ПС на аеродромі. Відповідальність за безпечне проведення буксирування ПС несе керівник буксирувальної бригади. Всі члени буксирувальної бригади на період буксирування підпорядковуються керівнику буксирувальної бригади і виконують всі його вказівки (команди).
- 5.11.3** Буксирування ПС повинно виконуватись з увімкнутими проблисковими та аеронавігаційними вогнями на ПС, які допомагають іншим водіям транспортних засобів у визначенні положення і напрямку руху ПС під час його буксирування. У темну пору доби і при недостатній видимості буксирування виконується на зниженій швидкості і з дотриманням підвищених заходів безпеки.
- 5.11.4** Буксирування ПС по РД і ЗПС здійснюється лише з дозволу диспетчера АДВ.
- 5.11.5** До буксирування ПС допускаються водії тягачів, навчені правилам буксирування відповідних типів ПС, які мають ADP категорії не нижче «ABC».
- 5.11.6** Аеродромні тягачі, які використовуються для буксирування ПС, повинні бути обладнані:
- радіостанцією для зв'язку з керівником буксирувальної бригади;
 - ближнім світлом фар і проблисковими вогнями, передніми і задніми фарами для освітлення шляху буксирування та буксирувального вузла тягача.
- 5.11.7** Швидкість буксирування ПС повинна забезпечувати безпеку руху та відповідати вимогам інструкції з буксирування даного типу ПС. Зрушення з місця, а також уповільнення тягача повинно бути плавним, без ривків і різких поворотів. Напрямок руху під час зрушення ПС з місця тягачем слід вибирати таким чином, щоб він створював якомога менший кут з повздовжньою віссю ПС.
- 5.11.8** Водій тягача зобов'язаний:

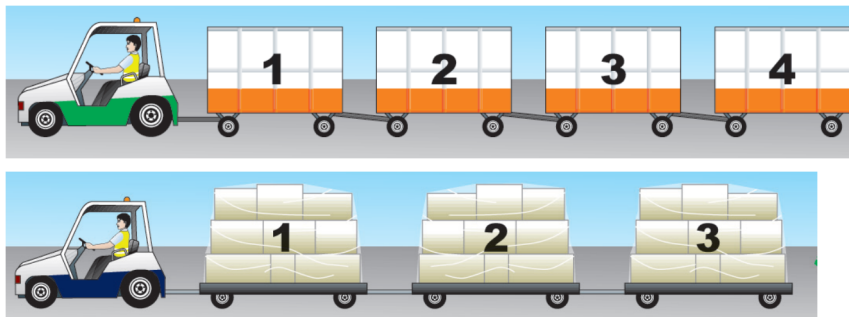
- а)** мати допуск на право управління тягачем і виконання буксирування повітряних суден даного типу;
- б)** використовувати тільки технічно справний тягач, обладнаний згідно п. 5.11.6 цих Правил;
- в)** уміти користуватися засобами радіозв'язку;
- г)** вмикати ближнє світло фар та проблискові вогні незалежно від часу доби під час буксирування ПС;
- д)** точно виконувати вказівки (команди) відповідального за буксирування по радіо- та візуальному зв'язку;
- е)** підтримувати зв'язок з керівником буксирувальної бригади;
- ж)** виходячи з обстановки та при можливості, плавно зупиняти тягач при виявленні перешкод, не чекаючи команди або по команді будь-якого члена буксирувальної бригади;
- з)** виконувати буксирування літаків і виконувати розстановку їх на МС по розмітках аеродрому або за вказівкою керівника буксирувальної бригади.

5.11.9 Під час буксирування забороняється:

- зрушувати ПС з місця шляхом «розкачування»;
- перевищувати встановлені швидкості буксирування і кути поворотів коліс передньої опори шасі ПС, який буксирується;
- поправляти буксирувальне пристосування під час руху;
- працювати за несправної системи радіозв'язку;
- сідати в кабінку (кузов) тягача або висаджуватись під час руху навіть на дуже малій швидкості.

5.12 Буксирування транспортних засобів та обладнання

- 5.12.1** Буксирування повинно виконуватись транспортним засобом без причепа і з технічно справними зчіпними пристроями як у буксируваного транспортного засобу, так і у транспортного засобу, що буксирує.
- 5.12.2** Якщо з будь-якої причини транспортний засіб виходить з ладу, водії транспортних засобів повинні забезпечити його буксирування у відповідності зі стандартними методами буксирування (розділ 23 ПДР України). **Заборонено** використовувати нестандартне обладнання для того, щоб штовхати або тягнути несправний транспортний засіб із застосуванням канатів, ланцюгів або іншими альтернативними способами.
- 5.12.3** На території аеропорту **категорично забороняється** здійснювати запуск двигуна шляхом буксирування транспортного засобу.
- 5.12.4** Слід враховувати здатність зчеплених багажних/контейнерних візків скорочувати радіуси розворотів та зрізати кути при буксируванні. Водії повинні уникати поворотів безпосередньо після проїзду перешкоди та не розпочинати поворот до того, як перешкода залишиться позаду.
- 5.12.5** Максимальна кількість візків, що одночасно буксируються має складати:
- не більше 3-х візків вантажопідйомністю 7 т;
 - не більше 4-х візків вантажопідйомністю 2,5 т.



- 5.12.6** Тягачам з причепленими багажними (контейнерними) візками **забороняється** рухатись заднім ходом.



- 5.12.7** Водії автопоїздів несуть відповідальність за:
- а) контроль руху своїх автопоїздів і запобігання пошкодженню, розгойдуванню або втраті вантажу;
 - б) забезпечення того, що всі багажні візки:
 - сумісні з автопоїздом;
 - знаходяться в робочому стані;
 - належним чином підготовлені до завантаження;
 - в) забезпечення того, щоб обладнані бортами завантажені багажні візки

- транспортувались з піднятими бортами;
- г) кріплення всіх вантажів і запобігання випадання багажу та інших сторонніх предметів на робочу площу аеродрому;
 - д) надійність з'єднання зчипки між собою належним чином;
 - е) залишення багажних/контейнерних візків у місцях їх відстою або паркування з увімкнутими гальмами.

5.13 Перевезення пасажирів та вантажу

- 5.13.1** Пасажирів необхідно перевозити тільки у транспортному засобі, обладнаному місцями для сидіння (стояння) в кількості, що передбачена технічною характеристикою так, щоб вони не заважали водієві керувати транспортним засобом і не обмежували оглядовість. Забороняється перевозити пасажирів, якщо їх кількість перевищує кількість обладнаних для сидіння (стояння) місць транспортного засобу.
- 5.13.2** Вантажі необхідно завантажувати так, щоб вони не були загрозою для руху, і були надійно пристебнуті або складені. Перед початком руху водій зобов'язаний перевірити, щоб вантаж і контейнери були надійно закріплені та з'єднані між собою належним чином, а під час руху контролювати це, щоб запобігти його падінню, волочінню, травмування персоналу чи створення перешкод для руху ПС. Маса вантажу, що перевозиться не повинна перевищувати величин, визначених технічною характеристикою даного транспортного засобу.

5.14 Закритті для руху ділянки

- 5.14.1** Персонал ДП МА «Бориспіль» у контрольованій зоні аеродрому може встановлювати бар'єри, конуси безпеки або використовувати попереджувальну стрічку для обмеження доступу (в'їзду) персоналу і транспортних засобів у будь-яку з наступних зон:
- місце розливу палива;
 - зона розмітки фарбою (маркування) покриття перону;
 - зона проведення ремонтних робіт штучних покриттів;
 - місця надзвичайних подій або аварій.
- 5.14.2** Коли водії транспортних засобів наближаються до закритих для руху ділянок, вони повинні:
- зменшити швидкість руху;
 - зупинитись перед встановленим бар'єром;
 - виконувати вимоги працівників, що регулюють рух.
- 5.14.3** Знаки чітко вказують усі ділянки, доступ до яких заборонений або дозволений тільки уповноваженому персоналу. Водії повинні виконувати усі вимоги дорожніх знаків, що вказують на обмеження або заборону доступу (в'їзду) на ту чи іншу територію аеропорту.

5.15 Супровід транспортних засобів

- 5.15.1** Транспортні засоби, водії яких не мають відповідного ADP, пересуваються територією аеродрому Київ (Бориспіль) тільки в супроводі.
- 5.15.2** Супровід транспортних засобів виконується двома способами:
- а) транспортним засобом, що відповідає встановленим цими Правилами вимогам, має постійну перепустку для в'їзду у контрольовану зону і знаходиться під управлінням водія, який має дійсний ADP;
 - б) відповідальною особою-водієм, який має дійсний ADP відповідної категорії.
- 5.15.3** Водій, що виконує супровід, зобов'язаний:
- мати дійсні посвідчення водія та ADP відповідної категорії;
 - переконатися в тому, що у супроводжуваного водія є дійсні посвідчення водія та особиста перепустка;
 - переконатися в тому, що у супроводжуваного транспортного засобу є транспортна перепустка;
 - прийняти на себе відповідальність за супроводжуваний транспортний засіб (транспортні засоби) і за дії водія (водіїв): за допущене водієм супроводжуваного транспортного засобу порушення вимог цих Правил відповідає водій супроводу;
 - переконатися в тому, що водій супроводжуваного транспортного засобу ознайомлений з процедурами і вимогами, викладеними в цьому документі;
 - переконатися в тому, що вони завжди в змозі контролювати всі супроводжувані транспортні засоби;
 - при всіх обставинах гарантувати, що максимальна протяжність супроводжуваної групи – транспортного засобу супроводу і супроводжуваних транспортних засобів – не перевищує 50 м.
- 5.15.4** Перед тим, як розпочати супроводження транспортного засобу, водій автомобіля супроводу повинен також переконатися, що водій супроводжуваного транспортного засобу ознайомлений з такими вимогами:
- процедура проведення супроводу;
 - запропонований маршрут руху;
 - необхідність триматися позаду автомобіля супроводу з дотриманням безпечної дистанції під час супроводження;
 - поступатися дорогою ПС і пасажирам на пероні у будь-який час;
 - викликати супровід для виїзду з робочої площі аеродрому.
- 5.15.5** Максимальна кількість транспортних засобів, які можна супроводжувати за один раз складає два (2) великі напівпричепи або чотири (4) окремих транспортних засобів.
- 5.15.6** Будь-який супровід, який перевищує кількість транспортних засобів, вказаних у пункті 5.15.4, повинен мати другий автомобіль супроводу, який повинен знаходитися позаду колони супроводжувальних транспортних засобів.

5.16 Організація роботи та експлуатація транспортних засобів на площі маневрування

5.16.1 ПЛОЩА МАНЕВРУВАННЯ

Площа маневрування призначена для зльоту, посадки та руління ПС. До площі маневрування не входять перони. **Забороняється** ходити або управляти ТЗ на площі маневрування, за виключенням проведення експлуатаційно-технологічних операцій, а також особливих випадків, пов'язаних з виконанням службових обов'язків посадовими особами, з обов'язковим забезпеченням, при цьому, усіх заходів безпеки.

Усі роботи, що проводяться на площі маневрування виконуються з дозволу керівника польотів аеродрому (КПА) і тільки після узгодження з аеродромною службою (АС) аеропорту.

Перед в'їздом на площу маневрування водії спочатку повинні впевнитися, що ця територія вільна від повітряних суден.



ЗАБОРОНЯЄТЬСЯ використовувати площу маневрування для скорочення шляху під'їзду до інших об'єктів аеропорту

5.16.2 ОТРИМАННЯ ДОЗВОЛУ ДЛЯ ВИЇЗДУ НА ПЛОЩУ МАНЕВРУВАННЯ

5.16.2.1 Виїзд транспортних засобів на РД і ЗПС для обслуговування аеродромних покриттів та посадочних засобів виконується за вказівкою КПА і з дозволу АДВ.

5.16.2.2 До керування транспортними засобами на площі маневрування допускається обмежена кількість водіїв, до чиїх функцій належить наступне:

- а) інспекційні огляди ЗПС;
- б) орнітологічне забезпечення польотів;
- в) світлотехнічне забезпечення польотів;
- г) аварійно-рятувальні роботи;
- д) необхідні інженерно-технічні роботи;
- е) обслуговування повітряного руху;
- ж) утримання аеродрому в експлуатаційному стані.

5.16.2.3 Усі спецмашини (ТЗ), що працюють на площі маневрування, повинні бути обладнані засобами радіозв'язку з диспетчером АДВ, буксирувальними тросами (пристроями) і світлосигнальними вогнями (ближнє світло фар та проблискові/імпульсні маячки оранжевого/жовтого кольору з ефективною силою світла не менше 40 і не більше 400 кд і частотою спалахів від 60 до 90 на хвилину), які вмикаються незалежно від часу доби під час знаходження ТЗ на площі маневрування. На ТЗ, відповідального за проведення робіт на площі

маневрування додатково встановлюється радіоприймач для прослуховування радіообміну між диспетчером АДВ та екіпажем ПС. Під час виконання робіт на площі маневрування засоби радіозв'язку та світлосигнальні вогні, які встановлені на ТЗ, вимикати **забороняється**.

- 5.16.2.4 Забороняється** виїжджати на площу маневрування на транспортних засобах, не обладнаних (з несправними) радіо- та світлосигнальними засобами, буксирувальними тросами (пристроями), засобами пожежогасіння, без супроводження відповідальної особи за проведення робіт і без дозволу КПА.
- 5.16.2.5** ТЗ, що працюють на площі маневрування повинні постійно через кожні 15 хв виходити на двосторонній зв'язок з диспетчером АДВ на каналі радіозв'язку «Вишка-1» з частотою 163,775 МГц – при виконанні робіт або виїзді на ЗПС-1, або «Вишка-2» з частотою 163,875 МГц – при виконанні робіт або виїзді на ЗПС-2, а також виконувати усі усні інструкції (вказівки), які подаються АДВ. У виключних випадках транспортний засіб, який необладнаний радіозв'язком та транспондером, може супроводжуватися транспортним засобом, обладнаним відповідно до встановлених стандартів, як супровід.
- 5.16.2.6 Забороняється** будь-який рух ТЗ по площі маневрування без дозволу диспетчера АДВ. Водії після отримання вказівки чекати дозволу від диспетчера АДВ повинні очікувати перед РД або ЗПС у відповідних місцях очікування. **Категорично забороняється** пересікати лінії місць очікування без дозволу АДВ.



ЗАСТЕРЕЖЕННЯ! Створення загрози безпеці повітряного судна є злочином, який буде розглядатись згідно чинного законодавства

- 5.16.2.7** У будь-якого водія, який буде рухатись по площі маневрування без дозволу АДВ, буде призупинена дія або вилучено АДР. Таке призупинення буде діє впродовж завершення розслідування і виконання відповідних коригувальних дій.

5.16.3 РУХ ПО РД/ ПЕРЕТИНАННЯ РД

- 5.16.3.1 Заборонено** рух транспортних засобів по РД без спеціального дозволу АДВ. Як виключення, дозволяється переїжджати РД у спеціально встановлених для цього місцях, що позначені відповідним маркуванням. Обганяти чи (або) зупиняти транспортні засоби під час перетинання РД **заборонено**.
- 5.16.3.2** Перед тим, як переїхати нерегульований переїзд через РД у спеціально встановленому для цього місці, водії транспортних засобів зобов'язані зменшити швидкість та зупинитись перед стоп-лінією і переконатися, що РД та зони навколо них вільні від рухомих ПС, після чого

продовжувати подальший рух. При введені на аеродромі процедур при низькій видимості транспортним засобам **категорично забороняється** перетинати встановлені місця перетинання РД без дозволу диспетчера АДВ.

- 5.16.3.3** Якщо ПС знаходиться на відстані 200 м від точки пересікання РД транспортним засобам **категорично забороняється** переїжджати РД. В цьому випадку місце пересікання вважається «закритим» до тих пір, поки ПС не буде знаходитися більш 200 м від точки перетинання.
- 5.16.3.4** При русі по РД водії в якості направляючої повинні використовувати її центральну (осьову) лінію. Якщо наближається транспортний засіб, що рухається в зустрічному напрямку, водії для безпечного роз'їзду повинні відхилитися вправо від центральної (осьової) лінії. Необхідно звернути увагу, що знаки позначення РД зазвичай розміщуються зліва від водія.
- 5.16.3.5** Персоналу **категорично забороняється** рухатись або перетинати РД пішим ходом.
- 5.16.3.6** **Забороняється** залишати на РД транспортний засіб без нагляду.

