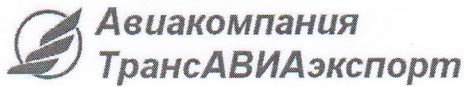


Открытое акционерное общество
«АВИАКОМПАНИЯ ТРАНСАВИАЭКСПОРТ»



РОНО - 2021

УТВЕРЖДАЮ

Директор
ОАО «Авиакомпания
Трансавиаэкспорт»



Ю.В. Хлебус

«01» ноября 2023

РУКОВОДСТВО ПО ОРГАНИЗАЦИИ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Издание 1, Изменение 3

Минск 2023



Рэспубліка Беларусь

Адкрытае акцыянернае
таварыства
«АВІАКАМПАНІЯ
ТРАНСАВІАЭКСПАРТ»

Республика Беларусь

Открытое акционерное
общество
«АВИАКОМПАНИЯ
ТРАНСАВИАЭКСПОРТ»

ЗАГАД

ПРИКАЗ

30.10.2023 № 257
г. Минск

г. Минск

О введении в действие изменения №3
Руководства по организации
наземного обслуживания
ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт»

В целях актуализации Руководства по организации наземного обслуживания и приведение в соответствие с требованиями Авиационных правил, СМК, IOSA и совершенствования процедур организации наземного обслуживания

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Ввести в действие с 01.11.2023 издание №1 изменение №3 Руководства по организации наземного обслуживания (далее – РОНО-2021) ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» (далее – авиакомпания).

2. Ведущему инженеру отдела продаж и организации наземного обслуживания службы организации перевозок Нестеренко Д.А. разместить электронную копию РОНО-2021 изд.1 изм.3 для сотрудников ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» на файловом сервере по адресу: \\Server\документы\Для всех\РОНО.

3. Ведущему инженеру группы информационно-коммуникационных технологий Кегелесу А.С. разместить электронную копию РОНО-2021 изд.1 изм.3 для персонала сторонних организаций на сайт авиакомпании www.transaviaexport.com.

4. Заместителю директора по лётной работе С.Н. Морозову, начальнику авиационно-технической базы (далее – АТБ) Романову В.Н., начальнику отдела управления качеством (далее – ОУК) Бабаевой М.Р., начальнику службы организации перевозок Иодо Т.М. организовать ознакомление работников подразделений с введённым документом, электронные копии листов ознакомления предоставить в службу организации перевозок.

Срок исполнения – 15.11.2023.

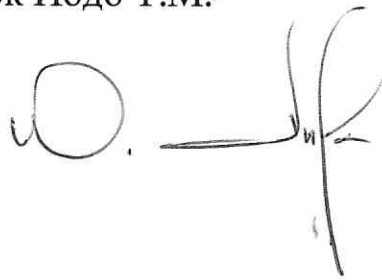
5. Заместителю директора по лётной работе С.Н. Морозову, начальнику АТБ Романову В.Н., начальнику ОУК Бабаевой М.Р. в части касающейся при необходимости провести работу по внесению изменений в руководящие документы подразделений в соответствии с требованиями введённого документа.


Срок исполнения – 31.12.2023.

6. Признать утратившим силу издание №1 изменение №2 РОНО 01-2021, утверждённое приказом №136 от 30.06.2022 «О введении в действие Руководства по организации наземного обслуживания ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт».

7. Контроль за исполнением приказа возложить на начальника службы организации перевозок Иодо Т.М.

Директор

 Ю.В.Хлебус

 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	1	0	15.03.2021

СОДЕРЖАНИЕ

Лист согласования
Лист регистрации изменений
Перечень действующих страниц
Перечень держателей руководства
Требования к оформлению
Глоссарий
Условные обозначения и сокращения

ГЛАВА 1. ВВЕДЕНИЕ

- 1.1. Общие сведения об ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт»
- 1.2. Деятельность ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» в области наземного обслуживания
- 1.3. Цель руководства
- 1.4. Область применения руководства
- 1.5. Контроль за исполнением положений руководства
- 1.6. Обязанности и ответственность персонала
- 1.7. Порядок внесения поправок и изменений в руководство
- 1.8. Обеспечение качества в ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт»

ГЛАВА 2. ОСНОВНЫЕ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ В ПРОЦЕССЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА

- 2.1. Общие правила безопасности на перроне при обслуживании воздушного судна
- 2.2. Опасные зоны
- 2.3. Зона обслуживания и ограничения размещения наземного оборудования, линия безопасной остановки средств наземного обслуживания
- 2.4. Посторонние предметы
- 2.5. Общие инструкции по технике безопасности для наземного оборудования
- 2.6. Основные требования по эксплуатации наземного оборудования для обслуживания грузовых перевозок
- 2.7. Наземное немоторизированное оборудование для обслуживания грузовых перевозок
- 2.8. Общие требования по эксплуатации и расстановке наземного оборудования




 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	2	3	01.11.2023

- 2.9. Общие требования по эксплуатации пассажирского трапа
- 2.10. Общие требования по эксплуатации тягача
- 2.11. Техника безопасности при заправке / сливе топлива
- 2.12. Обслуживание при неблагоприятных погодных условиях
- 2.13. Визуальные сигналы
- 2.14. Обслуживание системы удаления отходов
- 2.15. Заправка питьевой водой
- 2.16. Внутренняя уборка воздушного судна
- 2.17. Безопасность во время операций по удалению льда / предотвращению обледенения воздушного судна

ГЛАВА 3. ПОЛНЫЙ ЦИКЛ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА

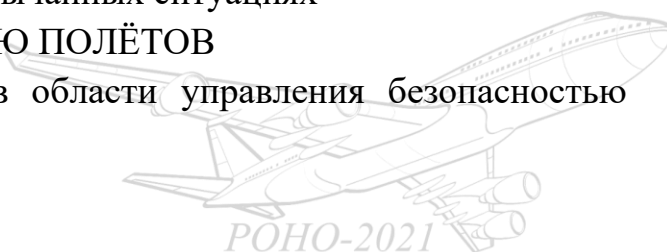
- 3.1. Прибытие воздушного судна на стоянку
- 3.2. Установка упорных колодок
- 3.3. Конусы безопасности
- 3.4. Двери воздушного судна
- 3.5. Отправление воздушного судна
- 3.6. Механизированная буксировочная установка с безводильным тягачом основной стойки
- 3.7. Отправление воздушного судна с открытой стоянки
- 3.8. Буксировка воздушного судна носом вперед (вытягивание)
- 3.9. Дезинсекционная обработка
- 3.10. Противообледенительная обработка
- 3.11. Заправка воздушного судна
- 3.12. Транспортные средства на территории аэродрома

ГЛАВА 4. АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

- 4.1. Политика ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» в области авиационной безопасности
- 4.2. Безопасность груза
- 4.3. Безопасность бортового питания и бортовых запасов
- 4.4. Меры безопасности при уборке на борту ВС
- 4.5. Безопасность ВС
- 
 4.6. Ответные действия в связи с актами незаконного вмешательства в деятельность авиакомпании
- 4.7. Процедуры по действиям в чрезвычайных ситуациях

ГЛАВА 5. УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЁТОВ

- 5.1. Деятельность авиакомпании в области управления безопасностью полётов



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	3	0	15.03.2021

5.2. Обеспечение функционирования СУБП при организации наземного обслуживания ВС


ГЛАВА 6. ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА

- 6.1. Набор персонала в службу организации перевозок
- 6.2. Система подготовки персонала
- 6.3. Первоначальная подготовка персонала
- 6.4. Периодическая подготовка персонала
- 6.5. Требования, предъявляемые к учебным организациям

ГЛАВА 7. ПРИЛОЖЕНИЯ


- 7.1. Структура ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт»
- 7.2. Программа по обучению ведения документации
- 7.3. Учебный план к программе по обучению ведения документации
- 7.4. Программа по организации наземного обслуживания
- 7.5. Учебный план к программе по организации наземного обслуживания
- 7.6. Ведомость принятия зачётов у персонала службы организации перевозок



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	4	0	15.03.2021

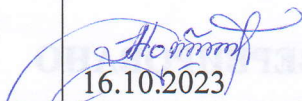
ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	5	3	01.11.2023

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ


Рег. номер документа	Издание	Изменение	Дата изменения	Классификация изменений	
РОНО – 2021	1	3	01.11.2023	<input type="checkbox"/> Значительные	<input checked="" type="checkbox"/> Незначительные

Полное наименование документа		Руководство по организации наземного обслуживания	
Вид документа (уровень)		Руководство (Первый)	
Разработчик документа / Ответственное лицо	Должность	Ведущий инженер	
	Ф.И.О.	Нестеренко Дарья Александровна	
	E-mail	d.nesterenko@transaviaexport.com	
	Подпись, Дата	 16.10.2023	

Согласовано:

Должность	Дата	Подпись	Ф.И.О.
Начальник отдела управления качеством	16.10.2023		М.Ф. Бабаева
Начальник службы организации перевозок	16.10.2023		Т.М. Иодо
Начальник авиационно-технической базы	30.10.2023		В.Н. Романов
Заместитель директора по лётной работе	16.10.2023		С.Н. Морозов
Начальник инспекции по безопасности полётов	16.10.2023		И.В. Гуцу
Начальник службы авиационной безопасности	16.10.2023		П.И. Болкунович