5.16.4 ПОРЯДОК ПЕРЕТИНАННЯ ТА РУХ ПО ЗПС

- 5.16.4.1** Перед перетином або виїздом на ЗПС, водій ТЗ (відповідальна особа за проведення робіт), не доїжджаючи до спланованої частини льотної смуги (критичної зони РМС) зобов'язаний зупинитися перед маркуванням обов'язкового місця очікування біля ЗПС та запитати дозвіл на зайняття (перетин) ЗПС у диспетчера АДВ. Зупинитися необхідно приблизно за одну довжину автомобіля від лінії місця очікування. Така відстань гарантує візуальний контакт зі знаками і забезпечує достатнє місце для виконання розвороту перед лінією очікування, якщо це буде потрібно.
- 5.16.4.2** Отримавши дозвіл на перетин або рух по ЗПС, водії повинні:
- рухатися з максимальною безпечною швидкістю для мінімізації часу перебування на ЗПС;
 - рухатися праворуч від маркування центральної (осьової) лінії ЗПС (якщо інше не передбачено технологією роботи) для покращення видимості транспортного засобу АДВ;
 - під час роботи на ЗПС постійно слідкувати за світловими і звуковими сигналами та командами по радіостанції.
- 5.16.4.3** Після звільнення ЗПС водій ТЗ (особа відповідальна за проведення робіт) доповідає диспетчеру АДВ про її звільнення. ЗПС вважається звільненою, якщо транспортні засоби виїхали за межі спланованої частини льотної смуги (критичної зони РМС).



При відсутності повідомлення водія транспортного засобу про звільнення ЗПС, вона вважається зайнятою

5.16.5 КРИТИЧНІ ТА ЧУТЛИВІ ЗОНИ РМС (ILS)

Критична зона РМС (ILS) та чутлива зона РМС – зони установлених розмірів навколо антен курсового та глісадного радіомаяків, у якій рух транспортних засобів і ПС може викликати неприпустимі зміни параметрів сигналів радіомаяків.

Критична зона являє собою прямокутну зону, яка простягається у поперечному напрямку по обидві сторони від осі ЗПС на відстані 120 м між антеною КРМ та початком робочої ЗПС.

Чутливі зони РМС мають денне та нічне маркування в місцях перетинання РД. У якості денного маркування границь чутливих зон нанесено маркування місць очікування ПС і встановлені знаки позначення ЗПС, (білі символи на червоному фоні) та здвоєні вогні захисту ЗПС. Для нічного маркування входу у чутливу зону РМС використовується здвоєні вогні захисту ЗПС та знаки позначення ЗПС. На ЗПС 18L/36R для нічного маркування границь входу у чутливу зону РМС додатково використовується стоп-лінії (STOP-BAR).



УВАГА! Транспортні засоби не повинні знаходитися у критичних та чутливих зонах РМС без дозволу АДВ

5.16.6 ДІЇ ПРИ ВИНИКНЕННІ АВАРІЙНИХ СИТУАЦІЙ

- 5.16.6.1** При відмові радіозв'язку між диспетчером АДВ та особою, відповідальною за проведення робіт, вживаються термінові заходи щодо евакуації транспортних засобів та людей із ЗПС, спланованої частини льотної смуги, РД та критичних зон РМС. Сигналом для звільнення ЗПС, спланованої частини льотної смуги та критичних зон РМС при втраті радіозв'язку є трикратне ввімкнення/вимкнення (бокових) вогнів ЗПС (при максимальній яскравості вогнів світлосистеми).
- 5.16.6.2** У разі виходу з ладу працюючих на площі маневрування транспортних засобів водій (відповідальна особа за проведення робіт) повинен негайно доповісти диспетчеру АДВ та вжити негайних заходів щодо відведення несправних транспортних засобів до безпечного місця (за межі критичних зон РМС).
- 5.16.6.3** У разі виникнення пожежі на транспортному засобу водій (відповідальна особа за проведення робіт) зобов'язаний негайно доповісти диспетчеру АДВ і підрозділу пожежної безпеки та прийняти

екстрені міри по гасінню пожежі, після ліквідації якої транспортний засіб повинен бути виведений у встановлене місце.

5.16.6.4 Водій транспортного засобу у разі втрати орієнтації або який сумнівається щодо відносного місця розташування свого транспортного засобу на площі маневрування повинен негайно:

- а)** повідомити диспетчера АДВ про обставини (включаючи останнє відоме місце свого розташування);
- б)** одночасно, якщо не отримує іншої вказівки від диспетчера АДВ, якнайшвидше звільнити зону приземлення повітряних суден, РД або іншу частину площі маневрування на безпечну відстань, і потім
- в)** зупинити транспортний засіб.

5.17 Робота в особливих умовах

5.17.1 РОБОТА В УМОВАХ ДІЇ ПРОЦЕДУР ПРИ НИЗЬКІЙ ВИДИМОСТІ



5.17.1.1 Робота в умовах введення процедур при низькій видимості (Low Visibility Procedures) – це режим роботи, оголошений АДВ, при якому складні метеорологічні умови є причиною обмеження руху ПС. Під час цього періоду управління рухом як ПС, так і ТЗ на площі маневрування знаходиться під безпосереднім управлінням АДВ.



- 5.17.1.2** Під час введення процедур при низькій видимості тільки мінімальній кількості ТЗ, необхідних лише для проведення наземного обслуговування ПС і виконання обов'язків щодо підготовки аеродрому до польотів, дозволено знаходитися на робочій площі аеродрому.
- 5.17.1.3** Усі ТЗ, яким необхідно виїхати на площу маневрування, повинні попередньо перед в'їздом отримати дозвіл від АДВ. Лише певні транспортні засоби можуть в'їжджати на площу маневрування при введенні процедур при низькій видимості, а саме:
- аварійно-рятувальні ТЗ;
 - ТЗ, що необхідні для забезпечення виконання польотів;
 - ТЗ, що необхідні для обслуговування повітряного руху;
 - ТЗ для проведення необхідних експлуатаційно-технологічних операцій на робочій площі аеродрому.
- 5.17.1.4** Перетинання нерегульованих переїздів через РД у дозволенних місцях повинне здійснюватися тільки з дозволу АДВ.
- 5.17.1.5** При введенні процедур при низькій видимості на робочій площі аеродрому швидкість руху ТЗ зменшується до 20 км/год. Рух ТЗ у такому випадку повинен здійснюватись при підвищеній обережності водіїв. Особливу увагу необхідно приділяти усім перехрестям та перетину шляхів руху транспортних засобів з маршрутами руління ПС, а також у місцях можливої появи людей. Якщо видимість продовжує погіршуватися, водії повинні вибирати безпечну швидкість, що відповідає для даних умов руху.

- 5.17.1.6** Під час роботи у контрольованій зоні в умовах введених процедур при низькій видимості водії повинні увімкнути на усіх ТЗ ближнє світло фар або протитуманні фари та проблискові вогні.
- 5.17.1.7** Водій повинен впевнитись, що лобове скло ТЗ чисте.
- 5.17.1.8** Під час руху у контрольованій зоні в умовах низької видимості дозволяється користуватися звуковими сигналами ТЗ.

5.17.2 ОПЕРАЦІЇ ПО ПРИБИРАННЮ СНІГУ

Снігоприбиральні ТЗ часто працюють в умовах значного погіршення видимості, яка створюється внаслідок їх роботи. Під час руху в районі виконання операцій з прибирання снігу на пероні(ах) аеропорту усі водії ТЗ повинні:

- дотримуватись особливої обережності та у разі необхідності зменшити швидкість і рухатися на безпечній відстані від працюючих снігоприбиральних ТЗ;
- не перешкоджати роботі ТЗ, які виконують технологічні операції з утримування аеродрому в експлуатаційному стані та зобов'язані дати їх дорогу (за винятком аварійно-рятувальних ТЗ, які рухаються із увімкнутими спеціальними сигналами).



Водіям ТЗ під час виконання роботи з утримування аеродрому в експлуатаційному стані дозволяється відступати від вимог маркування робочої площі аеродрому, пункту 5.3.2 цих Правил за умови забезпечення безпеки руління ПС та безпеки руху



5.17.3 БЛИСКАВКА

При захисті від блискавки головні зусилля повинні бути направлені не на запобігання утворенню заряду блискавки, а на запобігання попаданню блискавки в об'єкт. Жодне місце не може вважатися абсолютно захищеним від загрози попадання блискавки, але місця, де цю загрозу мінімізовано (наприклад, будівля терміналу, закриті металеві кузови ТЗ

або безпечні укриття). Водії повинні дотримуватися обережності під час виконання своїх обов'язків у контрольованій зоні і дотримуватись усіх заходів захисту під час грозової активності.

Під час грозової активності персоналу заборонено:

- виходити із закритих транспортних засобів;
- використовувати підключений до ПС переговорний пристрій;
- користуватися на відкритій місцевості портативними електронними пристроями, наприклад, мобільними телефонами, пейджерями, радіостанціями двостороннього зв'язку;
- залишатися на відкритих майданчиках або під ПС;
- ховатися під високими деревами;
- завантажувати і вивантажувати вибухонебезпечні або легкозаймисті матеріали.

5.17.4 ОЖЕЛЕДИЦЯ

Поверхня землі і робоча поверхня обладнання/устаткування стають особливо небезпечними під час утворення льодових намерзань. Використання рідини для де-/антиайсингу ПС підсилює слизькість поверхні перону.

У разі надходження попередження про можливу ожеледицю необхідно провести спеціальну підготовку обладнання/устаткування для гарантії їх функціональності і безпечної роботи. Перед початком роботи необхідно видалити сніг і лід на робочій поверхні обладнання/устаткування там, де це можливо.

Під час руху транспортних засобів під час ожеледиці водії повинні проявляти обережність та дотримуватись більшої ніж за звичайних умов безпечної дистанції, в залежності від дорожніх умов.

6 Маркування, знаки та світлова сигналізація аеродрому

6.1 Загальні засади

- 6.1.1** Рух як ТЗ, так і ПС у контрольованій зоні здійснюється з урахуванням маркування покриття, світлової сигналізації і аеродромних знаків.
- 6.1.2** У цьому розділі визначаються області у контрольованій зоні, маркування покриття, знаки і світлова сигналізація, що використовується для управління рухом ТЗ і ПС у кожній з зон.
- 6.1.3** Для організації наземного руху ПС і ТЗ у контрольованій зоні застосовується трикольорове маркування покриття (**біле, жовте та червоне**).
- 6.1.4** Визначено наступні **поверхні аеродрому**:
- **РОБОЧА ПЛОЩА АЕРОДРОМУ**: Частина аеродрому, що призначена для руху ПС та складається з площі маневрування і перонів.
 - **ПЕРОННА ПЛОЩА**: Дозволяє виконувати посадку і висадку пасажирів, завантаження і розвантаження вантажів, заправку авіапаливом, сервіс, технічне обслуговування та паркування ПС, а також будь-які переміщення ПС, транспортних засобів і пішоходів, які необхідні для таких цілей.
 - **ПЛОЩА МАНЕВРУВАННЯ**: Використовується для зльоту, посадки і руління ПС. Вона складається із злітно-посадкових смуг (ЗПС), руліжних доріжок (РД), магістральних руліжних доріжок (МРД), та входів/виходів на перон (перетин перону і руліжної доріжки).

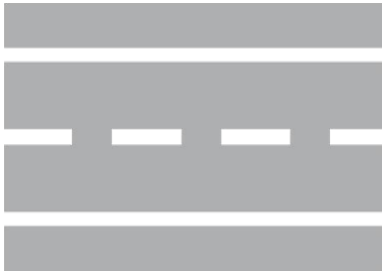
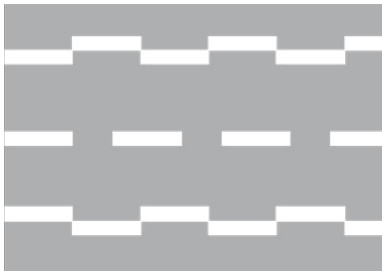


6.2 Маркування перонного покриття

Водії ТЗ повинні бути ознайомлені із усім маркуванням перонів, включаючи місце розташування та зовнішній вигляд наступного маркування перонного покриття:

- шляхи руху транспортних засобів (транспортні коридори);
- лінії зарулювання повітряного судна на місце стоянки;
- виходи на посадку у ПС.

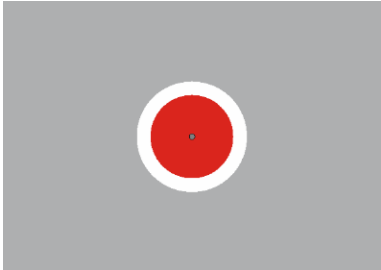
Усе **біле** або **червоне** маркування перонного покриття відноситься до транспортних засобів, обладнання і пішоходів. **Жовтим** кольором позначається маркування, що відноситься до повітряних суден:

Маркування для транспортних засобів, обладнання і пішоходів

Форма, колір	Призначення
	<p>Шляхи руху транспортних засобів (транспортні коридори). Позначаються двома суцільними лініями білого кольору, які позначають ширину проїзної частини, що становить не менш 3,5 м для односторонніх шляхів та не менше 7 м для двосторонніх шляхів руху. Двосторонні шляхи, крім цього, розділені розподільною пунктирною лінією. Дозволяється перетинати суцільну лінію, але за умови забезпечення безпеки цього маневру</p>
	<p>Перетин шляхів руху транспортних засобів з РД в установлених місцях або маршрутами руління на пероні (з'єднувальні транспортні коридори). Позначаються двома переривчастими у «шаховому порядку» лініями білого кольору, які позначають встановлене місце перетинання транспортного коридору із РД або перонною РД. Забороняється виїжджати за межі цих ліній.</p>
	<p>Осьова лінія. Переривчаста біла лінія по центру транспортного коридору, яка поділяє транспортні потоки протилежних напрямків на двосторонніх шляхах руху транспортних засобів. Також цією лінією позначають місця дозволеного в'їзду/виїзду транспортних засобів між стоянками ПС</p>
	<p>Обмежувальна лінія для транспортних засобів. Суцільна подвійна біла лінія наносить в місцях, де необхідно обмежити виїзд транспортних засобів на маршрути руління або РД. Категорично забороняється перетинати цю лінію.</p>

Форма, колір	Призначення
	<p>Білі стрілки. Позначення напрямку руху на поверхні транспортного коридору для транспортних засобів. Стрілка може бути одно- або багатонаправленою. Стрілки повинні знаходитися в місцях заїзду або з'їзду із транспортних коридорів для вказівки водію транспортного засобу дозволеного напрямку руху</p>
	<p>Білі прямокутники. Маркування, що визначає територію виділених місць для стоянки транспортних засобів в області авіамостів. На цих місцях можуть паркуватись лише певні транспортні засоби виключно для короткочасної стоянки під час виконання ними робіт з наземного обслуговування повітряного судна, що знаходиться на авіамосту</p>
	<p>Зона паркування спецмашин та обладнання для наземного обслуговування. Біле маркування, яке визначає спеціальну зону, що призначена для паркування наземного обладнання/устаткування необхідного для проведення наземного обслуговування ПС. Позначає зону, в якій спецмашина та інше наземне обладнання може бути припарковано за умови нестворення перешкод для руління (буксирування) ПС та інших ТЗ</p>
<p>5</p> 	<p>«Увага! Перетин з маршрутом ПС». Попереджає про наближення до стоп-лінії, де водій повинен у разі необхідності зупинитися і надати дорогу повітряному судну, що рулить або яке буксирують</p>
	<p>Дати дорогу ТЗ. Попереджає про наближення до розмітки, де водій повинен у разі необхідності зупинитися і надати дорогу іншому транспортному засобу, який має переважне право проїзду</p>
	<p>Дати дорогу. Вказує, де водій у разі потреби повинен зупинитися і дати дорогу транспортним засобам, що мають переважене право руху</p>

Форма, колір	Призначення
	<p>Напис «STOP». Попереджає до наближення до стоп-лінії. Застосовується також у тих місцях, де установка дорожнього знаку «STOP» перешкоджає рулінню повітряного судна</p>
	<p>Стоп-лінія. Одиночна біла лінія шириною 40 см, яка займає одну смугу руху транспортного коридору і вказує місце, де водій повинен зупинитися за наявності знака або напису «STOP»</p>
	<p>Пішохідна доріжка. Спеціальна зона, що призначена для безпечного пересування пішоходів (пасажирів, екіпажу і персоналу аеропорту) між об'єктами аеропорту або пасажирським терміналом і повітряним судном, що стоїть на пероні. Забороняється їхати через цю зону якщо на ній знаходяться пішоходи. Стоянка на цих лініях заборонена у будь-який час</p>
	<p>Зона «паркування заборонено». Червоні штрихові лінії, що вказують спеціальну область в якій заборонено паркування і де не повинно знаходитися жодного обладнання/устаткування для наземного обслуговування і транспортних засобів. Через цю область можна рухатись при дотримуванні особливої обережності</p>
	<p>Паливозаправний гідрант. Маркування, яке призначене для позначення місця розташування системи підземного обладнання та паливних гідрантів. Стоянка транспортних засобів на цих лініях заборонена у будь-який час</p>

Форма, колір	Призначення
	<p>Лінія безпеки для МС. Суцільна червона лінія, за якою розміщуються транспортні засоби, обладнання та устаткування з наземного обслуговування під час руху ПС на місце стоянки або з нього, а також межа безпечної зупинки для усіх транспортних засобів та обладнання, до того так вони остаточно під'їдуть до ПС, і межа зони безпеки для уникнення дії реактивних або гвинтових двигунів. Забороняється пересікати цю лінію під час руху літака</p>
	<p>Контактні гнізда заземлювальних пристроїв. Призначені виключно для захисту від статичної електрики. Позначаються у вигляді червоного кола діаметром 0,3 м з обведенням його білим кільцем завширшки 0,1 м</p>

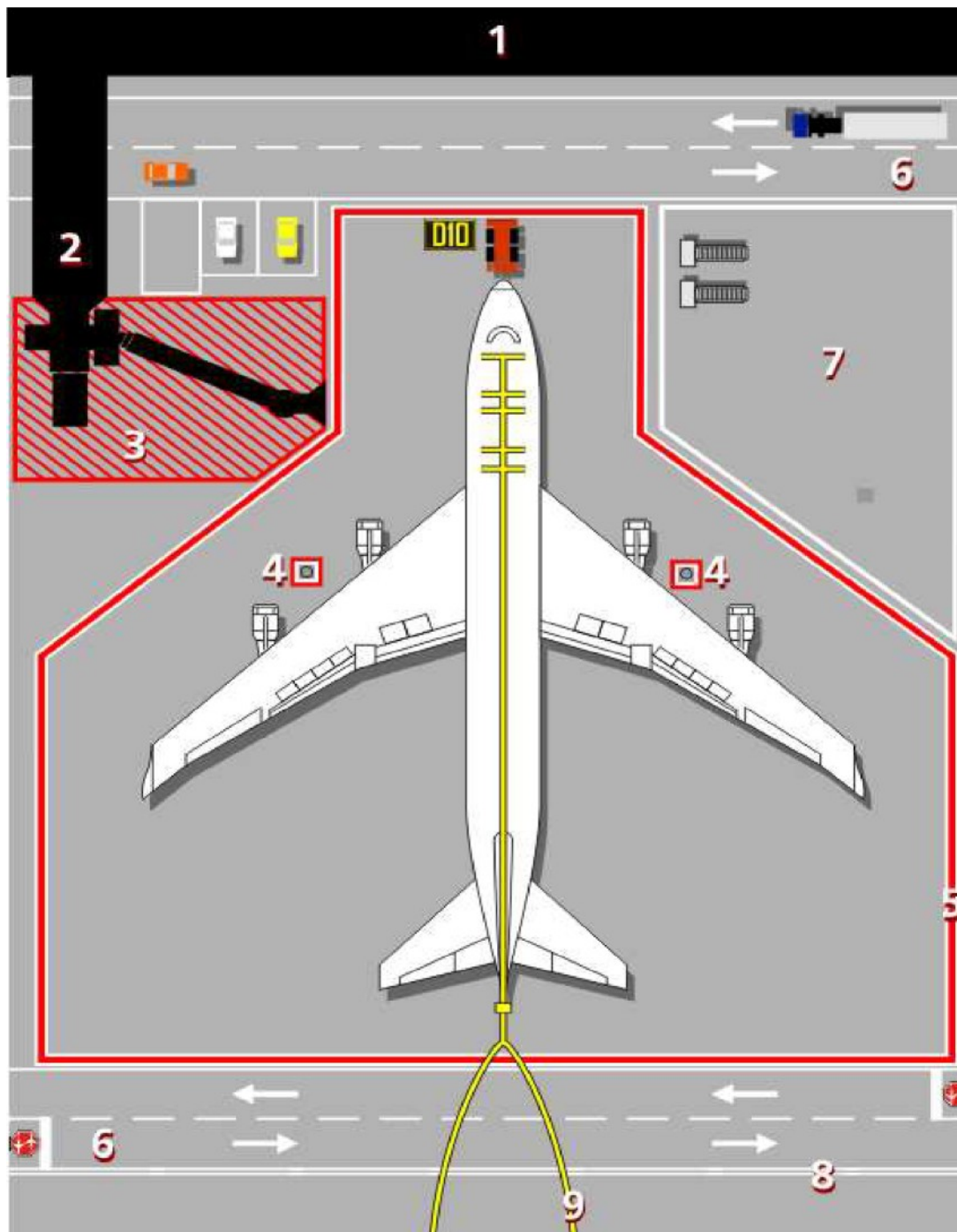
Маркування для повітряних суден

Форма, колір	Призначення
	<p>Лінії зарулювання, вирулювання та розвороту ПС. Суцільні або пунктирні лінії жовтого кольору шириною не менше 15 см, що призначені для позначення шляху руління повітряного судна до місця стоянки</p>
	<p>Позначення місця стоянки ПС. Вказує пілоту і перонному персоналу місце розташування стоянки повітряного судна</p>
	<p>Місце зупинки ПС. Позначає місце зупинки повітряного судна, що знаходиться у стадії руління або буксирування на МС. Поперечна лінія вказує маршалу, де необхідно зупинити передню стійку повітряного судна відповідного типу</p>

4

Форма, колір	Призначення
	<p>Тип ПС. Позначає відповідний тип повітряного судна, що використовує місце стоянки</p>
	<p>Показчик напрямку на МС. Допомагає пілоту ПС, що рулить на МС, визначити відповідну стоянку перед початком повороту повітряного судна</p>
	<p>Місце зльоту та посадки вертольотів. Позначає місце зльоту/посадки вертольотів</p>

Типове маркування МС на пероні:







- 1 – термінал;
- 2 – авіаміст;
- 3 – зона «паркування заборонено»;
- 4 – паливозаправний гідрант;
- 5 – контур зони обслуговування ПС;
- 6 – маршрути руху (транспортні коридори);
- 7 – зона паркування обладнання для наземного обслуговування ПС;
- 8 – обмежувальна лінія;
- 9 – лінії зарулювання повітряного судна на МС.






6.3 Маркування площі маневрування

Руліжні доріжки (РД) позначаються покажчиками, які складаються з букви, букв або сполучення букви, або букв і номера.

Маркування покриття РД:

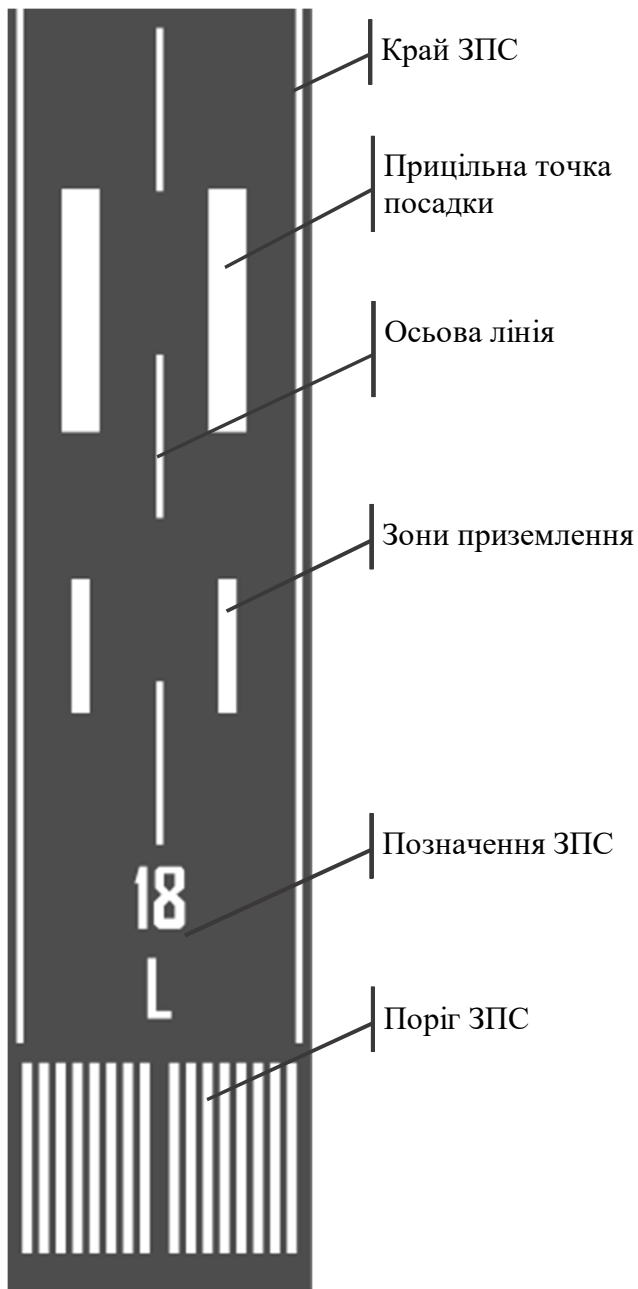
Форма, колір	Призначення
	<p>Центральні (осьові) лінії руління РД. Одиночні жовті лінії використовуються на всій руліжній системі для позначення напрямку ПС до ЗПС. Носові колеса шасі ПС прямують по цій осьовій лінії для того, щоб гарантувати перебування його головних коліс на покритті і відсутність контакту крил з будь-якими відомими нерухомими перешкодами</p>
	<p>Край РД. Дві суцільні лінії жовтого кольору шириною 15 см, що проходять на відстані 15 см одна від одної та позначають край РД, що відокремлює покриття узбіччя від несучої частини. Діагональні лінії, що відходять від подвійної жовтої лінії також позначають наближення до узбіччя РД. Забороняється заїжджати за ці лінії. Цими лініями також позначають край перонів</p>
	<p>Лінії очікування (тип А). Набір з двох суцільних і двох переривистих жовтих паралельних ліній, що пересікають РД по ширині. Лінії очікування розташовуються на відстані як мінімум 120 м від центральної (осьової) лінії ЗПС. Транспортні засоби і ПС повинні зупинитися перед суцільними лініями і продовжувати рух лише після отримання дозволу від диспетчера АДВ</p>
(Тип А)	
	<p>Проміжне місце очікування. Одиночна жовта переривиста лінія, що вказує на перетин двох РД, де можливе одночасне знаходження ПС і транспортного засобу та вимагає зупинки транспортного засобу на безпечній відстані. Таке маркування також використовується для позначення перонних входів</p>

Маркування покриття ЗПС:

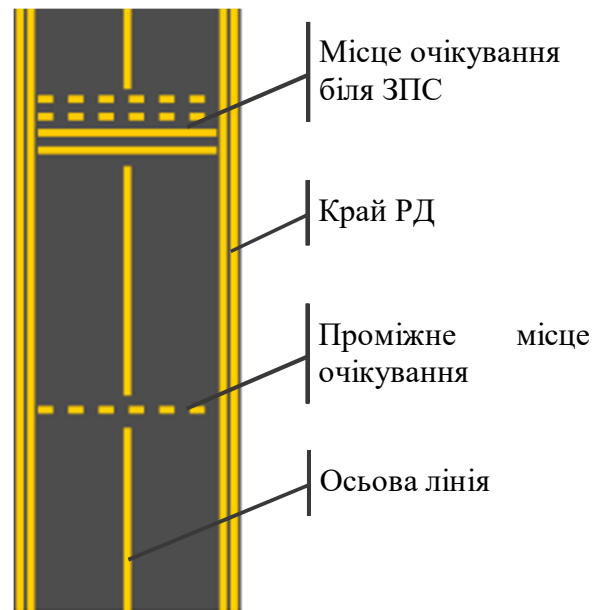
Форма, колір	Призначення
	<p>Маркування позначення ЗПС. Білі цифри на кожному кінці ЗПС, направлені до ПС, що заходить на посадку. ЗПС ідентифікуються по своєму положенню у відповідності до показань магнітного компасу, виражених у десятках градусів (положення 180 градусів читається як 18). В аеропорту «Бориспіль» парні ЗПС (18L/36R і 36L/18R) далі ідентифікуються по їх відносному положенню одна відносно одної, L або R відповідно позначає ліва або права</p>
	<p>Маркування осьової лінії ЗПС. Центр ЗПС маркується переривистою білою лінією, шириною не менше 0,9 м. (лінії мають довжину 30 м з проміжками 30 м між ними)</p>
	<p>Маркування порогу ЗПС. Серія паралельних білих ліній, шириною 1,8 м з проміжками між ними 1,8 м, довжиною 30 м, розташованих під кутом 90° до кінця ЗПС. Маркування порогу вказує початок ділянки ЗПС, що використовується для посадки ПС</p>
	<p>Маркування узбіччя ЗПС. Суцільна біла смуга шириною 0,9 м, розташована між межами покриття ЗПС у разі відсутності контрасту між краями ЗПС і узбіччями або навколишньою місцевістю</p>
	

Типове Маркування ЗПС та РД:

ЗПС



РД



6.4 Світлова сигналізація аеродрому

ЗАГОРОДЖУВАЛЬНИЙ ВОГОНЬ: Червоний вогонь постійного випромінювання, що позначає район проведення будівельних робіт на робочій площі аеродрому або нічне маркування нерухомих перешкод.

Світлосигнальне обладнання ЗПС

Вогонь	Призначення
	<p>Бічні вогні ЗПС. Білі вогні постійного випромінювання (за винятком вогнів на останніх 600 м, які випромінюють жовте світло) використовуються для ідентифікації узбіччя ЗПС. Розташовані по всій довжині ЗПС з однаковими інтервалами 50-60 м двома паралельними рядами на однаковій відстані від осьової лінії ЗПС.</p>
	<p>Осьові вогні ЗПС. Вогні, розташовані уздовж центральної лінії ЗПС від порогу і до її кінця з однаковими інтервалами, рівними 15 м; випромінюють білий колір від порогу до точки, розташованої за 900 м до кінця ЗПС. Впродовж наступних 600 м поперемінно випромінюють світло червоного і білого кольору. На відстані 300 м від кінця ЗПС до самого її закінчення випромінюють світло червоного кольору.</p>
	<p>Обмежувальні вогні ЗПС. Обмежувальні вогні ЗПС – односпрямовані вогні постійного випромінювання світла червоного кольору у бік ЗПС, розміщені на лінії, що перпендикулярна осі ЗПС на відстані 3 м із зовнішнього боку кінця ЗПС.</p>

Вогонь	Призначення
	<p>Вхідні вогні ЗПС. Вхідні вогні ЗПС – односпрямовані вогні зеленого кольору з постійним випромінюванням у напрямку підходу ПС до ЗПС. Встановлені на лінії, перпендикулярній осі ЗПС на відстані 3 м до порогу ЗПС при їхньому рівномірному розміщенні між рядами бічних вогнів ЗПС з інтервалами 3 м. Зелені вогні визначають початок ділянки ЗПС, яка використовується для посадки повітряних суден.</p>
	<p>Вогні зони приземлення ЗПС. Передбачені на ЗПС точного заходу на посадку II і III категорій. Встановлені на перших 900 м від порогу ЗПС у вигляді двох повздовжніх рядів лінійних вогнів, симетричних щодо осі ЗПС із повздовжнім інтервалом між рядами вогнів 30 м. Застосовуються вогні поглибленого типу, які світять у напрямку ПС, що заходить на посадку і випромінюють біле світло.</p>
	<p>Вогні наближення і світлових горизонтів. Складаються з ряду вогнів, встановлених на продовженні осі ЗПС протягом 900 м від порогу ЗПС з повздовжніми інтервалами 30 м. Лінія вогнів наближення складається з лінійних вогнів шириною 4 м; світловий горизонт для ЗПС точного заходу на посадку I категорії шириною 30 м розташований на відстані 300 м від порогу ЗПС. Колір випромінювання – білий.</p>
	<p>Для ЗПС точного заходу на посадку II і III категорій вогні наближення і світлових горизонтів доповнені бічними рядами вогнів протягом 270 м від порогу ЗПС (колір випромінювання – червоний) та світловим горизонтом на відстані 150 м від порогу ЗПС (колір випромінювання – білий).</p>
	<p>Додатково до вогнів наближення і світлового горизонту високої інтенсивності встановлені вогні кругового огляду малої інтенсивності. На ділянці 900-300 м по напрямку заходу на посадку ПС до порога ЗПС вогні наближення доповнені імпульсними вогнями наближення (ЗПС1 36 П).</p>

Вогонь	Призначення
	<p>Система візуальної індикації глісади (РАРІ). Вогні системи РАРІ встановлені на лінії, що перпендикулярна осі ЗПС. Система РАРІ складається з чотирьох вогнів, розташованих з лівого боку ЗПС, відносно руху ПС який заходить на посадку, з інтервалами між вогнями 9 м, а ближній до ЗПС вогонь знаходиться на відстані 15 м від її краю.</p> 