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	6	0	15.03.2021

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	7	3	01.11.2023

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ


№ изм.	№ главы	№ страницы		Приказ и дата утверждения	Дата внесения изменения	Ф.И.О. лица, вносившего изменение
		новых	изъятых			
1	0	5, 7, 9, 13, 14, 15, 16	5, 7, 9, 13, 14, 15, 16	Приказ №76 от 30.03.2021	31.03.2021	Нестеренко Д.А.
1	3	53, 61, 79а, 79б, 79в, 79г, 79д, 79е	53, 61	Приказ №76 от 30.03.2021	31.03.2021	Нестеренко Д.А.
1	4	23, 24	23	Приказ №76 от 30.03.2021	31.03.2021	Нестеренко Д.А.
2	0	5, 7, 9, 12, 14, 15, 16, 18	5, 7, 9, 12, 14, 15, 16, 18	Приказ №136 от 30.06.2022	01.07.2022	Нестеренко Д.А.
2	3	9	9, 79а, 79б, 79в, 79г, 79д, 79е	Приказ №136 от 30.06.2022	01.07.2022	Нестеренко Д.А.
2	4	4, 5	4, 5	Приказ №136 от 30.06.2022	01.07.2022	Нестеренко Д.А.
2	5	4, 6, 12, 13, 14, 15	4, 6, 12, 13, 14, 15	Приказ №136 от 30.06.2022	01.07.2022	Нестеренко Д.А.
3	0	2, 5, 7, 9, 10, 12, 14, 15, 16, 18,	2, 5, 7, 9, 10, 12, 14, 15, 16, 18,	Приказ №257 от 30.10.2023	01.11.2023	Нестеренко Д.А.
3	1	4, 9, 10	4, 9, 10	Приказ №257 от 30.10.2023	01.11.2023	Нестеренко Д.А.
3	2	8, 54	8, 54	Приказ №257 от 30.10.2023	01.11.2023	Нестеренко Д.А.
3	4	1, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20	1, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24	Приказ №257 от 30.10.2023	01.11.2023	Нестеренко Д.А.
3	5	3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12	3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12	Приказ №257 от 30.10.2023	01.11.2023	Нестеренко Д.А.
3	7	2	2	Приказ №257 от 30.10.2023	01.11.2023	Нестеренко Д.А.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	8	0	15.03.2021

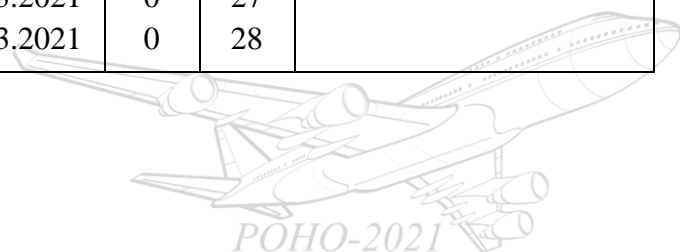
ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО




 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	9	3	01.11.2023

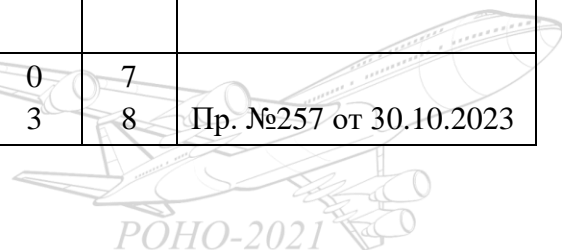
ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

№ главы, подглавы	Дата изменения	№ Изм.	№ стр.	№ и дата приказа введения в действие
Титульный лист	01.11.2022	3	1	Пр. №257 от 30.10.2023
Содержание	15.03.2021	0	1	Пр. №257 от 30.10.2023
	01.11.2023	3	2	
	15.03.2021	0	3	
Зарезервировано	15.03.2021	0	4	
Лист согласования	01.11.2023	3	5	Пр. №257 от 30.10.2023
Зарезервировано	15.03.2021	0	6	
Лист регистрации изменений	01.11.2023	3	7	Пр. №257 от 30.10.2023
Зарезервировано	15.03.2021	0	8	
Перечень действующих страниц	01.11.2023	3	9	Пр. №257 от 30.10.2023
	01.11.2023	3	10	Пр. №257 от 30.10.2023
	15.03.2021	0	11	
	01.11.2023	3	12	Пр. №257 от 30.10.2023
	31.03.2021	1	13	Пр. №76 от 30.03.2021
	01.11.2023	3	14	Пр. №257 от 30.10.2023
	01.11.2023	3	15	Пр. №257 от 30.10.2023
01.11.2023	3	16	Пр. №257 от 30.10.2023	
Зарезервировано	15.03.2021	0	17	
Перечень держателей руководства	01.11.2023	3	18	Пр. №257 от 30.10.2023
Зарезервировано	15.03.2021	0	19	
Требования к оформлению	15.03.2021	0	20	
	15.03.2021	0	21	
	15.03.2021	0	22	
Зарезервировано	15.03.2021	0	23	
Глоссарий	15.03.2021	0	24	
	15.03.2021	0	25	
	15.03.2021	0	26	
	15.03.2021	0	27	
	15.03.2021	0	28	



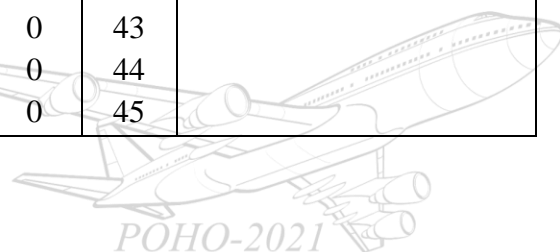
 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	10	3	01.11.2023

№ главы, подглавы	Дата изменения	№ Изм.	№ стр.	№ и дата приказа введения в действие
Зарезервировано	15.03.2021	0	29	
Условные обозначения и сокращения	15.03.2021	0	30	
	15.03.2021	0	31	
	15.03.2021	0	32	
Зарезервировано	15.03.2021	0	33	
ГЛАВА 1. ВВЕДЕНИЕ				
Содержание	15.03.2021	0	1	
Общие сведения об ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт»	15.03.2021	0	2	
Деятельность ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» в области наземного обслуживания	15.03.2021	0	3	Пр. №257 от 30.10.2023
	01.11.2023	3	4	
	15.03.2021	0	5	
Цель руководства	15.03.2021	0	6	
Область применения руководства	15.03.2021	0	7	
Контроль за исполнением руководства	15.03.2021	0	8	
Обязанности и ответственность персонала	01.11.2023	3	9	Пр. №257 от 30.10.2023
Порядок внесения поправок и изменений в руководство	01.11.2023	3	10	Пр. №136 от 30.06.2022
	15.03.2021	0	11	
Обеспечение качества в ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт»	15.03.2021	0	12	
	15.03.2021	0	13	
	15.03.2021	0	14	
Зарезервировано	15.03.2021	0	15	
ГЛАВА 2. ОСНОВНЫЕ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ В ПРОЦЕССЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА				
Содержание	15.03.2021	0	1	
Общие правила безопасности на перроне при обслуживании воздушного судна	15.03.2021	0	2	
	15.03.2021	0	3	
Опасные зоны	15.03.2021	0	4	
	15.03.2021	0	5	
Зона обслуживания и ограничения размещения наземного оборудования, линия безопасной остановки средств наземного обслуживания	15.03.2021	0	6	
Посторонние предметы	15.03.2021	0	7	Пр. №257 от 30.10.2023
	01.11.2023	3	8	



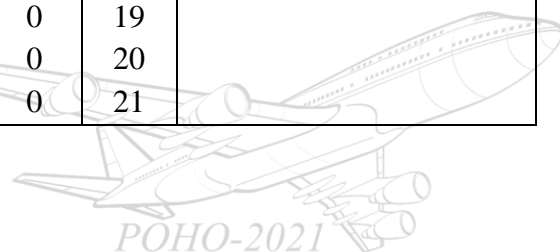
 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	11	0	15.03.2021

№ главы, подглавы	Дата изменения	№ Изм.	№ стр.	№ и дата приказа введения в действие
Общие инструкции по технике безопасности для наземного оборудования	15.03.2021	0	9	
Основные требования по эксплуатации наземного оборудования для обслуживания грузовых перевозок	15.03.2021	0	10	
	15.03.2021	0	11	
Наземное немоторизированное оборудование для обслуживания грузовых перевозок	15.03.2021	0	12	
	15.03.2021	0	13	
Требования по эксплуатации и расстановке наземного оборудования	15.03.2021	0	14	
	15.03.2021	0	15	
	15.03.2021	0	16	
	15.03.2021	0	17	
Общие требования по эксплуатации пассажирского трапа	15.03.2021	0	18	
	15.03.2021	0	19	
Общие требования по эксплуатации тягача	15.03.2021	0	20	
Техника безопасности при заправке / сливе топлива	15.03.2021	0	21	
	15.03.2021	0	22	
	15.03.2021	0	23	
	15.03.2021	0	24	
Обслуживание при неблагоприятных погодных условиях	15.03.2021	0	25	
	15.03.2021	0	26	
	15.03.2021	0	27	
	15.03.2021	0	28	
	15.03.2021	0	29	
Визуальные сигналы	15.03.2021	0	30	
	15.03.2021	0	31	
	15.03.2021	0	32	
	15.03.2021	0	33	
	15.03.2021	0	34	
	15.03.2021	0	35	
	15.03.2021	0	36	
	15.03.2021	0	37	
	15.03.2021	0	38	
	15.03.2021	0	39	
	15.03.2021	0	40	
	15.03.2021	0	41	
	15.03.2021	0	42	
	15.03.2021	0	43	
	15.03.2021	0	44	
15.03.2021	0	45		



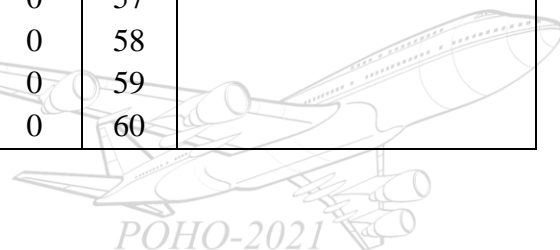
 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	12	3	01.11.2023