Світлосигнальне обладнання РД

Вогонь	Призначення
	<p>Осьові вогні РД. Зелені вогні вздовж осьових ліній руліжних доріжок. На прямолінійних ділянках РД та вивідних РД встановлені з повздовжніми інтервалами 15 м. На закруглених ділянках РД вогні встановлені з інтервалами 7,5 м. У напрямку виходу з ЗПС на РД вогні поперемінно (через один) випромінюють світло зеленого і жовтого кольору та останній вогонь жовтого кольору у напрямку з ЗПС на РД позначає межі чутливої/критичної зони РМС.</p> 
	<p>Вогні захисту ЗПС: Позначають місця очікування перед ЗПС та встановлюються по обидва боки РД від її країв поряд із нанесеним маркуванням місця очікування біля ЗПС. Кожен вогонь складається з двох світлових арматур, що по чергово вмикаються, випромінюючи жовте світло</p>  
	<p>Вогні лінії «стоп». Лінія червоних вогнів, розташованих поперек по всій ширині РД з інтервалами 3 м у кількості 8-9 вогнів, які вмонтовані у її поверхню в місцях очікування перед ЗПС та в проміжних місцях очікування, де необхідно зупинитися. Вогні поглибленого типу, які випромінюють червоне світло у напрямку ПС, яке рухається до ЗПС</p> 

Вогонь

Призначення



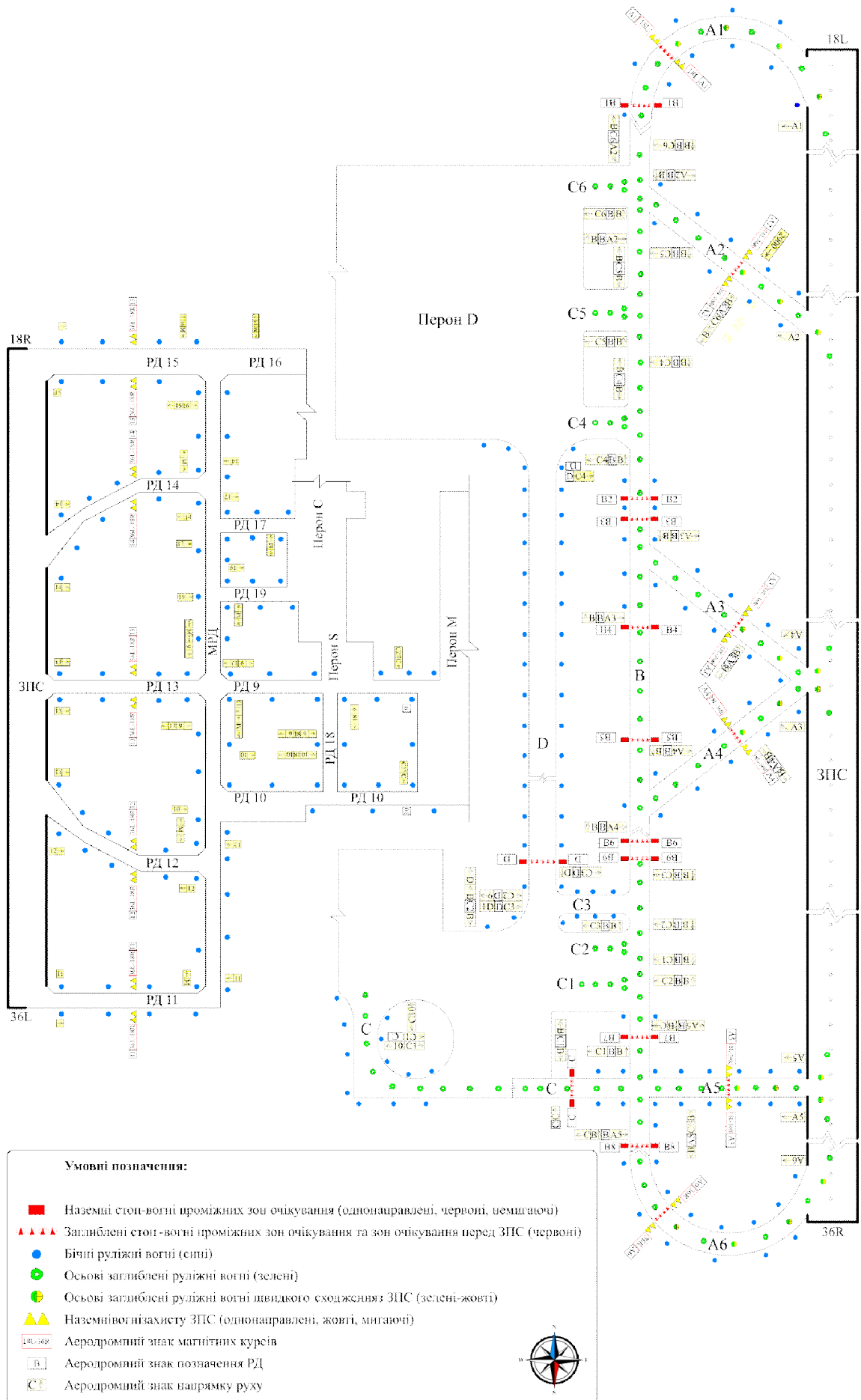
Наземний вогонь лінії «стоп» на перетині РД: Червоні вогні, які встановлюються по обидва боки РД від її країв поряд із нанесеним маркуванням проміжних місць очікувань і використовуються разом із вмонтованими у покриття РД стоп-вогнями. Кожний вогонь складається з двох світлових арматур і випромінює червоне світло.



Бічні вогні РД: Встановлені по обидва боки РД з інтервалами не більше 60 м на її прямолінійних ділянках; на закруглених ділянках РД вогні встановлені з меншими інтервалами. Вогні розташовані як найближче до країв РД, не далі ніж 3 м від них. Застосовуються вогні, що випромінюють синє світло.



Світлотехнічне забезпечення ЗПС та РД та аеродромні знаки:







6.5 Знаки аеродрому

6.5.1 ДОРОЖНІ ЗНАКИ

Дорожні знаки не обов'язково розташовуються на правій частині маршрутів руху ТЗ. Наприклад, знаки стоп можуть знаходитися на лівій стороні для того, щоб відповідати вимогам з безпечної відстані від ПС. Необхідно обережно проїжджати усі перетини. Нижче наведені приклади дорожніх знаків, що використовуються на території аеропорту «Бориспіль»:

Дорожній знак	Назва та призначення
	«ПРОЇЗД БЕЗ ЗУПИНКИ ЗАБОРОНЕНО» Забороняється проїзд без зупинки перед розміткою «стоп-лінія», а якщо вона відсутня – перед знаком. Водій повинен також дати дорогу ТЗ, що мають переважне право руху
	«ДАТИ ДОРОГУ» Водій повинен дати дорогу транспортним засобам, що рухаються по головній дорозі
	«ДОРОЖНІ РОБОТИ» Тимчасовий знак, що встановлюється на період, необхідний для виконання відповідних робіт на дорозі
	«ІНША НЕБЕЗПЕКА» Небезпечна ділянка дороги
	«В'ЇЗД ЗАБОРОНЕНО» Забороняється в'їзд усіх транспортних засобів
	«РУХ ЗАБОРОНЕНО» Забороняється рух усіх транспортних засобів
	«ОБМЕЖЕННЯ МАКСИМАЛЬНОЇ ШВИДКОСТІ» Забороняється рух із швидкістю, що перевищує зазначену на знакові
	«РУХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, ВИСОТА ЯКИХ ПЕРЕВИЩУЄ ...М, ЗАБОРОНЕНО» Забороняється рух транспортних засобів, габаритна висота яких (з вантажем або без нього) більша зазначеної на знакові
	«КОНТРОЛЬ» Забороняється проїзд без зупинки перед контрольно-пропускним пунктом

Дорожній знак	Назва та призначення
	<p>«ЗУПИНКУ ЗАБОРОНЕНО» Забороняються зупинка і стоянка усіх транспортних засобів</p>
	<p>«СТОЯНКУ ЗАБОРОНЕНО» Забороняється стоянка усіх транспортних засобів</p>
	<p>«РУХ ПРЯМО» Рух транспортних засобів у напрямку, вказаному на знаку</p>
	<p>«РУХ ПРАВОРУЧ» Рух транспортних засобів у напрямку, вказаному на знаку</p>
	<p>«РУХ ЛІВОРУЧ» Рух транспортних засобів у напрямку, вказаному на знаку</p>
	<p>«ОБ'ЇЗД ПЕРЕШКОДИ З ПРАВОГО БОКУ» Об'їзд лише з боку, показаного стрілкою на знаку</p>
	<p>«ОБ'ЇЗД ПЕРЕШКОДИ З ЛІВОГО БОКУ» Об'їзд лише з боку, показаного стрілкою на знаку</p>
	<p>«ОБ'ЇЗД ПЕРЕШКОДИ З ПРАВОГО АБО ЛІВОГО БОКУ» Об'їзд лише з боку, показаного стрілкою на знакові</p>
	<p>«МІСЦЕ ДЛЯ РОЗВОРОТУ» Позначає місце для розвороту транспортних засобів. Поворот наліво заборонено</p>
	<p>«ДОРОГА З ОДНОСТОРОННІМ РУХОМ» Дорога, по якій рух транспортних засобів за всією шириною здійснюється лише в одному напрямку</p>
	<p>«ГОЛОВНА ДОРОГА» Надається право першочергового проїзду на нерегульованих перехрестях</p>

Дорожній знак	Назва та призначення
	<p>«НАПРЯМОК ГОЛОВНОЇ ДОРОГИ» Указує напрямок головної дороги на перехресті</p>
	<p>«ПІШОХІДНИЙ ПЕРЕХІД» Знаки встановлюються для позначання місць, спеціально виділених для організованого переходу пішоходами проїзної частини дороги</p>
	<p>«МІСЦЕ ДЛЯ СТОЯНКИ» Визначає місце, де дозволена стоянка транспортних засобів</p>
	<p>«АВТОЗАПРАВНА СТАНЦІЯ» Інформує про місце розташування АЗС</p>

6.5.2 АЕРОДРОМНІ ЗНАКИ

Аеродромні знаки призначені для забезпечення пілотів та водіїв наземних ТЗ візуальною інформацією щодо свого місцезнаходження на площі маневрування. Є два основних види аеродромних знаків:

- а) обов'язкові для виконання знаки (білі символи на червоному фоні) встановлюються для позначення місця на площі маневрування, яке пілот або водій ТЗ не повинен проїжджати без зупинки, не отримавши відповідного дозволу від диспетчера АДВ. До таких знаків відносяться:
 - знаки позначення ЗПС;
 - знаки місць очікування (категорії I, II або III);
 - знаки «СТОП»;
 - знаки «В'їзд заборонено».
- б) вказівні знаки (жовті символи на чорному фоні або чорні символи на жовтому фоні) встановлюються у випадку експлуатаційної необхідності для позначення конкретного місця знаходження або надання інформації про маршрут руху, або передачі іншої інформації з метою забезпечення безпеки і підвищення ефективності руху повітряних суден та транспортних засобів. До таких знаків відносяться:
 - знаки напрямку руху;
 - знаки місця знаходження;
 - знаки сходу із ЗПС;
 - знаки місця призначення;
 - знаки зльоту з місця пересічення.

Приклади позначень аеродромних знаків, що використовуються на площі маневрування:

Обов'язкові для виконання знаки

Аеродромний знак	Назва, розташування, вказівна дія
	Позначення ЗПС <i>Розташовується</i> на РД перед перетинанням із ЗПС по обидві сторони маркування місця очікування <i>Вказує</i> місце очікування перед виїздом або перетинанням ЗПС
	Місце очікування на маршруті руху <i>Розташовується</i> на РД по обидві сторони маркування проміжного місця очікування <i>Вказує</i> проміжне місце очікування на РД, що не співпадає з перетинанням ЗПС/РД
Ліва сторона	
	Місце знаходження/позначення ЗПС <i>Розташовується</i> на РД перед перетинанням із ЗПС по обидві сторони маркування місця очікування <i>Вказує</i> місце очікування на РД перед виїздом або перетинанням ЗПС
	
Права сторона	
	Позначення ЗПС/місце знаходження <i>Розташовується</i> на РД перед перетинанням із ЗПС по обидві сторони маркування місця очікування <i>Вказує</i> місце очікування на РД перед виїздом або перетинанням ЗПС
	
	Зона РМС <i>Розташовується</i> перетин маршрутів руху з границями критичних зон РМС <i>Вказує</i> в'їзд до зони РМС
Вказівні знаки:	
	Напрямок руху/ місце знаходження/напрямок руху <i>Розташовується</i> на РД перед перехрестям <i>Вказує</i> напрямок руху РД у місці їх перетинання відносно місця знаходження
	Напрямок руху або сходу із ЗПС <i>Розташовується</i> на РД або ЗПС <i>Вказує</i> позначення і напрям руху найближчої РД (найближчої РД швидкого сходу із ЗПС)
	Місце знаходження <i>Розташовується</i> на РД <i>Вказує</i> РД, на якій у даний час знаходиться повітряне судно або транспортний засіб



Місце призначення

Розташовується на РД

Вказує напрямок руху до конкретного місця призначення на аеродромі

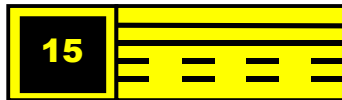


Зліт з місця перетину

Розташовується на РД

Вказує пілоту довжину розбігу по ЗПС в метрах, що залишилася, і відповідним чином розміщеної та орієнтованої стрілки, що вказує напрямок зльоту

Ліва сторона



Місце знаходження/Звільнена ЗПС

Розташовується на РД

Вказує пілоту, який залишає ЗПС, периметр критичної /чутливої зони ILS / MLS або нижній край внутрішньої перехідної поверхні залежно від того, що з них розташоване далі від осьової лінії ЗПС.

Права сторона



звільнена ЗПС/Місце знаходження

Розташовується на РД

Вказує пілоту, який залишає ЗПС, периметр критичної /чутливої зони ILS / MLS або нижній край внутрішньої перехідної поверхні залежно від того, що з них розташоване далі від осьової лінії ЗПС.

6.5.3 ІНФОРМАЦІЙНІ ЗНАКИ

Для забезпечення безпеки польотів на аеродромі також встановлено інформаційні знаки – інформаційні таблички.

7 Практичне забезпечення безпеки у контрольованій зоні

7.1 Зобов'язання

Найголовнішим обов'язком усіх водіїв ТЗ у контрольованій зоні є забезпечення безпеки. Недопустима експлуатація ТЗ у контрольованій зоні у спосіб, що створює небезпеку для ПС, устаткування, персоналу або інших ТЗ.

7.2 Портативні електронні пристрої

При виробничій необхідності використання мобільного телефону або двостороннього радіозв'язку під час руху ТЗ водію рекомендується зупинити ТЗ у безпечній зоні.

У контрольованій зоні суворо заборонено під час руху користуватися особистими портативними електронними пристроями такими, як плеєри, електронні планшети, кишенькові комп'ютери, мобільні телефони (без використання гарнітури), рації, електронні сигарети, вейпи тощо.



7.3 Паління

Паління у контрольованій зоні суворо заборонено, за винятком спеціально призначених для цього місць. Ця заборона також стосується паління:

- у ТЗ і обладнанні;
- на службових під'їзних дорогах до терміналів;
- у багажних відділеннях;
- на перонах.

У спеціально відведених місцях для паління персонал повинен гарантувати, що усі недопалки погашені перед тим, як їх викинути у призначені для цього металеві контейнери (урни).



7.4 Носіння світлосигнальних жилетів безпеки

Весь персонал, який знаходиться в межах робочої площі аеродрому, незалежно від виду діяльності повинен носити світлосигнальні жилети безпеки. Ця вимога відноситься до:

- всіх осіб, що пересуваються пішки по робочій площі аеродрому;
- водіїв або пасажирів, що знаходяться в таких ТЗ або устаткуванні, як тягачі і вантажні стрічкові конвеєри з відкритими кабінами.



Дозволяється замість світлосигнальних жилетів використовувати спецодяг з кольорами підвищеної видимості та світловідбивними вставками. Матеріал і зовнішній вигляд спецодягу підвищеної видимості повинні поєднувати як місцеві вимоги, так і особливі експлуатаційні умови, наприклад погоду.

7.5 Використання ременів безпеки

Для забезпечення БДР водії і пасажир на ТЗ, обладнаних засобами пасивної безпеки (підголовниками, ременями безпеки), зобов'язані користуватися ними протягом всього часу руху у контрольованій зоні. Забезпечення виконання пасажирами вимог користування ременями безпеки покладено на водія ТЗ.



Ремені безпеки, якщо вони передбачені конструкцією ТЗ, мають бути пристебнутими весь час. Невиконання цього заходу може призвести до серйозних тілесних ушкодження унаслідок самостійного розкриття подушки безпеки або під час ДТП.

7.6 Велосипеди та мотоцикли на робочій площі аеродрому

Категорично заборонено використовувати велосипеди, мопеди і мотоцикли на робочій площі аеродрому Київ (Бориспіль).



7.7 Аутригери

Якщо ТЗ або устаткування оснащені аутригерами, то водії цих ТЗ повинні їх використовувати при виконанні своїх функціональних обов'язків. Наприклад, персонал транспортного засобу для обслуговування бортових кухонь ПС повинен використовувати його аутригери при виконанні завантаження бортового харчування на борт ПС відповідно до вимог, що пред'являються.



Аутригери повинні маркуватися світлоповертаючими смужками чорно-жовтого кольору. Основа аутригерів повинна бути пофарбована у червоний колір. Зверху і в торці будь-яких таких висувних пристроїв повинен знаходитися червоний сигнальний маячок.

7.8 Пішоходи

Пересування по перонах пішоходів, діяльність яких не пов'язана з наземним обслуговуванням ПС, **забороняється**.

Там, де передбачено, повинні використовуватися лінії маркування пішохідних переходів і пасажирських доріжок.



ЗАБОРОНЯЄТЬСЯ знаходитися на площі маневрування без дозволу АДВ або перетинати РД пішим ходом

7.8.1 Рух персоналу на аеродромі:

- персонал, що пересувається пішки по перонам не повинен перешкоджати, ускладнювати або будь-яким чином заважати вільному руху ТЗ (за винятком тих, які беруть участь у регулюванні руху);
- персоналу слід рухатись по пішохідних доріжках, а при їх відсутності йти в один ряд по краю шляхів руху ТЗ;
- при русі по шляхах руху транспортних засобів слід рухатись назустріч потоку ТЗ там, де це можливо;
- необхідно звертати підвищену увагу, перебуваючи поруч з ПС, у якого запущені двигуни, а також дотримуватися безпечної відстані спереду і позаду запущених двигунів;
- забороняється входити в зону між ПС та машиною супроводження ПС «Follow me»;
- наближатися до ПС, що рухається, може виключно той персонал, який виконує операції з обслуговування ПС на прибуття/відправлення.

7.8.2 Рух пасажирів по перону:

- переміщення пасажирів по перону допускається тільки між будівлею терміналу і автобусом, автобусом і ПС, в окремих випадках при здійсненні пішохідної посадки/висадки – між ПС та терміналом (для МС, розташованих безпосередньо перед терміналом). При цьому, рух пасажирів суворо контролюється агентом ХК;
- рух пасажирів здійснюється тільки по чітко визначеному і добре видимому маршруту. На зазначеному маршруті не повинно бути ніякого обладнання, поверхня повинна бути чистою;
- при переміщенні пасажирів по перону необхідно закликати пасажирів утриматися від використання мобільних телефонів до тих пір, поки вони не опиняться в будівлі терміналу;
- при переміщенні по перону пасажирів не повинні наближатися до виступаючих частин літака, гвинтовим двигунам, засобам наземного обслуговування, зонам заправки, а також до струменів реактивних/турбогвинтових двигунів інших ПС.

7.9 Сторонні предмети (FOD) та сміття

FOD (Foreign Object Debris/Damage) – будь-яке металеве, пластмасове, паперове, будівельне сміття або сторонні предмети на робочій площі аеродрому, що можуть потенційно викликати пошкодження реактивних двигунів та коліс ПС, а також нанести травми обслуговуючому персоналу. Деякі приклади сторонніх предметів та сміття (FOD) включають:



- **метал** – болти, гвинти, гайки, цвяхи, інструменти, багажні замки, пряжки;
- **пластмаси** – стаканчики, пляшки для води, поліетиленова упаковка, корзини для сміття, колеса від багажних сумок;
- **папір** – журнали, газети, стаканчики, багажні етикетки;
- **земля** – бруд, дерево, каміння, гравій, пісок, уламки штучних покриттів.

Пошкодження ПС, що викликане сміттям або сторонніми предметами, має серйозний характер, тому необхідно прийняти усі попереджувальні заходи щодо мінімізації ризику такого пошкодження з вини ТЗ. Це особливо важливо у відношенні таких предметів, як кришки паливних баків і ковпаки коліс.



Предмети, які випадають з ТЗ на робочу площу аеродрому під час їх транспортування також вважаються FOD, наприклад, пошта, вантажні ящики, багаж тощо. Будь-який предмет, що випав з ТЗ під час руху, має бути прибраний водієм, при цьому, необхідно запобігти подальшому випаданню предметів і можливого пошкодженню ПС.

Весь персонал, що знаходиться на аеродромі повинен брати участь у забезпеченні відсутності на робочій площі аеродрому FOD. Жодна особа не повинна вносити чи залишати будь-яку речовину або матеріал на робочій площі аеродрому, які могли б викликати пошкодження ПС або ТЗ. Персонал повинен видаляти FOD з робочої площі аеродрому у спеціально призначені для цього контейнери жовтого кольору з написом «FOD», що розташовані на перонах вздовж місць МС ПС.



Перед в'їздом на робочу площу аеродрому водії ТЗ повинні перевірити чистоту коліс/шин ТЗ, а також надійність кріплення вантажу. Під час руху усі двері та люки на ТЗ повинні бути закритими, щоб гарантувати, що жоден предмет не випаде на робочу площу аеродрому. Водії ТЗ, що свідомо створюють FOD або не видаляють їх будуть притягуватись до відповідальності.

Водії ТЗ, що виявили FOD на площі маневрування, повинні:

- повідомити диспетчера АДВ про характер та точне його місцезнаходження;
- діяти згідно з отриманими від диспетчера АДВ інструкціями.

Забороняється винос бруду на штучні покриття аеродрому та рух ТЗ з забрудненими колесами по робочій площі аеродрому, а також тракторів та іншої техніки на гусеничному ході без гумових або дерев'яних накладок. При виконанні ремонтно-будівельних робіт на ґрунтовому покритті аеродрому, в місцях виїзду транспортних засобів на штучні покриття аеродрому організацією, що виконує будівельні роботи, повинен бути організований пункт очищення коліс від бруду.



ЯКЩО ВИ ВИЯВИЛИ FOD –УСУНЬТЕ ЙОГО!

7.10 Розливи ПММ та інших рідин

При виявленні на пероні будь-якого розливу палива, мастила, гідравлічних та інших рідин (наприклад, хімічних реагентів, каналізації), необхідно негайно повідомити диспетчера-координатора об'єднаного диспетчерського центру аеропорту (ОДЦА) за телефоном: ☎(044) 281-76-80. Сторона, яка винна у виникненні розливів є відповідальною за передачу повідомлення до ОДЦА.



Забороняється рухатись по розлитій рідині. Площу забруднення потрібно своєчасно очистити відповідно до вимог ДП МА «Бориспіль» та охорони навколишнього середовища.

У разі розливу палива необхідно вжити наступні дії:

- негайно зупинити операції по заправці, доповісти про подію командирі ПС, диспетчеру (начальнику зміни) для організації подальших дій по локалізації розливу та оформленню необхідної документації;
- видалити всіх осіб з цієї зони у безпечне місце;
- мобілізувати пожежне обладнання до прибуття пожежної служби аеропорту;
- контролювати переміщення персоналу та обладнання, якому не дозволяється знаходитись у цій зоні;
- якомога довше обмежувати всю роботу всередині та за зоною розливу для зменшення ризику займання;
- все електрообладнання, яке використовується під час заправки, повинно бути негайно вимкнене;
- необхідно зняти напругу з ДСУ та вимкнути його;
- не запускати ДСУ до тих пір, доки розлите паливо не буде прибрано та не буде подальшого ризику займання палива або небезпеки займання парів;
- не допускається відновлення робіт на ПС та запуск двигунів, доки відповідальний представник аварійної служби не визначить, що небезпека минула та дозволяється продовжувати роботу;
- якщо паливо було розлите на вантаж, тоді такий вантаж суворо заборонено завантажувати до ПС.

Транспортним засобам/обладнанню з наземного обслуговування не дозволяється наближатися ближче ніж 15 м до місця розливу.

7.11 Несправність транспортного засобу

У випадку несправності ТЗ на пероні водій повинен:

- увімкнути аварійну світлову сигналізацію;
- не залишати ТЗ без нагляду;
- спробувати перемістити ТЗ на узбіччя дороги або інше безпечне місце таким чином, щоб не створювати перешкод для руху інших ТЗ;



- служба аеропорту або компанія, яка експлуатує ТЗ, повинна забезпечити буксирування технічно несправного ТЗ за межі робочої площі аеродрому;
- у разі необхідності надання допомоги звернутися до диспетчера-координатора ОДЦА за телефоном: ☎ (044) 281-76-80.

У випадку несправності ТЗ на площі маневрування водій (відповідальна особа за проведення робіт) повинен негайно доповісти диспетчеру АДВ та вжити негайних заходів щодо відведення несправних ТЗ до безпечного місця (за межі критичних зон РМС).

7.12 Дорожньо-транспортна пригода (ДТП)

У разі причетності до ДТП водій зобов'язаний:

- негайно зупинити ТЗ і залишатися на місці пригоди;
- увімкнути аварійну світлову сигналізацію і встановити знак аварійної зупинки відповідно до вимог ПДР України;
- не переміщувати ТЗ і предмети, що мають причетність до пригоди;
- вжити всіх можливих заходів для збереження слідів пригоди, огороження їх та організувати об'їзд місця пригоди.

Неповідомлення про ДТП або залишення місця пригоди може привести до накладання стягнень на картку ADP водія, як за грубе порушення ним вимог діючих Правил.

Учасники та свідки ДТП у контрольованій зоні аеропорту повинні негайно повідомити про ДТП відповідні інстанції за номерами телефонів:



НЕМАЄ ПОТЕРПЛИХ

Об'єднаний диспетчерський
центр аеропорту (ОДЦА)
044-281-76-80

Є ПОТЕРПЛІ:

Об'єднаний диспетчерський
центр аеропорту (ОДЦА)
044-281-76-80

Медпункт аеропорту
044-281-73-03

Поліція
102

7.13 Пошкодження повітряного судна

Пошкодження ПС на землі – подія, що пов'язана з обслуговуванням, зберіганням та транспортуванням ПС на землі, під час якого ПС отримало пошкодження без втрати потужності його силових елементів та погіршення польотно-технічних характеристик, усунення якого можливо в експлуатаційних умовах.



У разі причетності до пошкодження повітряного судна необхідно:

- негайно зупинити усі роботи (зупинити ТЗ) і залишатися на місці події;
- вжити всіх можливих заходів для збереження слідів події, огороження їх та організувати об'їзд місця події;
- не переміщувати предмети/ТЗ, що мають причетність до пошкодження ПС;
- негайно повідомити диспетчера-координатора ОДЦА за телефоном: ☎ (044) 281-76-80.

Неповідомлення про пошкодження ПС або залишення місця події може привести до накладання стягнень на картку ADP водія, як за грубе порушення ним вимог діючих Правил.

8 Правила ведення радіотелефонного зв'язку

8.1 Загальні правила

- 8.1.1** Радіотелефонний зв'язок дає можливість пілотам і наземному персоналу встановлювати зв'язок один з одним. Вказівки та інформація, яка передається, мають важливу роль у забезпеченні польотів. Тому, точні правила ведення радіотелефонного зв'язку повинні дотримуватися всіма сторонами.
- 8.1.2** Швидке пересування ТЗ відіграє істотну роль в експлуатації аеродрому. Важливо, щоб усі транспортні засоби у контрольованій зоні здійснювали безперервне прослухування ефіру не лише для отримання додаткових вказівок диспетчерського пункту, але також і для того, щоб водії могли знати про всі здійснювані і заплановані пересування інших засобів, тим самим знижуючи ризик зіткнення.
- 8.1.3** Для забезпечення якісного ведення зв'язку слід дотримуватись таких правил:
- перед початком передачі повідомлення прослухайте ефір на тій частоті, що використовуватиметься, і переконайтесь у тому, що ефір не зайнятий і ваш виклик не завадить роботі іншої станції;
 - дотримуйтесь правил користування мікрофоном;
 - використовуйте звичайний розмовний тон, промовляйте ясно і виразно;
 - дотримуйтесь такої швидкості мовлення, яка б не перевищувала 100 слів за хвилину. Якщо повідомлення, що передається, потребує запису, швидкість мовлення потрібно знизити;
 - зберігайте гучність мовлення на постійному рівні;
 - невелика пауза перед цифрами і після них полегшить їх розуміння;
 - прагніть уникати звуків, що використовуються зазвичай для заповнення паузи, таких, як «е...е»;
 - витримуйте постійну відстань від губ до мікрофона (за звичайних умов приблизно 10 см);
 - тимчасово припинити розмову, коли виникла потреба відвернутися від мікрофона;
 - перш ніж почати говорити, натисніть повністю і не відпускайте до кінця передачі повідомлення кнопку передачі. Тим самим повністю забезпечується передача повідомлення.
- 8.1.4** Оператори повинні завжди переконуватися в тому, що після передачі повідомлення кнопку мікрофону відпущено, а мікрофон розміщено у спосіб, що виключає його ненавмисне вмикання. «Залипаюча» кнопка мікрофону створює значні перешкоди у веденні зв'язку на заданій частоті та може призвести до виникнення небезпечних ситуацій.

8.2 Передача літер

Не рекомендується вживати кодові слова радіотелефонного алфавіту, якщо це не впливає правильність сприйняття повідомлення.

Важковимовні слова передаються окремо по літерам відповідним словом української, російської або англійської абеток за допомогою використання фонетичного алфавіту, які наведені нижче у таблицях.

Позначення та вимова літер української абетки:

Літера	Кодове слово	Літера	Кодове слово	Літера	Кодове слово	Літера	Кодове слово
А	Андрій	З	Зінаїда	О	Ольга	Ч	Чайка
Б	Борис	И	Ігрек	П	Павло	Ш	Шура
В	Василь	І	Іван	Р	Роман	Щ	Щука
Г	Григорій	Ї	Їжак	С	Семен	Ю	Юрій
Ґ	Ґанок	Й	Йосип	Т	Тетяна	Я	Яків
Д	Дмитро	К	Костянтин	У	Уляна	Ь	Знак
Е	Еней	Л	Леонід	Ф	Федір		
Є	Євген	М	Михайло	Х	Харитон		
Ж	Жук	Н	Ніна	Ц	Цукор		

Позначення та вимова літер російської абетки:

Літера	Кодове слово	Літера	Кодове слово	Літера	Кодове слово	Літера	Кодове слово
А	Анна	И	Иван	Р	Роман	Ш	Шура
Б	Борис	Й	Иван краткий	С	Семен	Щ	Щука
В	Василий	К	Константин	Т	Татьяна	Э	Эхо
Г	Григорий	Л	Леонид	У	Ульяна	Ю	Юра
Д	Дмитрий	М	Михаил	Ф	Федор	Я	Яков
Е	Елена	Н	Николай	Х	Харитон	Ь	Ери
Ж	Женя	О	Ольга	Ц	Цапля	Ы	Мягкий знак
З	Зинаида	П	Павел	Ч	Человек	Ъ	Твердый знак

Позначення та вимова літер англійської абетки:

Літера	Кодове слово	Вимова	Літера	Кодове слово	Вимова	Літера	Кодове слово	Вимова
A	Alfa	<u>А</u> льфа	J	Juliet	Д <u>ж</u> ул'єт	S	Sierra	С <u>й</u> єра
B	Bravo	Б <u>р</u> аво	K	Kilo	К <u>і</u> ло	T	Tango	Т <u>а</u> нго
C	Charlie	Ч <u>а</u> рлі	L	Lima	Л <u>і</u> ма	U	Uniform	Ю <u>н</u> іформ
D	Delta	Д <u>е</u> льта	M	Mike	М <u>а</u> йк	V	Viktor	В <u>і</u> ктор
E	Echo	Е <u>к</u> о	N	November	Н <u>о</u> вембер	W	Whiskey	В <u>і</u> скі
F	Foxtrot	Ф <u>о</u> кстрот	O	Oscar	О <u>с</u> кар	X	X-ray	Е <u>к</u> с рей
G	Golf	Г <u>о</u> льф	P	Papa	П <u>а</u> па	Y	Yankee	Я <u>н</u> кі
H	Hotel	Х <u>о</u> тел	Q	Quebec	К <u>в</u> ебек	Z	Zulu	З <u>у</u> лу
I	India	І <u>н</u> дія	R	Romeo	Р <u>о</u> мео			

* *наголошені голосні у колонці «Вимова» підкреслено*

8.3 Передача цифр

Якщо в процесі радіообміну необхідна передача числових значень від 0 до 9, то вони передаються словами:

Число	Вимова	Число	Вимова	Число	Вимова	Число	Вимова	Число	Вимова
0	Нуль	2	Два	4	Чотири	6	Шість	8	Вісім
1	Один	3	Три	5	П'ять	7	Сім	9	Дев'ять

Якщо для зв'язку використовується англійська мова, то числа під час передачі вимовляються наступним чином:

Число	Вимова	Вимова укр.	Число	Вимова	Вимова укр.
0	ZERO	ЗІ-РО	5	FIFE	ФАЙВ
1	WUN	УАН	6	SIKS	СІКС
2	TOO	ТУ	7	SEV en	СЕВ-ен
3	TREE	ТРІ	8	AIT	ЕЙТ
4	FOW-er	ФО-ер	9	NIN-er	НАЙН-ер