№ главы, подглавы	Дата изменения	№ Изм.	№ стр.	№ и дата приказа введения в действие
	15.03.2021	0	46	
Обслуживание системы удаления отходов	15.03.2021	0	47	
	15.03.2021	0	48	
	15.03.2021	0	49	
	15.03.2021	0	50	
Заправка питьевой водой	15.03.2021	0	51	
	15.03.2021	0	52	
	15.03.2021	0	53	
	01.11.2023	3	54	Пр. №257 от 30.10.2023
Внутренняя уборка воздушного судна	15.03.2021	0	55	
	15.03.2021	0	56	
	15.03.2021	0	57	
	15.03.2021	0	58	
Безопасность во время операций по удалению льда / предотвращению обледенения воздушного судна	15.03.2021	0	59	
	15.03.2021	0	60	
	15.03.2021	0	61	
	15.03.2021	0	62	
Зарезервировано	15.03.2021	0	63	
ГЛАВА 3. ПОЛНЫЙ ЦИКЛ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА				
Содержание	15.03.2021	0	1	
Прибытие воздушного судна на стоянку	15.03.2021	0	2	
	15.03.2021	0	3	
	15.03.2021	0	4	
	15.03.2021	0	5	
	15.03.2021	0	6	
	15.03.2021	0	7	
	15.03.2021	0	8	
Установка упорных колодок	01.07.2022	2	9	Пр. №136 от 30.06.2022
	15.03.2021	0	10	
Конусы безопасности	15.03.2021	0	11	
	15.03.2021	0	12	
	15.03.2021	0	13	
Двери воздушного судна	15.03.2021	0	14	
	15.03.2021	0	15	
	15.03.2021	0	16	
	15.03.2021	0	17	
	15.03.2021	0	18	
	15.03.2021	0	19	
	15.03.2021	0	20	
	15.03.2021	0	21	



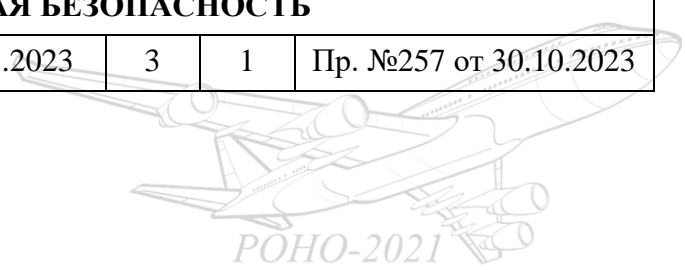
 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	13	1	31.03.2021

№ главы, подглавы	Дата изменения	№ Изм.	№ стр.	№ и дата приказа введения в действие	
Отправление воздушного судна	15.03.2021	0	22		
	15.03.2021	0	23		
	15.03.2021	0	24		
	15.03.2021	0	25		
	15.03.2021	0	26		
	15.03.2021	0	27		
	15.03.2021	0	28		
	15.03.2021	0	29		
	15.03.2021	0	30		
	15.03.2021	0	31		
	15.03.2021	0	32		
	15.03.2021	0	33		
	15.03.2021	0	34		
	15.03.2021	0	35		
	15.03.2021	0	36		
	15.03.2021	0	37		
	15.03.2021	0	38		
	15.03.2021	0	39		
	15.03.2021	0	40		
	Механизированная буксировочная установка с безводильным тягачом основной стойки	15.03.2021	0		41
15.03.2021		0	42		
15.03.2021		0	43		
15.03.2021		0	44		
15.03.2021		0	45		
15.03.2021		0	46		
Отправление воздушного судна с открытой стоянки	15.03.2021	0	47		
	15.03.2021	0	48		
	15.03.2021	0	49		
	15.03.2021	0	50		
Отправление воздушного судна с открытой стоянки	15.03.2021	0	51		
	15.03.2021	0	52		
	31.03.2021	1	53		Пр. №76 от 30.03.2021
	15.03.2021	0	54		
	15.03.2021	0	55		
	15.03.2021	0	56		
	15.03.2021	0	57		
	15.03.2021	0	58		
	15.03.2021	0	59		
	15.03.2021	0	60		




 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	14	3	01.11.2023

№ главы, подглавы	Дата изменения	№ Изм.	№ стр.	№ и дата приказа введения в действие
	31.03.2021	1	61	Пр. №76 от 30.03.2021
Дезинсекционная обработка	15.03.2021	0	62	
Противообледенительная обработка	15.03.2021	0	63	
	15.03.2021	0	64	
	15.03.2021	0	65	
	15.03.2021	0	66	
	15.03.2021	0	67	
	15.03.2021	0	68	
	15.03.2021	0	69	
	15.03.2021	0	70	
	15.03.2021	0	71	
	15.03.2021	0	72	
	15.03.2021	0	73	
	15.03.2021	0	74	
	15.03.2021	0	75	
	15.03.2021	0	76	
Заправка воздушного судна	15.03.2021	0	80	
	15.03.2021	0	81	
	15.03.2021	0	82	
Транспортные средства на территории аэродрома	15.03.2021	0	83	
	15.03.2021	0	84	
	15.03.2021	0	85	
	15.03.2021	0	86	
	15.03.2021	0	87	
	15.03.2021	0	88	
	15.03.2021	0	89	
	15.03.2021	0	90	
	15.03.2021	0	91	
	15.03.2021	0	92	
15.03.2021	0	93		
Зарезервировано	15.03.2021	0	94	
ГЛАВА 4. АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ				
Содержание	01.11.2023	3	1	Пр. №257 от 30.10.2023




 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	15	3	01.11.2023

№ главы, подглавы	Дата изменения	№ Изм.	№ стр.	№ и дата приказа введения в действие
Политика ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» в области авиационной безопасности	15.03.2021	0	2	
	15.03.2021	0	3	
	01.07.2022	2	4	Пр. №136 от 30.06.2022
	01.07.2022	2	5	Пр. №136 от 30.06.2022
Безопасность груза	01.11.2023	3	6	Пр. №257 от 30.10.2023
	01.11.2023	3	7	Пр. №257 от 30.10.2023
Безопасность борtpитания и бортовых запасов	15.03.2021	0	8	
Меры безопасности при уборке на борту ВС	01.11.2023	3	9	Пр. №257 от 30.10.2023
Безопасность ВС	01.11.2023	3	10	Пр. №257 от 30.10.2023
	01.11.2023	3	11	Пр. №257 от 30.10.2023
	01.11.2023	3	12	Пр. №257 от 30.10.2023
	01.11.2023	3	13	Пр. №257 от 30.10.2023
	01.11.2023	3	14	Пр. №257 от 30.10.2023
Ответные действия в связи с актами незаконного вмешательства в деятельность авиакомпании	15.03.2021	0	15	Пр. №257 от 30.10.2023
	15.03.2021	0	16	Пр. №257 от 30.10.2023
Процедуры по действиям в чрезвычайных ситуациях	01.11.2023	3	17	Пр. №257 от 30.10.2023
	01.11.2023	3	18	Пр. №257 от 30.10.2023
	01.11.2023	3	19	Пр. №257 от 30.10.2023
Зарезервировано	01.11.2023	3	20	Пр. №257 от 30.10.2023
ГЛАВА 5. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ				
Содержание	15.03.2021	0	1	
Деятельность авиакомпании в области управления безопасностью полётов	15.03.2021	0	2	
	01.11.2023	3	3	Пр. №257 от 30.10.2023
	01.11.2023	3	4	Пр. №257 от 30.10.2023
	01.11.2023	3	5	Пр. №257 от 30.10.2023
Обеспечение функционирования СУБП при организации наземного обслуживания ВС	01.11.2023	3	6	Пр. №257 от 30.10.2023
	01.11.2023	3	7	Пр. №257 от 30.10.2023
	01.11.2023	3	8	Пр. №257 от 30.10.2023
	01.11.2023	3	9	Пр. №257 от 30.10.2023
	15.03.2021	0	10	
	01.11.2023	3	11	Пр. №257 от 30.10.2023
	01.11.2023	3	12	Пр. №257 от 30.10.2023
	01.07.2022	2	13	Пр. №136 от 30.06.2022
01.07.2022	2	14	Пр. №136 от 30.06.2022	
Зарезервировано	01.07.2022	2	15	Пр. №136 от 30.06.2022
ГЛАВА 6. ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА				
Содержание	15.03.2021	0	1	

 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	16	3	01.11.2023

№ главы, подглавы	Дата изменения	№ Изм.	№ стр.	№ и дата приказа введения в действие
Набор персонала в службу организации перевозок	15.03.2021	0	2	
Система подготовки персонала	15.03.2021	0	3	
	15.03.2021	0	4	
Первоначальная подготовка персонала	15.03.2021	0	5	
	15.03.2021	0	6	
Периодическая подготовка персонала	15.03.2021	0	7	
Требования, предъявляемые к учебным организациям	15.03.2021	0	8	
Зарезервировано	15.03.2021	0	9	
ГЛАВА 7. ПРИЛОЖЕНИЯ				
Содержание	15.03.2021	0	1	
Структура ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт»	01.11.2023	3	2	Пр. №257 от 30.10.2023
Программа по обучению ведения документации	15.03.2021	0	3	
	15.03.2021	0	4	
Учебный план к программе по обучению ведения документации	15.03.2021	0	5	
Программа по организации наземного обслуживания	15.03.2021	0	6	
	15.03.2021	0	7	
	15.03.2021	0	8	
Учебный план к программе по организации наземного обслуживания	15.03.2021	0	9	
	15.03.2021	0	10	
Ведомость принятия зачётов у персонала службы организации перевозок	15.03.2021	0	11	
Зарезервировано	15.03.2021	0	12	



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	17	0	15.03.2021


ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО



ПЕРЕЧЕНЬ ДЕРЖАТЕЛЕЙ РУКОВОДСТВА


№ экз	Держатель экземпляра (Структурное подразделение)	Тип носителя документа	Статус экземпляра	Лицо ответственное за ведение экземпляра
1	Служба организации перевозок	Бумажный	Контрольный	Ведущий инженер ОПиОНО СОП
2	Отдел управления качеством	Электронный (сервер компании)	Рабочий	Начальник ОУК
3	Авиационный отряд	Электронный (сервер компании)	Рабочий	Начальник АО
4	Авиационно- техническая база	Электронный (сервер компании)	Рабочий	Начальник АТБ
5	Инспекция по безопасности полётов	Электронный (сервер компании)	Рабочий	Начальник ИБП



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	19	0	15.03.2021

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	20	0	15.03.2021

ТРЕБОВАНИЯ К ОФОРМЛЕНИЮ

[Руководство по организации наземного обслуживания РОНО – 2021 публикуется на двух языках: русском и английском.

Для переводов используется текст на русском языке, следовательно, если возникают различия между текстом на русском языке и текстом на английском или любом другом языке, текст на русском языке имеет преимущественную силу.

Текст Руководства излагается кратким, ясным языком, исключая различное понимание и толкование.] **GRH 1.5.3.**

Структура Руководства организована следующим образом:

- Лист согласования;
- Лист регистрации изменений;
- Перечень действующих страниц;
- Перечень держателей руководства;
- Требования к оформлению;
- Глоссарий;
- Условные обозначения и сокращения;

Глава 1. Введение;

Глава 2. Основные меры безопасности в процессе обслуживания воздушного судна;

Глава 3. Полный цикл обслуживания воздушного судна;

Глава 4. Авиационная безопасность;


Глава 5. Управление безопасностью полётов;

Глава 6. Подготовка персонала;

Глава 7. Приложения.

Оформление страниц:

Верхний колонтитул страницы Руководства состоит из таблицы, состоящей из 6 основных граф:

 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	1	1	15.03.2021
1	2	3	4	5	6

1 – логотип авиакомпании;

2 – название документа;

3 – номер главы;

4 – номер страницы;

5 – номер изменения;

6 – дата ввода в действие.

Рисунок 1 – колонтитул Руководства



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	21	0	15.03.2021

Главы, разделы, пункты и подпункты нумеруются арабскими цифрами.

Разделы обозначаются номером главы с добавлением через точку порядкового номера. В каждой главе нумерация раздела начинается с первого номера.

Пункты обозначаются номером главы с добавлением через точку раздела и затем через точку порядкового номера.

Подпункты обозначаются номером пункта с добавлением через точку порядкового номера.

Служебные отметки:



Внимание! Обозначает предостережение общего характера;



Опасно! Обозначает опасность для человека;



Дополнение! Обозначает новую информацию, включенную в руководство.

Курсивный шрифт в настоящем Руководстве используется для обозначения:

- названий руководств и документов;
- примечаний;
- терминов и определений.

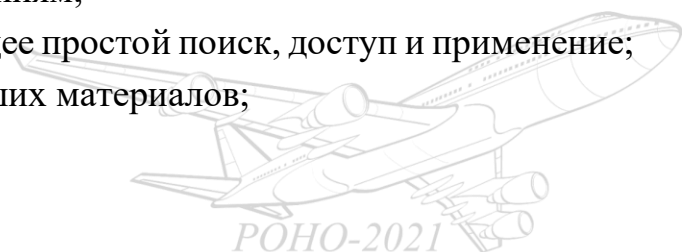
Жирный шрифт в настоящем Руководстве используется для обозначения:

- названий глав и подглав;
- служебных отметок;
- названий важных пунктов подглав.

[Качество бумаги, печать текста и иллюстраций должны обеспечивать возможность читать материал данного Руководства без затруднения в любых эксплуатационных условиях.] **GRH 1.5.3.**

[Система документации и данные, используемые для управления и выполнения и/или обеспечения операций по наземному обслуживанию, соответствуют стандартам авиакомпании и включают:

- способы идентификации версий производственной документации;
- процесс распространения актуальной версии Руководства для использования персоналом на всех рабочих местах, где проводятся грузовые операции в интересах Авиакомпании;
- проведение обзора и внесение изменений в документацию в целях поддержания ее соответствия новым требованиям;
- хранение документов, обеспечивающее простой поиск, доступ и применение;
- идентификацию и удаление устаревших материалов;



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	22	0	15.03.2021

- поступление документов из внешних источников и своевременное выполнение их требований в отношении производственной деятельности;

- хранение и удаление документов, полученных из внешних источников.]

GRH 1.5.1.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	23	0	15.03.2021

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	24	0	15.03.2021

ГЛОССАРИЙ

Авиационная безопасность – состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

Акт незаконного вмешательства — противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий.

Аэропорт – комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал и другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимое оборудование, авиационный персонал и других работников.

Аэропорт международный – аэропорт, который открыт для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и в котором осуществляется таможенный, пограничный, санитарно-карантинный и иной контроль.

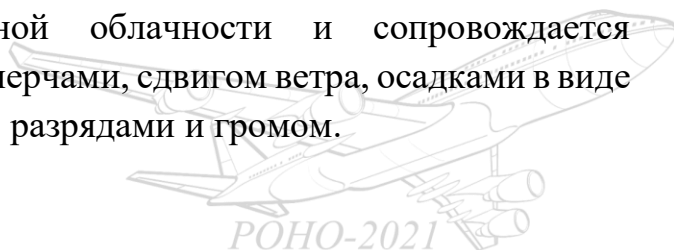
Безопасность полётов – состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются.


Время защитного действия представляет собой расчетное время, в течение которого противообледенительная жидкость будет предотвращать образование льда и ледяного налета, а также накопление снега на критических поверхностях самолета. Время защитного действия отсчитывается с момента начала последнего нанесения жидкости для удаления/ предупреждения обледенения и заканчивается тогда, когда жидкость для удаления/предупреждения обледенения теряет свои защитные свойства.

Воздухозаборник авиационного двигателя — это тщательно спроектированная и изготовленная конструкция, от исполнения которой зависят параметры и надёжность работы двигателя во всех эксплуатационных режимах.

Воздушное судно – летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды.

Гроза — комплексное атмосферное явление, которое характеризуется интенсивным возникновением конвективной облачности и сопровождается значительной турбулентностью, шквалами, смерчами, сдвигом ветра, осадками в виде дождя, снега, града, частыми электрическими разрядами и громом.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	25	0	15.03.2021

Дождь – осадки частиц воды либо в виде капель диаметром более 0,5 мм, либо в виде более мелких капель, которые, в отличие от мороси, широко отделены друг от друга.

Замерзающий (переохлажденный/ледяной) дождь и замерзающая морось – дождь или морось в форме переохлажденных водяных капель, которые замерзают при соприкосновении с любой поверхностью.

Замерзающий (переохлажденный) туман – туман, состоящий из переохлажденных капель, замерзающих при соприкосновении с открытыми объектами, покрывая их изморозью/прозрачным льдом.

Зона безопасной заправки топливом считается зона в 3 м (10 футов) в любом направлении от центральной точки всех дренажных отверстий топливной системы, заправочных заглушек кранов, портов заправки ВС, топливных гидрантов, топливных шлангов и топливозаправочных машин.

Зона обслуживания ВС – зона на перроне, в которой самолет припаркован во время процедур наземного обслуживания. Она может быть обозначена линией, нанесенной краской.

Зона ограничения размещения наземного оборудования – зона перрона, граничащая с красной линией, называемой *линией безопасной остановки средств наземного обслуживания* или указывающей границы нахождения ВС на перроне во время операций наземного обслуживания.

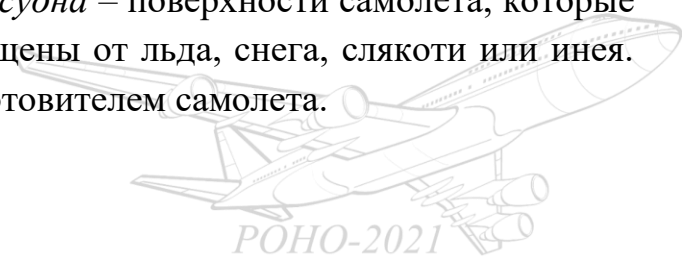
Изморось, зернистая – отложение льда, образуемое в результате замерзания переохлажденных капель воды по мере их столкновения с поверхностями самолета.

Интенсивность осадков – это показатель количества осадков, выпавших за единицу времени. Она классифицируется как слабая, умеренная или сильная. Интенсивность определяется с учетом вида конкретных осадков на основе либо нормы выпадения дождя или ледяной крупы, либо видимости в случае снега и мороси. Критерии норм выпадения основываются на времени и не дают точного представления об интенсивности в конкретный срок наблюдения.

Квалифицированный персонал – персонал, прошедший надлежащую подготовку и допущенный к выполнению конкретных операций.

Командир воздушного судна – лицо, имеющее действующий сертификат (свидетельство) пилота, а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа, и назначенное для выполнения задания на полет.

Критические поверхности воздушного судна – поверхности самолета, которые перед взлетом должны быть полностью очищены от льда, снега, слякоти или инея. Критические поверхности определяются изготовителем самолета.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	26	0	15.03.2021

Ледяная крупа – осадки в виде прозрачных или полупрозрачных ледяных крупинок, выпадающие из облаков. Диаметр ледяной крупы не превышает 5 миллиметров.

Ледяной налет (иней, кристаллическая изморозь) – отложение льда кристаллического вида обычно в форме чешуек, иголок или вееров. Иней образуется путем сублимации, т.е. когда водяной пар отлагается на поверхности, температура которой равна точке замерзания или ниже точки замерзания.