Передача цифрового тексту, що складається з двох і більше цифр, а також десяткових дробів здійснюється наступним чином:

Число	Вимова
24	двадцять чотири
115	сто п'ятнадцять
2872	двадцять вісім сімдесят два
34567	тридцять чотири п'ятсот шістдесят сім
121,9	сто двадцять один кома дев'ять

** при передачі значень десяткових дробів після передачі цілих вимовляється слово «кома»*

У випадку нестійкого радіозв'язку при передачі числових значень кожен цифру необхідно вимовляти окремо, при передачі цілих тисяч вимовляється окремо кожний знак у числі тисяч, після чого слідує слово «тисяч»:

Число	Вимова
24	два чотири
115	один один п'ять
5000	п'ять тисяч
9100	дев'ять тисяч один нуль нуль

8.4 Стандартні слова та фрази

У радіотелефонному зв'язку використовуються відповіді слова і фрази, що мають вказані нижче значення (радіотелефонний зв'язок у мережах авіаційного неземного електрозв'язку ведеться українською, російською або англійською мовами):

Слово / Фраза*			Значення
ACKNOWLEDGE	ПІДТВЕРДІТЬ	ПОДТВЕРДИТЕ	Повідомте, що ви отримали і зрозуміли це повідомлення
AFFIRMATIVE	ПІДТВЕРДЖУЮ	ПОДТВЕРЖДАЮ	Так, дозвіл отримано
CONFIRM	ПІДТВЕРДІТЬ	ПОДТВЕРДИТЕ	Прошу перевірити правильність: (дозволу, вказівки, дії, інформації)
CORRECT	ПРАВИЛЬНО	ПРАВИЛЬНО	Зрозумів «правильно» або «точно»
CORRECTION	ДАЮ ПОПРАВКУ	ДАЮ ПОПРАВКУ	У даній передачі (або зазначеному повідомленні) була зроблена помилка. Правильним варіантом є наступний ...
HOW DO YOU READ?	ЯК ЧУЄТЕ?	КАК СЛЫШИТЕ?	Яка якість моєї передачі?
I SAY AGAIN	ПОВТОРЮЮ	ПОВТОРЯЮ	Повторюю для ясності або уточнення
NEGATIVE	НІ / НЕГАТИВНО	НЕТ	«Ні», або «Не дозволяю», або «Не можу виконати»
MONITOR	КОНТРОЛЮЙТЕ	КОНТРОЛИРУЙТЕ	Слухайте на частоті
OUT	КІНЕЦЬ ЗВ'ЯЗКУ	КОНЕЦЬ СВЯЗИ	Обмін повідомленнями закінчений і не чекаю відповіді
READ BACK	ПОВТОРІТЬ	ПОВТОРИТЕ	Повторіть мені все або вказану частину цього повідомлення в тому вигляді, в якому ви її прийняли
ROGER	ВАС ЗРОЗУМІВ	ВАС ПОНЯЛ	Я прийняв всю вашу останню передачу
SAY AGAIN	ПОВТОРІТЬ	ПОВТОРИТЕ	Повторіть все або наступну частину вашої останньої передачі
SPEAK SLOWER	ГОВОРІТЬ ПОВІЛЬНІШЕ	ГОВОРИТЕ МЕДЛЕННЕЕ	Зменшіть швидкість передачі
STANDBY	ОЧІКУЙТЕ	ЖДИТЕ	Чекайте, я Вас викличу
UNABLE	НЕ МОЖУ ВИКОНАТИ	НЕ МОГУ ВЫПОЛНИТЬ	Я не можу виконати ваше прохання, вказівку чи дозвіл. Після відповіді «НЕ МОЖУ ВИКОНАТИ», як правило, вказується причина
WILCO	ВИКОНУЮ	ВЫПОЛНЯЮ	Ваше повідомлення зрозумів і буду виконувати (скорочення для «виконуватиму»)

8.5 Використання позивних

Для ведення радіотелефонного зв'язку кожному абоненту (транспортним засобам, що в'їжджають на площу маневрування) призначається відповідний позивний у встановленому в аеропорту порядку.

При роботі у контрольованій зоні водії транспортних засобів повинні використовувати повний позивний свого транспортного засобу для ведення всіх переговорів по радіостанції.

Забороняється використовувати скороченні позивні, так як вони можуть викликати плутанину з іншими транспортними засобами або ПС.

Використання недозволених позивних у мережах внутрішньо-аеропортового радіотелефонного зв'язку **категорично забороняється**.



Детальніша інформація по застосуванню, ідентифікації та умовам використання позивних знаходиться у *Технології взаємодії служб забезпечення польотів при проведенні робіт на робочій площі аеродрому Київ (Бориспіль)* у розділі «Позивні»

8.6 Аеродромна фразеологія для транспортних засобів

8.6.1 ВКАЗІВКИ ВІДНОСНО ПЕРЕСУВАННЯ

8.6.1.1 При первинному виклику диспетчера водії повинні назвати себе, використовуючи позивний ТЗ, вказати своє місце знаходження та місце призначення (необхідний маршрут руху).

Вказівки відносно пересування*



«ВИШКА-1»;
Я, «ПОЖЕЖНИЙ-5»;
ЗНАХОДЖУСЬ НА ПЕРОНІ «М»;
ДОЗВОЛЬТЕ ПРОСЛІДУВАТИ ДО АРС-1 ПО РД С1



«ПОЖЕЖНИЙ-5»;
Я, «ВИШКА-1»;
СЛІДУЙТЕ ДО АРС-1 ПО РД С1



«ВИШКА-1»;
Я, «ПОЖЕЖНИЙ-5»;
ВАС ЗРОЗУМІВ СЛІДУЮ ДО АРС-1 ПО РД С1;
ЗВІЛЬНЕННЯ ДОПОВІМ

* наведені приклади фразеології радіотелефонного зв'язку є приблизними.

8.6.1.2 Якщо диспетчер дуже зайнятий, для того щоб дати вказівку, він відповість «ОЧІКУЙТЕ». Це означає, що водій повинен чекати виклику диспетчера. Водій не починає рух, поки не отримає дозвіл.

8.6.1.3 У випадку зустрічного руху диспетчер може відповісти «ОЧІКУЙТЕ НА МІСЦІ». Це означає, що водій не продовжує рух, доки диспетчер не викличе його і не дасть дозвіл.

8.6.2 ЗАЙНЯТТЯ/ПЕРЕТИНАННЯ ЗПС

8.6.2.1 Ні при яких обставинах водій не займає/перетинає ЗПС, поки не отримає та не підтвердить прийнятий дозвіл від диспетчера АДВ. Доповідь про звільнення ЗПС не передається до тих пір, поки ТЗ не звільнить ЗПС і не опиниться за межею місця очікування.

8.6.2.2 Дозвіл займання/перетинання ЗПС запитується водієм, не доїжджаючи до спланованої частини льотної смуги (критичної зони РМС) після зупинки перед маркуванням обов'язкового місця очікування біля ЗПС.

Вказівки зайняття/перетинання ЗПС*



«ВИШКА-2»
Я, «АЕРОДРОМНА-1»
ЗНАХОДЖУСЬ НА РД-5
ДОЗВОЛЬТЕ ЗАЙНЯТИ ЗПС-2 ДЛЯ ОГЛЯДУ



«АЕРОДРОМНА-1»
Я «ВИШКА-2»
ДОЗВОЛЯЮ ЗАЙНЯТИ ЗПС-2 ДЛЯ ОГЛЯДУ



«ВИШКА-2»
Я «АЕРОДРОМНА-1»
ВАС ЗРОЗУМІВ ДОЗВОЛИЛИ
ЗАЙМАЮ ЗПС-2 ДЛЯ ОГЛЯДУ
ЗВІЛЬНЕННЯ ДОПОВІМ

...після проведення огляду



«ВИШКА-2»
Я «АЕРОДРОМНА-1»
ЗПС-2 ЗВІЛЬНИВ НА РД-11
ЗПС 36Л ЧИСТА, ЕФЕКТИВНІСТЬ ГАЛЬМУВАННЯ
ХОРОША, СТОРОННІХ ПРЕДМЕТІВ НЕ ВИЯВЛЕНО



«АЕРОДРОМНА-1»
Я «ВИШКА-2»
ВАС ЗРОЗУМІВ ЗПС-2 ЗВІЛЬНЕНА
ЗПС 36Л ЧИСТА, ЕФЕКТИВНІСТЬ ГАЛЬМУВАННЯ
ХОРОША, СТОРОННІХ ПРЕДМЕТІВ НЕ ВИЯВЛЕНО

** наведені приклади фразеології радіотелефонного зв'язку є приблизними.*

8.6.2.3 Якщо ТЗ знаходиться на ЗПС у момент очікування посадки або зльоту ПС, цьому транспортному засобу буде дана вказівка звільнити ЗПС.

Вказівки звільнення ЗПС*



«АЕРОДРОМНА-1»
Я «ВИШКА-2»
ЗВІЛЬНІТЬ ЗПС-2 ПО РД ЗЛІВА
ДОПОВІСТИ ПРО ЗВІЛЬНЕННЯ ЗПС



«ВИШКА-2»
Я «АЕРОДРОМНА-1»
ВАС ЗРОЗУМІВ ЗВІЛЬНЯЮ ЗПС-2 ПО РД ЗЛІВА



«ВИШКА-2»
Я «АЕРОДРОМНА-1»
ЗПС –2 ЗВІЛЬНИВ



«АЕРОДРОМНА-1»
Я «ВИШКА-2»
ВАС ЗРОЗУМІВ ЗПС-2 ВІЛЬНА

** наведені приклади фразеології радіотелефонного зв'язку є приблизними.*

8.6.2.4 Коли ТЗ рухається по робочій площі аеродрому, може виникнути необхідність інформувати його про потенційно небезпечну ситуацію і дати йому вказівку зупинитися.

Вказівки зупинки*



«АЕРОДРОМНА-1»
Я, «ВИШКА-2»
НЕГАЙНО ЗУПИНІТЬСЯ



«ВИШКА-2»
Я, «АЕРОДРОМНА-1»
ЗУПИНЯЮСЬ

* наведені приклади фразеології радіотелефонного зв'язку є приблизними.

8.6.3 РОБОТИ НА ПЛОЩІ МАНЕВРУВАННЯ

Вказівки зайняття РД*



«ВИШКА-1»
Я «АЕРОДРОМНА-2»
ПРОШУ ДОЗВІЛ ЗАЙНЯТИ РД «БРАВО» З РД «ЧАРЛІ 1» ДО
РД- А6 «АЕРОДРОМНА-2» ТА 9 ОДИНИЦЬ ТЕХНІКИ



«АЕРОДРОМНА-2»
Я «ВИШКА-1»
ДОЗВОЛЯЮ ЗАЙНЯТИ РД «БРАВО» ДО РД- А6
«АЕРОДРОМНА-2» ТА 9 ОДИНИЦЬ ТЕХНІКИ



«ВИШКА-2»
Я, «АЕРОДРОМНА-1»
ВАС ЗРОЗУМІВ ДОЗВОЛИЛИ
ЗАЙМАЮ ЗПС-2 ДЛЯ ОГЛЯДУ
ЗВІЛЬНЕННЯ ДОПОВІМ



«ВИШКА-2»
Я, «АЕРОДРОМНА-1»
ЗПС-2 ЗВІЛЬНИВ НА РД-11
ЗПС 36Л ЧИСТА, ЕФЕКТИВНІСТЬ ГАЛЬМУВАННЯ
ХОРОША, СТОРОННІХ ПРЕДМЕТІВ НЕ ВИЯВЛЕНО



«АЕРОДРОМНА-1»
Я, «ВИШКА-2»
ВАС ЗРОЗУМІВ ЗПС-2 ЗВІЛЬНЕНА
ЗПС 36Л ЧИСТА, ЕФЕКТИВНІСТЬ ГАЛЬМУВАННЯ
ХОРОША, СТОРОННІХ ПРЕДМЕТІВ НЕ ВИЯВЛЕНО

* наведені приклади фразеології радіотелефонного зв'язку є приблизними.

8.6.4 ЗАВДАННЯ НА НАЗЕМНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ

Передача завдання на наземне обслуговування*



«АВТОБУС-1» – ДИСПЕТЧЕРУ



ДИСПЕТЧЕР – «АВТОБУСУ-1»



«АВТОБУС-1» – ДИСПЕТЧЕРУ
ПАСАЖИРИ НА ПРИБУТТЯ
МС D12 РЕЙС НОМЕР PS000 З БАРСЕЛОНИ
ДОСТАВИТИ ПАСАЖИРІВ ДО ЗАЛУ ПРИБУТТЯ
МІЖНАРОДНИХ РЕЙСІВ



ДИСПЕТЧЕР – «АВТОБУСУ-1»
ПІДТВЕРДЖУЮ
ПАСАЖИРИ НА ПРИБУТТЯ
МС D12 РЕЙС НОМЕР PS000 З БАРСЕЛОНИ
ДОСТАВИТИ ПАСАЖИРІВ ДО ЗАЛУ ПРИБУТТЯ
МІЖНАРОДНИХ РЕЙСІВ

...після виконання завдання



ДИСПЕТЧЕР – «АВТОБУСУ-1»
ПАСАЖИРІВ ДОСТАВЛЕНО ДО ЗАЛУ ПРИБУТТЯ
МІЖНАРОДНИХ РЕЙСІВ
ВІЛЬНИЙ



«АВТОБУС-1» – ДИСПЕТЧЕРУ
ВАС ЗРОЗУМІВ

* наведені приклади фразеології радіотелефонного зв'язку є приблизними.

8.6.5 СВІТЛОВІ СИГНАЛИ АДВ

8.6.5.1 У разі відмови радіозв'язку та за наявності відповідного обладнання наведені нижче сигнали АДВ мають такі значення:

Сигнали аеродромно-диспетчерської вишки для транспортних засобів

Зелені спалахи 	Дозвіл на перетин посадкової площі або виїзд на руліжну доріжку
Постійний червоний 	STOP
Червоні спалахи 	Звільнити посадкову площу або руліжну доріжку, остерігатися повітряних суден
Білі спалахи 	Звільнити площу маневрування згідно з місцевими інструкціями



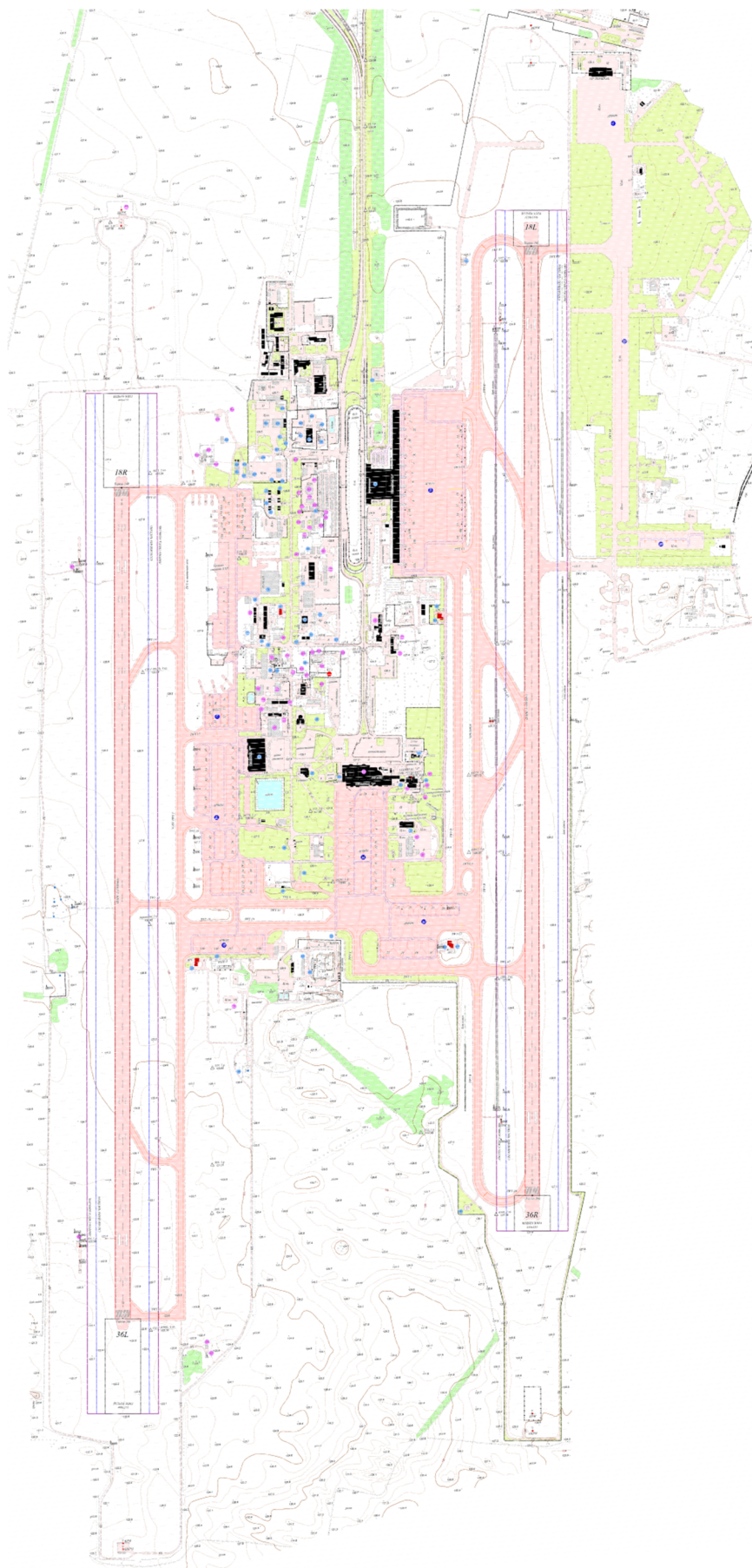
УВАГА! Стережіться ПС та завжди поступайтеся їм дорогою!