Морось – довольно равномерные осадки, состоящие исключительно из мелких капель воды (диаметром менее 0,5 мм (0,02 дюйма), расположенных близко друг к другу. Морось кажется плывущей вместе с воздушными течениями, хотя в отличие от капель тумана она выпадает на землю.

Наземное обслуживание воздушного судна – комплекс работ по приёму ВС на стоянке, по подготовке к вылету и выпуску в полёт.

Опасная зона – зона, в которой существует определенный риск получения повреждения или травмы от попадания в струю выходящих газов от работающего двигателя ВС, или возможности засасывания во входное устройство двигателя.

Открытая стоянка — это место перрона, на которое может самостоятельно зааруливать ВС для стоянки, а также отправляться, выаруливая с помощью тяги собственных двигателей. На некоторых аэродромах воздушное судно может быть отбуксировано от открытой стоянки до рулежной дорожки до начала запуска двигателей.

Перевозчик – эксплуатант, который имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты на основании договоров воздушной перевозки.

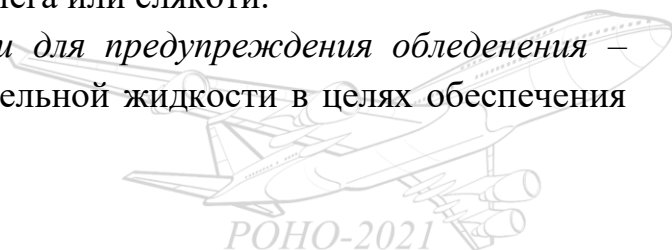
Переохлажденные поверхности – поверхности самолета, которые связаны с крылом самолета, а именно с корневой частью крыла, в которой содержится топливо при температуре ниже 0°C.

Посторонние предметы – общее название забытых или утерянных предметов, распространяющееся на все предметы, представляющие угрозу для безопасности и целостности воздушного судна.

Предвзлетная проверка – проверка характерных поверхностей ВС на наличие снежно-ледяных отложений.

Предотвращение обледенения – предупредительная процедура, с помощью которой чистые поверхности самолета защищаются на ограниченный период времени от образования льда или инея и накопления снега или слякоти.

Проверка после применения жидкости для предупреждения обледенения – проверка после нанесения противообледенительной жидкости в целях обеспечения



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	27	0	15.03.2021

равномерности ее нанесения.

Проверка после применения жидкости для удаления обледенения – проверка после нанесения жидкости для удаления обледенения на отсутствие снежно-ледяных отложений на всех критических поверхностях воздушного судна.

Прозрачный лед – прозрачный, гладкий слой льда с небольшими воздушными включениями.

Производственная деятельность – совокупность действий работников с применением средств труда, необходимых для превращения ресурсов в готовую продукцию, включающих в себя производство и переработку различных видов сырья, строительство, оказание различных видов услуг. (Трудовой кодекс Республики Беларусь).

Противообледенительная защита – процедура, объединяющая оба процесса удаления и предупреждения обледенения, которая может быть выполнена в один или два этапа: одноэтапная и двухэтапная процедура противообледенительной защиты.

Система управления безопасностью полётов – это организованный подход к управлению безопасностью полётов, включая необходимые организационные структуры, ответственность, политику и процедуры.

Слякоть – насыщенный водой снег, который при резком нажатии ногой разбрызгивается.

Снег – осадки в виде ледяных кристаллов, часто узорчатые в форме шестиконечных звездочек. Кристаллы могут быть отдельными или образовывать снежные хлопья.

Снежно-ледяные отложения (Замерзшие отложения) – все формы замерзшей или полумерзшей воды, такие как легкий замерзающий дождь, замерзающая морось, ледяной налет, лед, ледяная крупа, снежные зерна и слякоть.

Средство пакетирования грузов – средство для формирования и скрепления грузов в укрупненную грузовую единицу, в результате применения которого обеспечивается пакетирование.


Телескопический трап (телетрап) – устройство для сообщения самолёта со зданием аэровокзала без промежуточного выхода пассажиров на улицу.

Тягач – транспортное средство, предназначенное для буксировки воздушных судов по территории аэродрома.

Удаление обледенения – процесс удаления с поверхностей самолета льда, снега, слякоти или ледяного налета.

Условия труда – совокупность факторов производственной среды и трудового процесса, оказывающих влияние на работоспособность и здоровье работника.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	28	0	15.03.2021

Шлиц-шарнир – устройство, состоящее из двух звеньев, связанных между собой шарнирно.

Экипаж воздушного судна – состав лиц, которым в установленном порядке поручено выполнение определенных обязанностей по летной и технической эксплуатации воздушного судна, а также по обслуживанию находящихся на нем пассажиров при выполнении задания на полет. Экипаж воздушного судна состоит из летного экипажа (командира, других лиц летного состава) и бортоператоров.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	29	0	15.03.2021

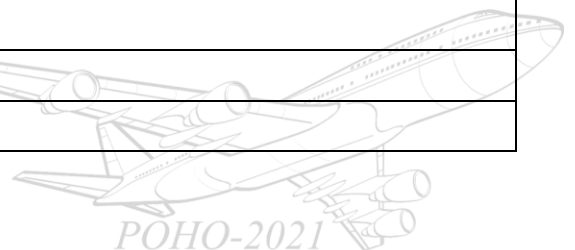
ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	30	0	15.03.2021

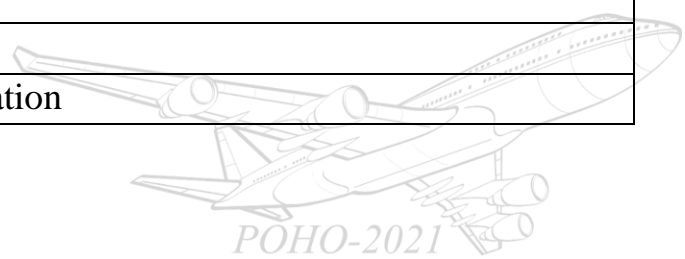
УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ


АЕА	Ассоциация Европейских Авиалиний
АК	Авиакомпания
АНВ	Акт незаконного вмешательства
АО	Авиационный отряд
АТБ	Авиационно-техническая база
БП	Безопасность полётов
ВОХР	Военизированная охрана
ВПП	Взлётно-посадочная полоса
ВС	Воздушное судно
ВСУ	Вспомогательная силовая установка
ГОСТ	Государственный стандарт
ГСМ	Горюче-смазочные материалы
ЗБЗ	Зона безопасной заправки топливом
ЗОРНО	Зона ограничения размещения наземного оборудования
ИБП	Инспекция по безопасности полётов
КВС	Командир воздушного судна
КЗЛП	Контролируемая зона лётного поля
МБУ	Механизированная буксировочная установка
МС	Место стоянки
НИП	Наземный источник электропитания
НО	Наземное обслуживание
НОТ	Наземная обслуживающая техника
НСУ	Наземная силовая установка
НСШ	Носовая стойка шасси
ОАО	Открытое акционерное общество
ОГБ	Оперативная группа по безопасности
ОИ	Отдел инжиниринга
ОК	Обслуживающая компания
ОПиОНО	Отдел продаж и организации наземного обслуживания
ОУК	Отдел управления качеством
ПВК	Противокристаллизационная жидкость
ПДД	Правила дорожного движения
ПОЖ	Противообледенительная жидкость
ПОО	Противообледенительная обработка
ПП	Посторонний предмет



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	31	0	15.03.2021


ПСШ	Передняя стойка шасси
РБ	Республика Беларусь
РГП	Руководство по грузовым перевозкам
РД	Рулёжная дорожка
РЛЭ	Руководство по лётной эксплуатации
РОНО	Руководство по организации наземного обслуживания
РУД	Рычаг управления двигателями
РУП	Республиканское унитарное предприятие
САБ	Служба авиационной безопасности
САБиР	Служба авиационной безопасности и режима
СИЗ	Средство индивидуальной защиты
СМИ	Средство массовой информации
СМК	Система менеджмента качества
СНО	Средство наземного обслуживания
СОП	Служба организации перевозок
СПГ	Средство пакетирования грузов
СПУ	Самолётное переговорное устройство
ССТ	Служба обеспечения спецтранспортом
ССУ	Стационарная силовая установка
СУБП	Система управления безопасностью полётов
СУО	Система удаления отбросов
ТНПА	Технические нормативные правовые акты
УВД	Управление воздушным движением
УВЗ	Установка воздушного запуска
УКВ	Ультракоткие волны
УО	Учебная организация
УЦАБ	Учебный центр авиационной безопасности
ЭВС	Экипаж воздушного судна
AIP	Aeronautical information publication
AHM	Airport handling manual
AS	Aerospace standards
EASA	European Union Aviation Safety Agency
ETA	Estimated time of arrival
ETD	Estimated time of departure
GSE	Ground service equipment
IATA	International Air Transport Association



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	32	0	15.03.2021


ICAO	International Civil Aviation Organization
IGOM	IATA Ground Operations Manual
IOSA	IATA Operational Safety Audit
ISO	International Organization for Standardization
PDF	Portable document format
PPU	Power push unit
SAE	Society of Automotive Engineers
SGHA	Standard Ground Handling Agreement
SMM	Power push unit
TT	Tow-trust
TBL	Towbarless



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		0	33	0	15.03.2021

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО




 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		1	1	0	15.03.2021

СОДЕРЖАНИЕ

ГЛАВА 1. ВВЕДЕНИЕ	2
1.1. Общие сведения об ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт».....	2
1.2. Деятельность ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» в области наземного обслуживания	3
1.3. Цель руководства	6
1.4. Область применения руководства	7
1.5. Контроль за исполнением руководства	8
1.6. Обязанности и ответственность персонала	9
1.7. Порядок внесения поправок и изменений в руководство	10
1.8. Обеспечение качества в ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт».....	12



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		1	2	0	15.03.2021

ГЛАВА 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ ОБ ОАО «АВИАКОМПАНИЯ ТРАНСАВИАЭКСПОРТ»

1.1.1. ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» является организацией, действующей в форме Открытого Акционерного Общества.

1.1.2. Основным направлением деятельности ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» является организация и выполнение авиационных грузовых перевозок. Основная цель – поддержание высокого уровня безопасности полётов и качества предоставления авиационных услуг, сохранения статуса современной, надёжной, рентабельной, эффективной и конкурентоспособной авиакомпании.

1.1.3. ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» более 30 лет работает на рынке авиационных перевозок грузов и в настоящий момент является одним из крупнейших эксплуатантов рамповых самолетов Ил-76. В декабре 2017 года авиакомпания продолжила эксплуатацию воздушного судна Боинг 747-329SF, приобретенного в собственность.

1.1.4. Парк воздушных судов авиакомпании состоит из находящихся в собственности воздушных судов типа Boeing B747-300 и Ил-76 ТД.


1.1.5. Более 5 лет авиакомпания активно принимает участие в гуманитарных миссиях и неоднократно выигрывала тендеры.

1.1.6. Органами управления ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» являются:

- наблюдательный совет авиакомпании;
- директор авиакомпании.

Структурная схема ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» представлена в Приложении 7.1.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		1	3	0	15.03.2021

1.2. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОАО «АВИАКОМПАНИЯ ТРАНСАВИАЭКСПОРТ» В ОБЛАСТИ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

1.2.1. ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» открыто заявляет: «Безопасное выполнение всех процедур и операций наземного обслуживания является одним из главных приоритетов её деятельности».

1.2.2. ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» гарантирует постоянное улучшение качества обслуживания путем внедрения системы мониторинга процессов организационного обеспечения и выполнения процедур наземного обслуживания, и выполнения аудитов мониторинга организаций, оказывающих услуги по наземному обслуживанию рейсов АК на договорных условиях».

1.2.3. Настоящее *Руководство по организации наземного обслуживания* (далее по тексту - *Руководство*) является нормативным документом ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт», требования которого обязательны для исполнения всеми сотрудниками авиакомпании, работниками обслуживающих компаний, предоставляющих услуги по наземному обслуживанию воздушных судов ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт».

1.2.4. Настоящее *Руководство* разработано службой организации перевозок (далее – СОП) авиакомпании.

1.2.5. В соответствии со стандартами IATA к основным задачам при выполнении наземного обслуживания относятся:

- обслуживание грузов и почты;
- обслуживание ВС;
- загрузка и центровка ВС;
- заправка ВС топливом;
- противообледенительная защита ВС на земле.

[1.2.6. Предоставление услуг по наземному обслуживанию внешним поставщиком официально оформляется договором или соглашением.

1.2.6.1. Требование о заключении договорных отношений распространяется на все выполняемые работы в области наземного обслуживания, включая такие процедуры как заправка топливом, противо- и антиобледенительная обработка.

1.2.6.2. Обслуживающая компания несёт полную ответственность за выполнение этих функций в соответствии с требованиями эксплуатационной безопасности.

1.2.6.3. **Заключение договоров и мониторинг внешних поставщиков.** Договорные отношения со сторонними организациями возможны только после проведения аудита мониторинга и одобрения процедур по топливному обеспечению, наземному и аэропортовому обслуживанию, их соответствия стандартам


 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		1	4	3	01.11.2023

ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт», изложенным в данном Руководстве.

1.2.6.4. Для принятия решения о заключении договоров на оказание услуг, связанных с НО ВС, в СОП проводится предварительная (перед заключением) и повторная (раз в год) оценка внешних поставщиков услуг.

1.2.6.5. Критерии отбора и периодической оценки поставщиков установлены в анкете оценки поставщиков товаров (работ, услуг), размещенной в *Руководстве по качеству системы менеджмента качества ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт»* (далее – *Р СМК*).

1.2.6.6. После оценки посредством оформления отчёта и последующим одобрением поставщика услуг он вносится в Реестр одобренных поставщиков. Реестр одобренных поставщиков ведется в СОП в бумажном и в электронном виде согласно *Руководства по качеству системы менеджмента качества* и размещается на сервере авиакомпании.

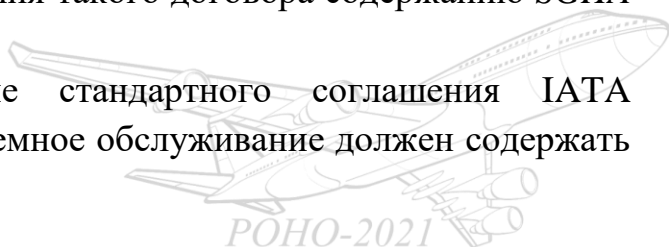
 1.2.6.7. Подробно система управления внешними поставками продукции и услуг описана в *Р СМК*. Процедура описана в *Положении СМК 08 «Порядок заключения договоров»* (далее *П-СМК 08*).


1.2.7. Договорные отношения на наземное обслуживание оформляются преимущественно в виде стандартного соглашения о наземном обслуживании IATA. *Руководство IATA по аэропортовому обслуживанию (IATA Airport Handling Manual (АНМ))* содержит подробные указания и примеры типового соглашения по наземному обслуживанию и соглашения об уровне обслуживания (*Стандартное соглашение о наземном обслуживании SGHA – Приложение А*).

1.2.8. Кроме того, IATA публикует стандартное соглашение на поставку авиатоплива. Договор или соглашение на топливное обеспечение воздушных судов должны содержать технические требования отраслевого стандарта, спецификации и типы топлива для каждого конкретного типа воздушного судна в соответствии с технической документацией. В случае привлечения обслуживающей компанией субподрядных организаций для выполнения функций по наземному обслуживанию, данные функции передаются субподрядным организациям по контракту или иным законным способом.

1.2.9. В таком случае, даже если функции по наземному обслуживанию выполняет третья сторона, ответственность сохраняется за ОК. При заключении договоров с контрактными организациями по НО в АК используется последняя версия *SGHA АНМ 810*. В виде исключения может использоваться другая форма договора, но при этом соответствие содержания такого договора содержанию *SGHA АНМ 810* проводится перед его подписанием.

1.2.10. В случае, если заключение стандартного соглашения IATA невозможно, договор или соглашение на наземное обслуживание должен содержать



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		1	5	0	15.03.2021

следующее:

1.2.10.1. перечень услуг по наземному обслуживанию, которые будут предоставляться обслуживающей компанией;

1.2.10.2. перечень дополнительных услуг, которые могут предоставляться обслуживающей компанией по запросу авиакомпании;

1.2.10.3. срок действия договора или соглашения и условия его расторжения;

1.2.10.4. обязательства обслуживающей компании и авиакомпании;

1.2.10.5. условие о необходимости соблюдения требований *Руководства по организации наземного обслуживания* и других стандартов авиакомпании, связанных с обслуживанием ВС, багажа, груза и почты.] **GRH 1.10.1B.**

[1.2.11. Бесперебойный обмен информацией между сотрудниками ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» и агентами по наземному обслуживанию обеспечивается посредством:

1.2.11.1. email;

1.2.11.2. телефон, факс, смдо;

1.2.11.3. уведомления, письма, бюллетени и т.д.] **GRH 1.3.1.**

[1.2.12. ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» располагает инфраструктурой, соответствующей требованиям к организации рабочих мест и условий труда. Освещённость каждого рабочего места, площадь под каждое рабочее место и другие параметры соответствуют санитарным нормам.

1.2.13. Рабочие места персонала оборудованы персональными компьютерами, телефонами/факсами, другой оргтехникой и необходимыми принадлежностями.] **GRH 1.4.1.**

[1.2.14. В ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» установлены следующие измеряемые показатели безопасности и качества для поставщиков услуг по наземному обслуживанию:

1. завершение процедуры уборки ВС – не позднее 60 минут до ETD;


2. предоставление необходимой документации на борт ВС (NOTOC, Load sheet, Flight plan и т.д) – не позднее 90 минут до ETD;

3. доставка бортипитания на борт – не ранее 60 минут до ETD;

4. прибытие трансфера для ЭВС – не позднее 20 минут после ETA;

5. выполнение противо- / антиобледенительной обработки ВС – не ранее 15 минут до ETD.] **GRH 1.10.1A.**



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		1	6	0	15.03.2021

1.3. ЦЕЛЬ РУКОВОДСТВА


[1.3.1. Руководство по организации наземного обслуживания ВС ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» утверждается директором авиакомпании и определяет стандарты, порядок и последовательность выполнения процедур и операций, при организации и выполнении наземного обслуживания рейсов компании, в целях безопасного, результативного и эффективного их выполнения.] **GRH 1.5.3.**

1.3.2. Информация касательно выполнения процедур, связанных с грузами, подробно описаны в *Руководстве по грузовым перевозкам ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт»* (далее – РГП).

1.3.3. Руководство разработано в соответствии с требованиями внешних нормативных документов Республики Беларусь, IATA, ICAO и, в том числе, стандартами IOSA. Является нормативным документом ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» и регламентирует организацию НО рейсов во всех аэропортах оперирования авиакомпании.

1.3.4. Руководство включает инструкции, процедуры, стандарты и практические рекомендации, необходимые для выполнения персоналом обслуживающих компаний в части наземного обеспечения рейсов ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт».] **GRH 1.6.1.**



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		1	7	0	15.03.2021

1.4. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ РУКОВОДСТВА

1.4.1. Требования настоящего Руководства распространяются на всех работников, агентов, представителей компаний, работников обслуживающих компаний, обеспечивающих наземное обслуживание рейсов ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт».

1.4.2. В случае, если требования данного Руководства ниже требований обслуживающей компании, обслуживающая компания может потребовать выполнения дополнительных процедур согласно их собственному Руководству по наземному обслуживанию.