8.6.5.2 В аварійних ситуаціях або у випадку, коли зазначені у п.8.6.4.1 сигнали не дотримуються, на ЗПС або РД, яка обладнана світлосигнальною системою, повинні використовуватись перераховані нижче сигнали, які мають наступні значення:

Миготіння вогнями ЗПС або РД


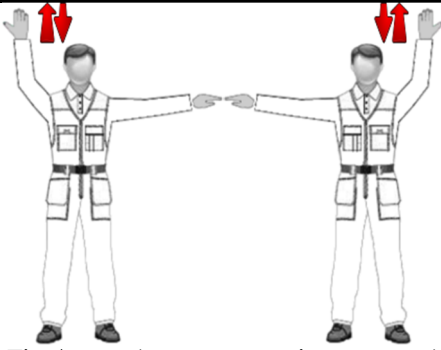



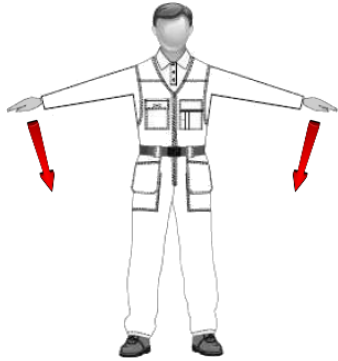

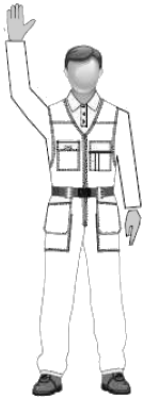

Негайно звільніть ЗПС або РД та слідкуйте за світловим сигналом, що подається АДВ

План аеродрому



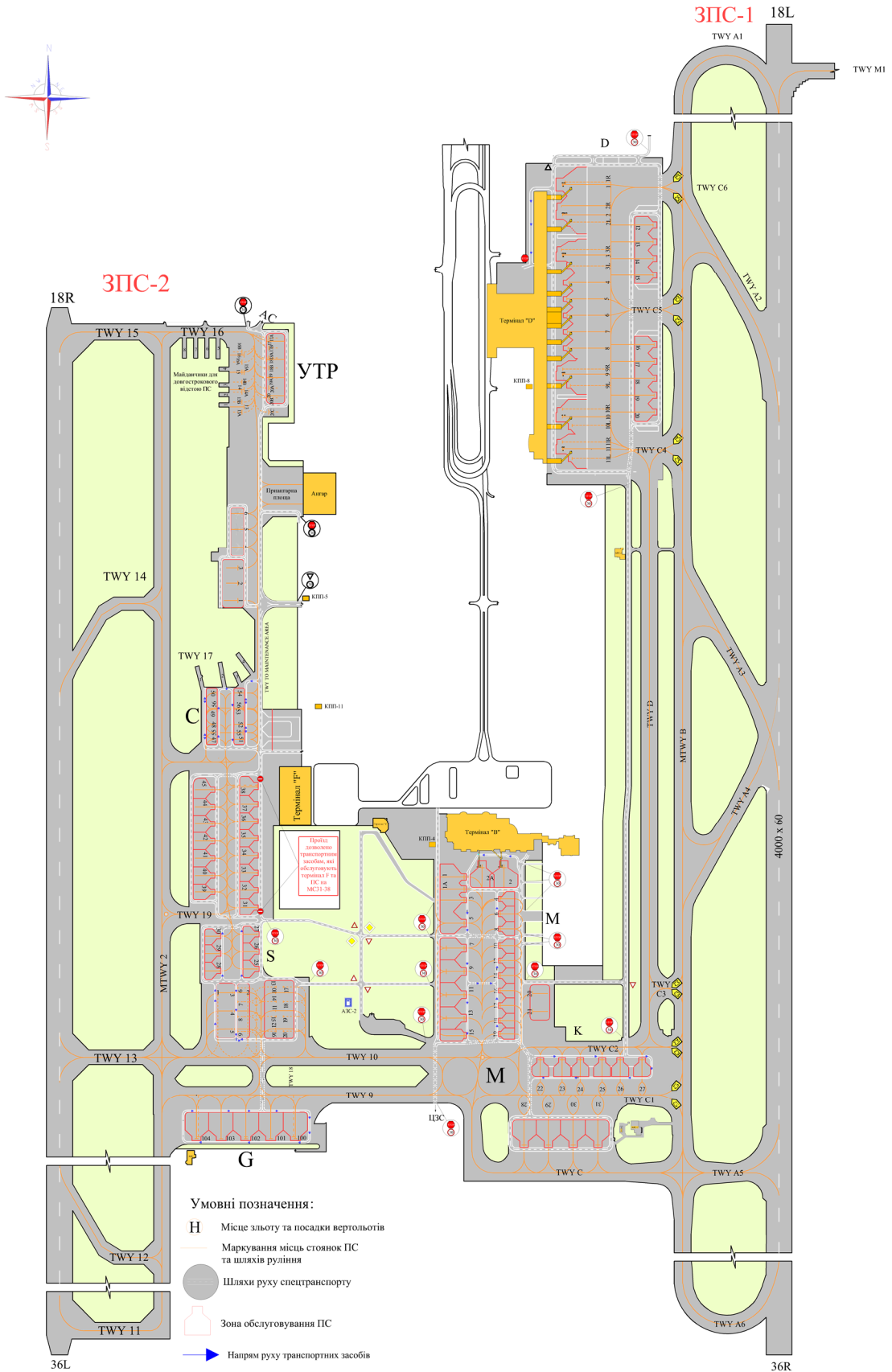
Додаток 2

Сигнали для водіїв транспортних засобів при наземному обслуговуванні

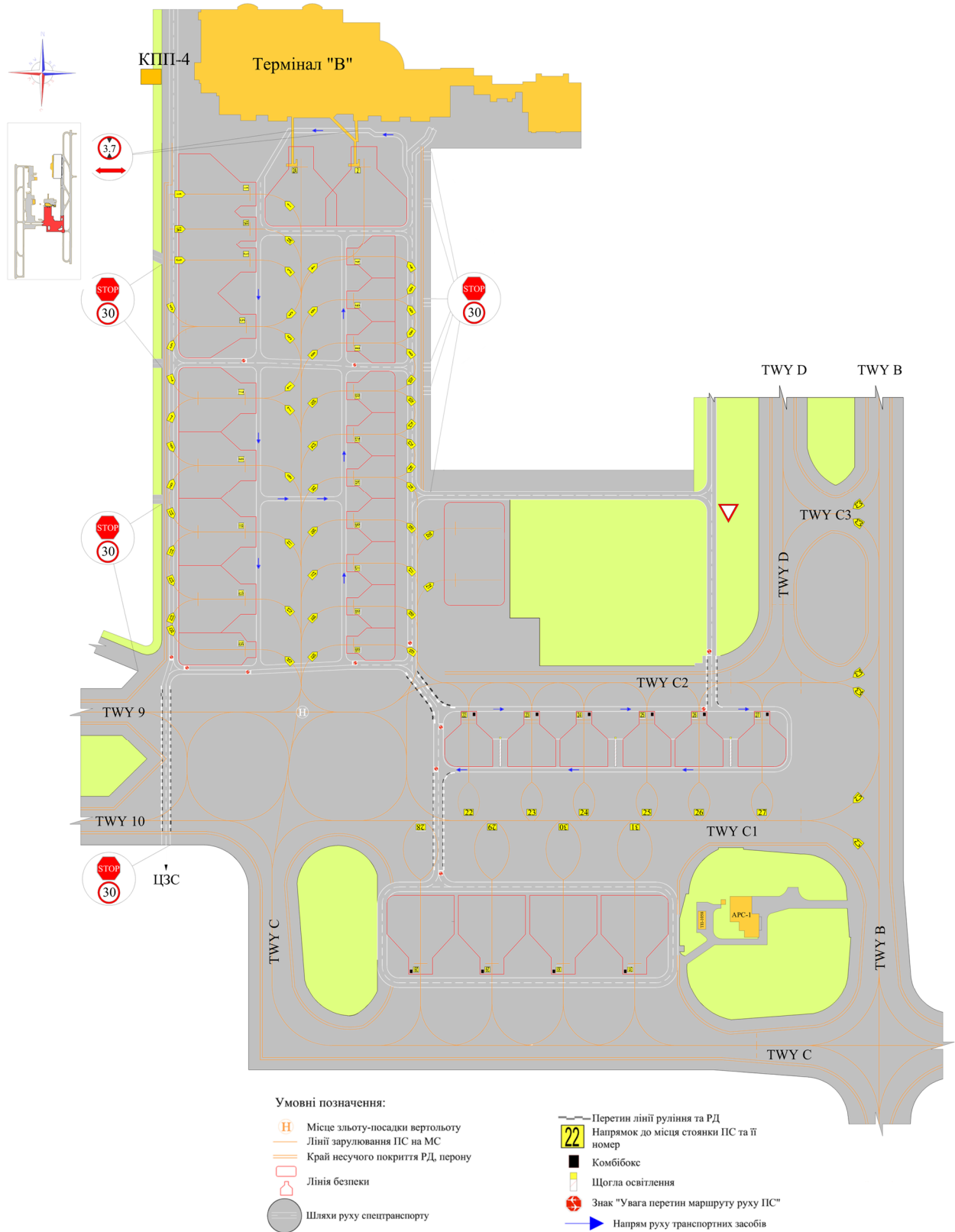
1 «ЇДЬ НА МЕНЕ»	2 «ВІЗЬМИ ВПРАВО/ВЛІВО»	3 «ЗУПИНІТЬСЯ»
 <p>Руки підняті угору долонями назад та рухаються назад-вперед</p>	 <p>Ліва/права (протилежна від напрямку) рука витягнута горизонтально у сторону долонею донизу, права/ліва рука піднята та рухається вперед-назад (по ходу напрямку руху)</p>	 <p>Руки підняті угору та декілька раз схрещуються над головою</p>
4 «ВІД'ЇДЖАЙТЕ ДЛЯ ПОВТОРЕННЯ МАНЕВРУВАННЯ»	5 «ПІДНІМІТЬ РОБОЧЕ ОБЛАДНАННЯ»	6 «ОПУСТИТЬ РОБОЧЕ ОБЛАДНАННЯ»
 <p>Руки опущені та декілька раз схрещуються у ніг перед собою</p>	 <p>Руки витягнуті горизонтально у сторони долонями угору та рухаються вгору-у сторони</p>	 <p>Руки витягнуті горизонтально у сторони долонями донизу та рухаються вниз-у сторони</p>
7 «ПРИПИНІТИ ПІДЙОМ/ОПУСКАННЯ РОБОЧОГО ОБЛАДНАННЯ»	8 «УСЕ В ПОРЯДКУ»	9 «ВІД'ЇДЖАЙТЕ»
 <p>Руки витягнуті горизонтально у сторони долонями вперед та рухаються вперед-у сторони</p>	 <p>Права рука, піднята угору, нерухома, ліва рука опущена</p>	 <p>Права рука, піднята угору долонею вперед, рухається вперед-назад, ліва рука опущена</p>

Додаток 3

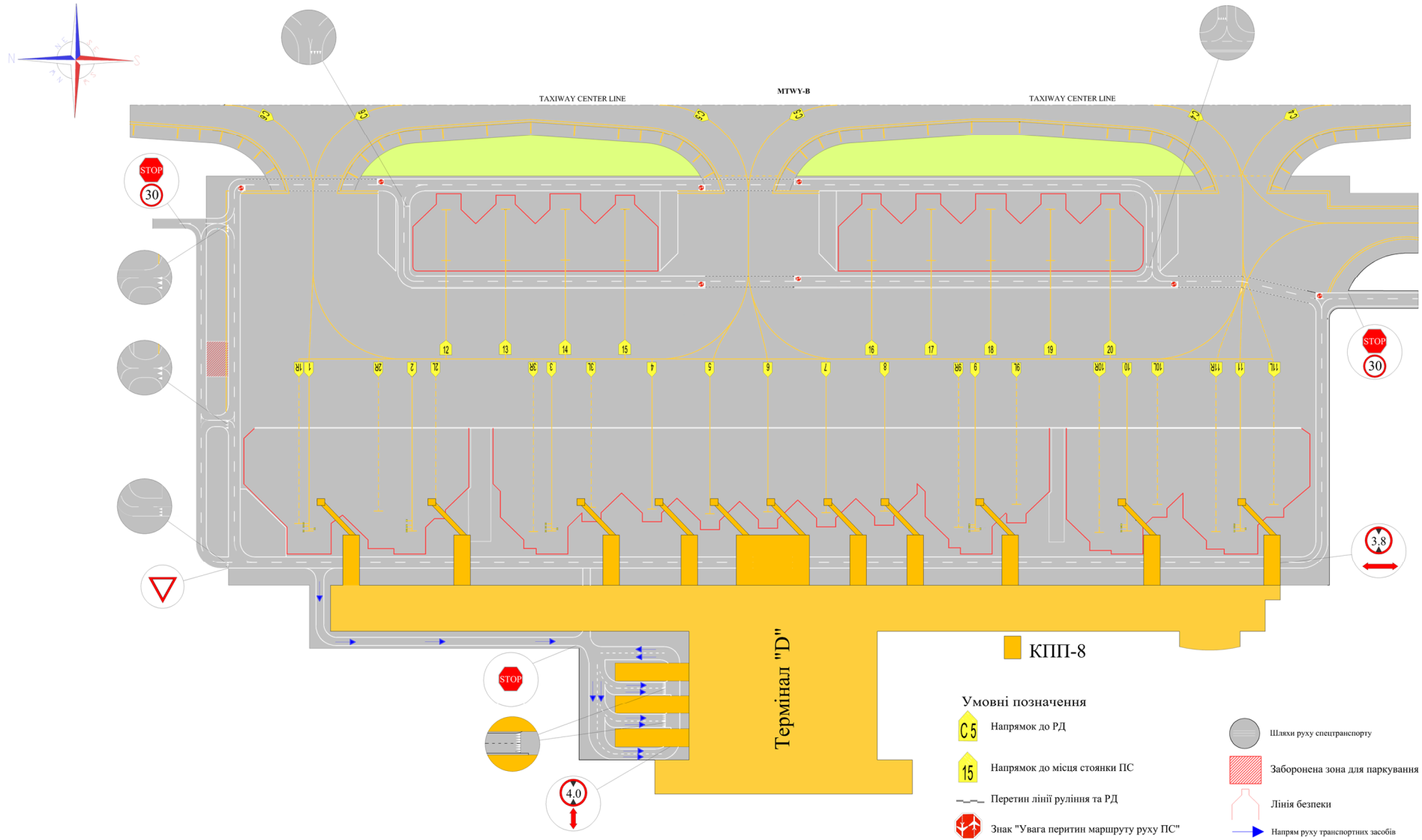
Схеми руху транспортних засобів по робочій площі аеродрому Київ (Бориспіль)