1.4.3. Руководство содержит или может содержать коммерческую тайну, авторский материал, конфиденциальную информацию, затрагивающую интересы ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт», и не может использоваться, в том числе копироваться или передаваться третьим лицам без предварительного письменного согласия ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт».


1.4.4. Каждый внешний держатель экземпляра Руководства (обслуживающая компания) несет ответственность за его сохранность и недопущение неправомерного использования, копирования и тиражирования.

1.4.5. Обслуживающая компания несет ответственность за доведение требований настоящего Руководства до всех сотрудников своей организации, задействованных в выполнении процедур наземного обслуживания рейсов.

1.4.6. Руководство распространяется в электронном виде. В «Перечне держателей Руководства» содержится информация о виде носителя, находящегося у конкретного его держателя.

1.4.7. Каждый держатель Руководства должен обеспечить нахождение всех используемых непосредственно при производстве наземного обслуживания или для его обеспечения документов (выдержек из Руководства) в доступном для использования формате, отвечающем потребностям персонала служб наземного обслуживания. Все данные, содержащиеся в рабочих процедурах, должны быть представлены максимально четко и точно, без возможных искажений и двусмысленности понимания.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		1	8	0	15.03.2021

1.5. КОНТРОЛЬ ЗА ИСПОЛНЕНИЕМ РУКОВОДСТВА

1.5.1. ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» осуществляет постоянный мониторинг предоставляемых услуг, а также проведение аудитов (при необходимости) деятельности ОК (аудит поставщика) (в рамках программы аудитов АК) с целью проверки соблюдения требований, изложенных в настоящем Руководстве и других документов, регламентирующих деятельность ОК по предоставлению услуг ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт».

1.5.1.1. Результаты мониторинга и проводимых аудитов, в случае выявления несоответствий требованиям Руководства со стороны ОК, доводятся до ОК. ОК обязана устранить выявленные несоответствия в сроки, которые определяются совместно ОК и АК, с обязательным анализом причины несоответствия.

1.5.1.2. Мониторинг организации и безопасного предоставления услуг наземного обслуживания рейсов АК осуществляется непосредственно при выполнении наземного обслуживания рейсов АК, осуществляется посредством ежегодного анкетирования внешних поставщиков услуг с последующим формированием отчёта и, при соответствии стандартам АК, занесении в Реестр одобренных поставщиков услуг ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт». Форма реестра находится в *Р СМК Приложение С*.


[1.5.2. Настоящее Руководство (все его части) распространяется агентам по организации наземного обслуживания через сайт авиакомпании www.transaviaexport.com, а для персонала компании – посредством размещения его на сервере компании. Таким образом, действующая редакция руководства представлена в актуальном и приемлемом для использования формате и имеется на каждом производственном участке, где проводятся работы по наземному обслуживанию. Ответственная служба за размещение данного документа – служба организации перевозок ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт».

1.5.3. Электронная версия рабочих экземпляров хранится в формате PDF и на специальном сервере авиакомпании, имеет защищённую копию и доступна для использования персоналом только в режимах чтения и распечатки.] **GRH 1.6.2.**

1.5.4. Изучение Руководства персоналом авиакомпании носит систематический характер и осуществляется:

- при приёме на работу (в части касающейся). При этом каждый сотрудник должен самостоятельно ознакомиться со всеми процедурами и инструкциями Руководства, относящимися к его компетенции и зоне ответственности;
- в процессе периодической подготовки персонала.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		1	9	3	01.11.2023

1.6. ОБЯЗАННОСТИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРСОНАЛА

[1.6.1. Каждая функция организации находится под ответственностью уполномоченных лиц, перечисленных ниже, которые обеспечивают соответствие этой функции *требованиям НПА, ТНПА Республики Беларусь, IOSA, Р СМК* ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт».

1.6.2. Обязанности уполномоченного лица не могут быть переданы другому лицу, если оно не определено Графиком взаимозаменяемости службы организации перевозок. Оригинал графика находится в Отделе правовой, кадровой работы и общих вопросов, а копия хранится в службе организации перевозок.

1.6.3. В исключительных случаях допускается делегирование полномочий другим лицам из числа подчинённых уполномоченного лица. При этом передача обязанностей уполномоченного лица оформляется приказом директора, на основании докладной записки начальника соответствующего подразделения с обоснованием необходимости применения данной процедуры.] **GRH 1.2.2.**

1.6.4. В организации наземного обслуживания задействован следующий персонал ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт»:

- начальник СОП;
- начальник отдела ОПиОНО;
- ведущий специалист ОПиОНО СОП;
- ведущий инженер ОПиОНО СОП.

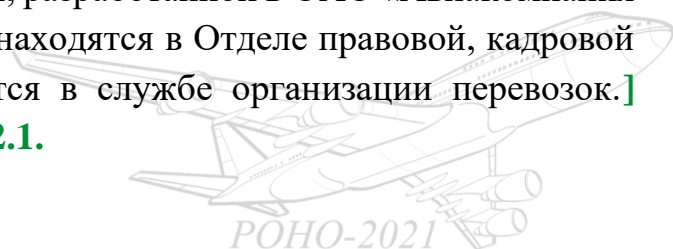



1.6.5 В обязанности вышеуказанного персонала входит непосредственное обеспечение и организация обслуживания ВС и ЭВС авиакомпании по маршруту полётов в соответствии с заключёнными договорами на чартерные перевозки, включая:

1. наземное обслуживание ВС;
2. коммерческое обслуживание груза;
3. отель для отдыха экипажа и транспорт;
4. кейтеринг.

1.6.6. Каждый специалист назначается на должность приказом директора ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт».

1.6.7. Правовое положение персонала, задействованного в организации наземного обслуживания, задачи, функции, права, обязанности и ответственность регламентированы должностной инструкцией, разработанной в ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт». Оригиналы инструкций находятся в Отделе правовой, кадровой работы и общих вопросов, а копии хранятся в службе организации перевозок.] **GRH 1.1.1., GRH 1.1.2., GRH 1.2.1., GRH 3.2.1.**




 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		1	10	3	01.11.2023

1.7. ПОРЯДОК ВНЕСЕНИЯ ПОПРАВОК И ИЗМЕНЕНИЙ В РУКОВОДСТВО

[1.7.1. Настоящее Руководство анализируется ежегодно и при необходимости дополняется изменениями и дополнениями. Основаниями для внесения изменений и дополнений являются:

- изменение действующих и издании новых международных и национальных правовых актов, нормативных документов в области гражданской авиации (*НПА, ТНПА Республики Беларусь, IOSA, IGOM и т.п.*);
- изменения в авиакомпании (структурные изменения, результаты внутренних и внешних аудитов, изменения в парке ВС и т.п.);
- совершенствование производственных процессов и стандартов ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» по организации наземного обслуживания.

 1.7.2. Ответственным за анализ, ведение и пересмотр настоящего Руководства является ведущий инженер ОПиОНО СОП, прошедший обучение в соответствии с учебной программой по обучению ведения документации (см. Приложение 7.2.).

1.7.3. В случае, если по результатам анализа соответствия данного Руководства требованиям международных и национальных правовых актов, нормативных документов в области гражданской авиации были обнаружены расхождения либо внесены изменения, необходимо в обязательном порядке проинформировать ОК посредством рассылки по электронной почте.


1.7.4. В случае, если по результатам анализа выявляются отклонения от процедур IGOM с пометкой "safety critical", то такие отклонения оцениваются с использованием СУБП и метода управления рисками для принятия альтернативной процедуры.] **GRH 1.6.9.**

1.7.5. Поправки и изменения утверждаются директором ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт». Ввод в действие осуществляется приказом директора авиакомпании.

1.7.6. Все изменения и дополнения вносятся в «Лист регистрации изменений» Руководства и добавляются во все существующие экземпляры путём:

- замены листов;
- вставкой дополнительных листов;
- удаления листов без замены (отражаются в «Перечне действующих страниц».



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		1	11	0	15.03.2021

1.7.7. В лист регистрации изменений вносятся:

- номер изменения;
- номер главы;
- номера страниц (новых и изъятых);
- приказ и дата утверждения;
- дата внесения изменения;
- Ф.И.О. лица, внесившего изменение.

1.7.8. Изменения на страницах данного Руководства отмечаются служебной отметкой «Дополнение» (см. Глава 0 «Требования к оформлению») напротив измененного текста или рисунка.

1.7.9. «Перечень действующих страниц» поддерживается в рабочем состоянии путём корректировки одновременно с внесением дополнений и изменений к Руководству. В него вносятся:

- номер главы, подглавы;
- дата изменения;
- номер изменения;
- номер страницы;
- номер и дата приказа введения в действие.


1.7.10. При необходимости вставить дополнительную страницу, не нарушая нумерацию, на этой проставляется номер предшествующей страницы с добавлением строчной буквы русского алфавита, например 1а.