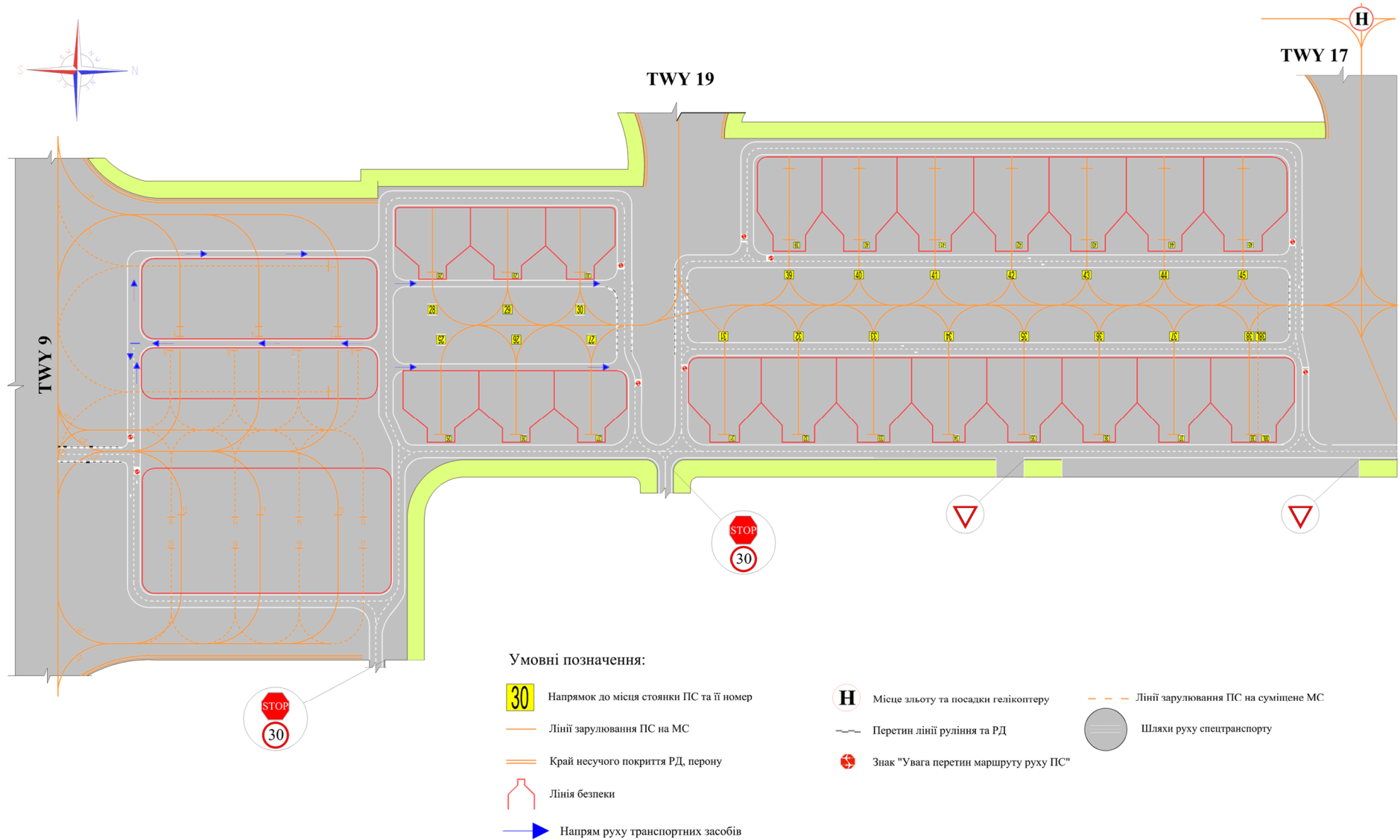
Перон М



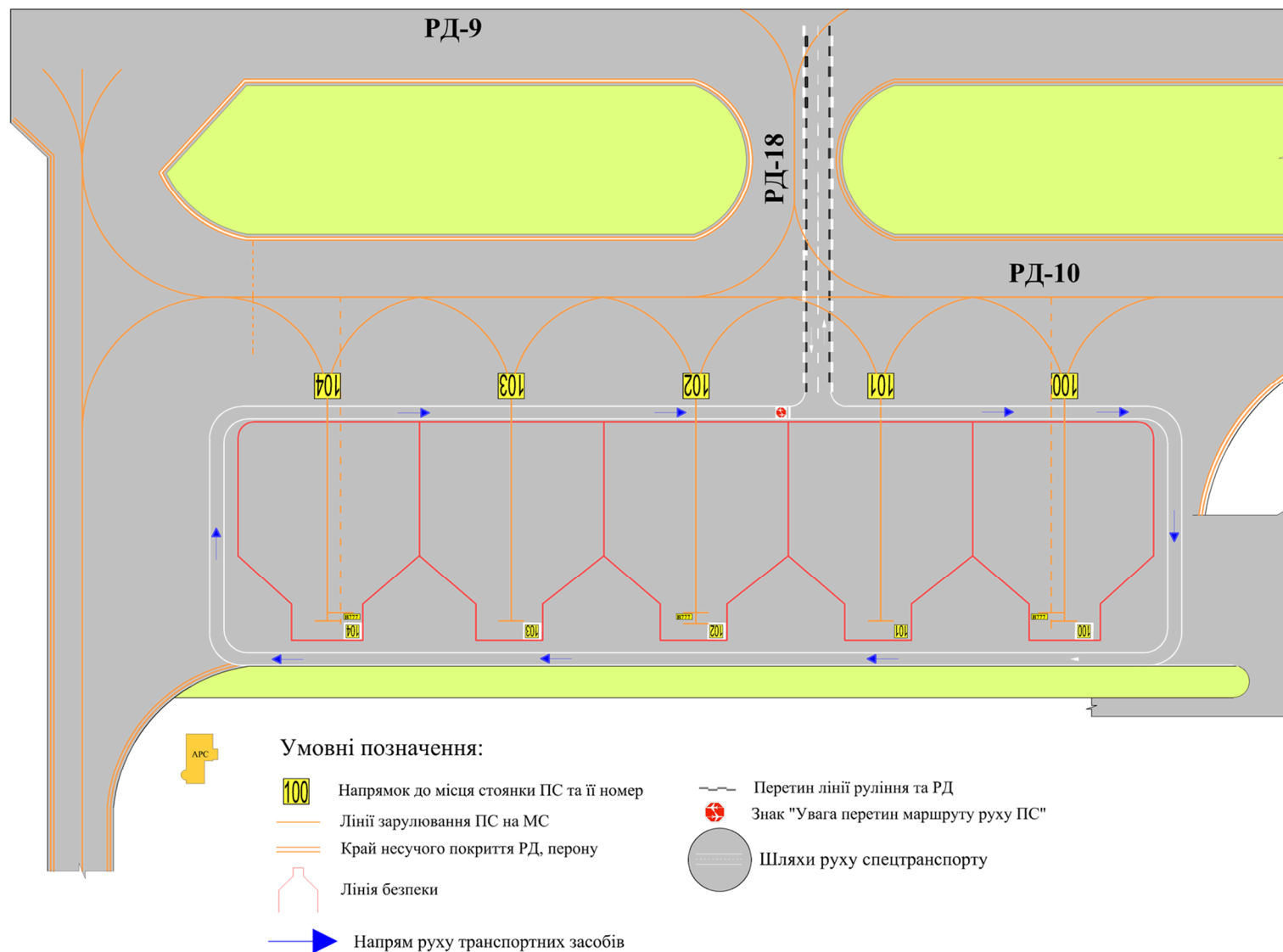
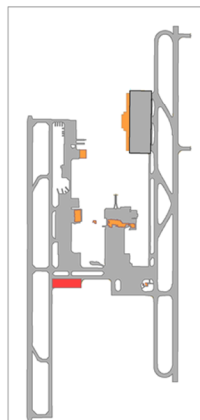
Перон D



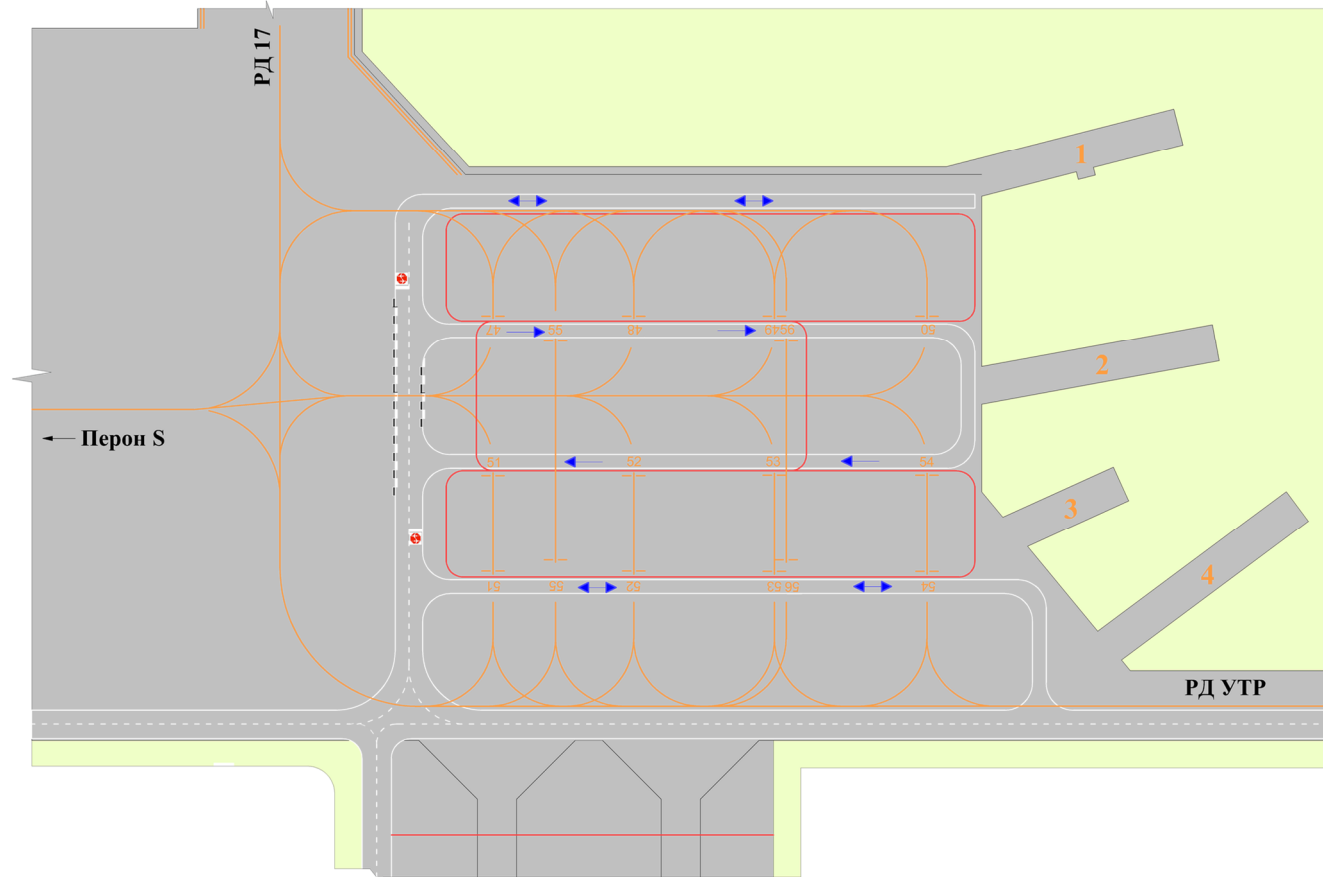
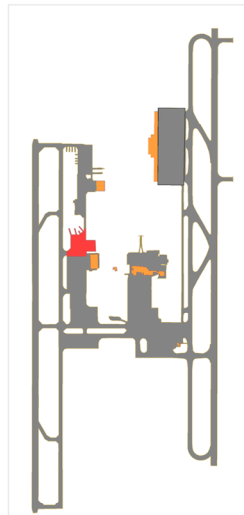
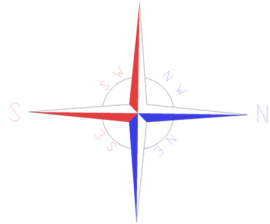
Перон S



Перон G

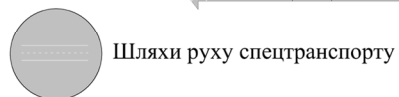


Перон С

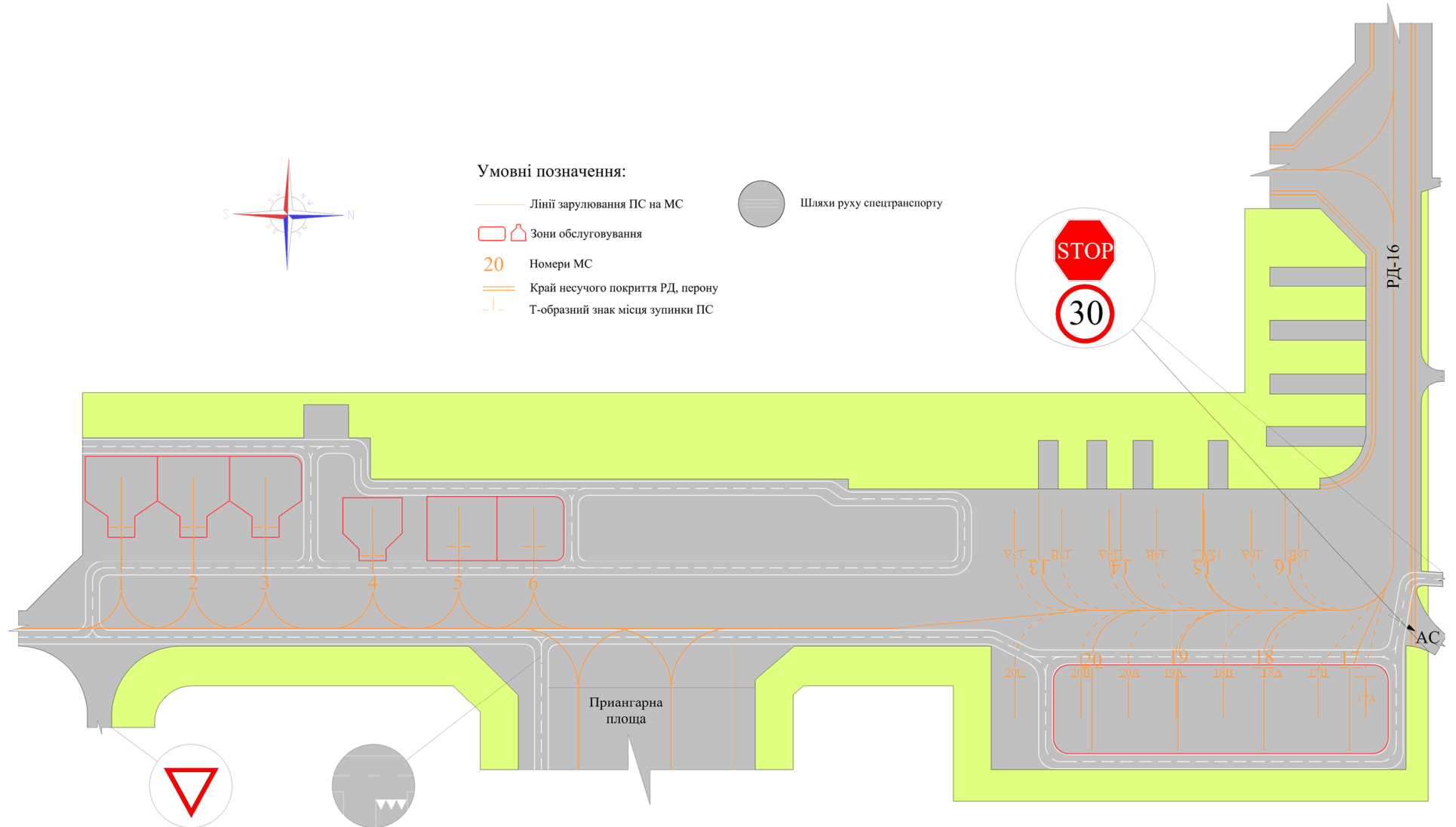


Умовні позначення:

- 47 Номери МС
- Вісі руління
- Край несучого покриття РД, перону
- Зони обслуговування
- T Т-образний знак місця зупинки ПС
- ▶ Напрямок руху транспортних засобів



Групові МС ділянки трудомістких робіт



Обмеження щодо руху спецтранспорту при рулінні ПС по РД

При рулінні ПС коду Е по:

- РД10 – рух спецтранспорту вздовж північної сторони МС G100-104 забороняється;
- РД17 – рух спецтранспорту вздовж північної сторони перону S забороняється;
- МР М – рух спецтранспорту вздовж західної сторони парного ряду (МС М4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 19) та вздовж східної сторони непарного ряду (МС М3, 5, 7, 9, 11, 13, 15) забороняється;
- РД10, РД18, вздовж МС S3-5, 28-30, МР Т5 – рух спецтранспорту вздовж західної сторони ряду МС S31-38 та вздовж східної сторони МС S39-45 забороняється;
- РД С1 – рух спецтранспорту вздовж південної сторони МС М22-27 та північної сторони МС М 28-31 забороняється.

При рулінні ПС коду С по:

- РД С2 – рух спецтранспорту вздовж північної сторони МС М22-27 забороняється;
- МР Т1 – рух спецтранспорту вздовж західної сторони МС S3-5 забороняється;
- МР Т4 – рух спецтранспорту вздовж східної сторони МС S17-20 забороняється.

При буксируванні ПС по ділянці від РД17 до групових МС ДТР:

- рух транспортних засобів припиняється та звільняються шляхи руху, забезпечивши безпечну відстань до ПС, що буксирують.