[1.7.11. Доступ персонала компании, а также персонала сторонних организаций к документу обеспечивается:

- для персонала компании – посредством размещения его на сервере компании;
- для персонала сторонних организаций – через сайт авиакомпании www.transaviaexport.com. Таким образом, действующая редакция руководства представлена в приемлемом и актуальном для использования виде.] **GRH 1.6.2.**

1.7.12. В случае официальной отмены действия какого-либо документа или его части, входящего в состав Руководства, в «Лист регистрации изменений» Руководства вносится соответствующая запись, документ изымается из всех существующих экземпляров Руководства.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		1	12	0	15.03.2021

1.8. ОБЕСПЕЧЕНИЕ КАЧЕСТВА В ОАО «АВИАКОМПАНИЯ ТРАНСАВИАЭКСПОРТ»

1.8.1. Все мероприятия по обеспечению и улучшению качества наземного обслуживания обеспечиваются в рамках СМК:

1.8.1.1. разработкой и внедрением процедур (руководств, стандартов, технологий, инструкций), регламентирующих деятельность по наземному обслуживанию, внедрению передового опыта;

1.8.1.2. обучением, ознакомлением персонала с требованиями внешних и внутренних нормативных документов СМК (воздушного законодательства, нормативно-правовых актов, стандартов ICAO, IATA, внутренних стандартов, технологий, руководств, инструкции и т.д.), устанавливающих требования к выполнению процедур по наземному обслуживанию ВС и грузов;

1.8.1.3. контролем в повседневной деятельности за соблюдением персоналом процедур по наземному обслуживанию ВС и грузов;

1.8.1.4. проведением регулярных внутренних аудитов СМК, летучего контроля подразделений и процессов наземного обслуживания, аудитов качества наземного обслуживания ВС, инспекторских проверок;

1.8.1.5. проведением внешних аудитов поставщиков услуг по НО;

1.8.1.6. разработкой и выполнением мер коррекции (корректирующих действий), направленных на устранение несоответствий, выявленных по итогам внутренних аудитов СМК, а также их причин;

1.8.1.7. разработкой и выполнением предупреждающих действий (профилактических мер), направленных на снижение последствий выявленных рисков (угроз безопасности полетов).

1.8.2. Определение необходимости в разработке (актуализации) внутренних нормативных документов СМК, регламентирующих вопросы организации и выполнения наземного обслуживания, осуществляется директором авиакомпании.

1.8.3. Процедура обучения персонала и ознакомления персонала с требованиями нормативных документов установлена инструкцией по изучению документов в авиакомпании.

[1.8.4. Ответственным за планирование, организацию и проведение внутренних аудитов СМК является начальник отдела управления качеством.

1.8.4.1. В ходе внутреннего аудита СМК осуществляется:

- оценка соответствия выполняемой деятельности и процессов по наземному обслуживанию требованиям стандартов *ISO 9001*, IATA (IOSA), ICAO и других нормативных и законодательных документов;



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		1	13	0	15.03.2021

- контроль соблюдения в организации требований внутренних нормативных, документов СМК;

- выявление рисков, определение областей улучшения;

- контроль устранения ранее выявленных несоответствий и их причин, оценка результативности корректирующих действий.

1.8.4.2. Планирование внутренних аудитов СМК выполняется начальником отдела управления качеством. Подразделения, участвующие в выполнении наземного обслуживания, подвергаются аудиту СМК не реже 1 раза в год.

1.8.4.3. Внутренний аудит СМК проводится подготовленными внутренними аудиторами СМК и сотрудниками подразделений предприятия, являющимися внештатными внутренними аудиторами, прошедшими подготовку и обучение по теме «Внутренний аудитор СМК». Ответственным за подготовку и обучение внутренних аудиторов СМК является начальник отдела управления качеством.

[1.8.4.4. Процедура планирования, организации внутреннего аудита СМК, документирования результатов аудитов, хранения документов и записей по аудиту, подготовки аудиторов в авиакомпании установлена в *Положении СМК 03 «Организация и порядок проведения внутреннего аудита»* (далее – П СМК 03).]

GRH 1.9.4.

[1.8.4.5. По результатам проведения аудита внутренними аудиторами совместно с руководителем проверяемого подразделения осуществляется рассмотрение и анализ выявленных несоответствий, который включает:

- определение основной причины, повлекшей возникновение несоответствий;

- разработку коррекций и корректирующих действий применительно к несоответствию;

- реализацию коррекций и корректирующих действий в необходимых областях в установленные сроки;

- оценку эффективности предпринятых корректирующих действий.

1.8.4.6. Ответственным за разработку корректирующих мероприятий является руководитель подразделения, в котором выявлено несоответствие по результатам аудита. Эффективность действий оценивается внутренними аудиторами при проведении последующих внутренних аудитов СМК.

1.8.4.7. Процедура анализа и устранения выявленных несоответствий и их причин, разработка и документирование мер коррекции и корректирующих действий, контроль за их выполнением осуществляется в соответствии с требованиями авиакомпании (*П СМК 04 «Порядок проведения корректирующих и предупреждающих действий»*).] **GRH 1.9.2.**

[1.8.5. Мониторинг поставщиков наземного обслуживания:



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		1	14	0	15.03.2021

1. первичный, проводимый (при необходимости) у поставщиков перед заключением договора на предоставление услуг по наземному обслуживанию (этап первоначальной оценки, на котором оценивается соответствие потенциального поставщика требованиям компании и законодательства);

2. плановый/периодический, проводимый в соответствии с графиками аудитов (этап периодической оценки поставщика, на котором оценивается соблюдение поставщиком установленных требований), не реже, чем раз в год;

3. внеплановый, проводимый по мере необходимости и вызванные произошедшими событиями / изменениями в СМК поставщика, ухудшением качества оказываемых услуг.] **GRH 1.9.4.**

[1.8.5.1. По итогам мониторинга формируется отчёт о его проведении.

1.8.5.2. В ходе мониторинга выполняется оценка соответствия поставщика требованиям авиакомпании по НО, а также другим применимым законодательным требованиям, установленным в контракте, тендерной документации. Ответственными подразделениями перед проведением аудитов разрабатываются контрольные перечни вопросов (чек-листы), содержащие критерии, объекты, подлежащие проверке. Данные чек-листы используются аудиторами в ходе проведения мониторинга. (Форма анкеты – см. *Р СМК Приложение М*).

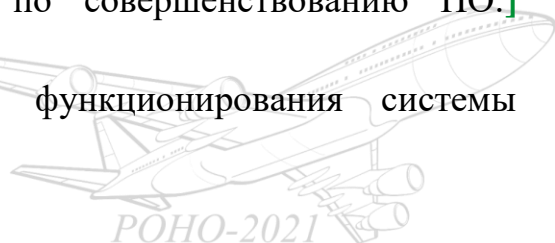
1.8.5.3. Выявленные по результатам мониторинга несоответствия документируются аудиторами, передаются поставщику для анализа, разработки и выполнения корректирующих действий в согласованные между компанией и поставщиком сроки. Результаты анализируются начальником отдела по качеству:


- определяются задачи по повышению результативности процессов НО;
- дается оценка адекватности и результативности выполняемых процессов НО, а также обеспечения ресурсами;
- выносятся решения по повышению результативности НО;
- определяются области, требующие улучшения, корректирующих действий;
- разрабатывается План мероприятий по реализации принятых решений.

1.8.5.4. ОК должна иметь все необходимые документы, лицензии и сертификаты на осуществляемый вид деятельности. Также ОК должна постоянно обновлять документацию, исходя из последних изменений на мировом воздушном рынке грузоперевозок, а также информировать о произведенных изменениях соответствующие органы и компании.

1.8.5.5. Результаты проведенной оценки используются сотрудниками для стратегического планирования, разработки мер по совершенствованию НО.] **GRH 1.9.1., GRH 1.9.2., GRH 1.10.2., GRH 1.10.3.**

1.8.6. Подробная информация касательно функционирования системы менеджмента качества описана в *Р СМК*.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		1	15	0	15.03.2021



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		1	16	0	15.03.2021

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО




 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	1	0	15.03.2021

СОДЕРЖАНИЕ

ГЛАВА 2. ОСНОВНЫЕ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ В ПРОЦЕССЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА	2
2.1. Общие правила безопасности на перроне	2
2.2. Опасные зоны	4
2.3. Зона обслуживания и ограничения размещения наземного оборудования, линия безопасной остановки средств наземного обслуживания.....	6
2.4. Посторонние предметы.....	7
2.5. Общие инструкции по технике безопасности для наземного оборудования ...	9
2.6. Основные требования по эксплуатации наземного оборудования для обслуживания грузовых перевозок	10
2.7. Наземное немоторизированное оборудование для обслуживания.....	12
2.8. Требования по эксплуатации и расстановке наземного оборудования	14
2.9. Общие требования по эксплуатации пассажирского трапа	18
2.10. Общие требования по эксплуатации тягача.....	20
2.11. Техника безопасности при заправке / сливе топлива	21
2.12. Обслуживание при неблагоприятных погодных условиях	25
2.13. Визуальные сигналы.....	30
2.14. Обслуживание системы удаления отбросов	47
2.15. Заправка питьевой водой	51
2.16. Внутренняя отделка и уборка ВС.....	55
2.17. Безопасность во время операции по удалению льда / предотвращению обледенения воздушного судна	59



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	2	0	15.03.2021

ГЛАВА 2. ОСНОВНЫЕ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ В ПРОЦЕССЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА

2.1. ОБЩИЕ ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ НА ПЕРРОНЕ

2.1.1. Обеспечение безопасного выполнения процедур и операций наземного обслуживания ВС на перроне достигается соблюдением техники безопасности и мер предосторожности всем персоналом, задействованным в выполнении процедур наземного обслуживания.

2.1.2. Определенные в данном разделе минимальные требования к технике безопасности и мерам предосторожности при выполнении процедур наземного обслуживания, должны применяться и быть понятны для всех сотрудников, работающих на перроне. Нарушение мер безопасности при выполнении процедур наземного обслуживания может подвергнуть опасности жизни обслуживающего персонала, а также привести в негодность воздушное судно (ВС).



Внимание!

Если Вы видите или подозреваете, что в процессе наземного обслуживания данное действие может вызвать повреждение воздушного судна, вы должны немедленно сообщить об этом лицу, ответственному за выполнение наземного обслуживания.

2.1.3. **Программа обеспечения безопасности** должна включать в себя:

2.1.3.1. общие сведения о технологических процессах и применяемом оборудовании при выполнении наземного обслуживания. Основные вредные и опасные производственные факторы, возникающие (воздействующие на работника) при данных технологических процессах;

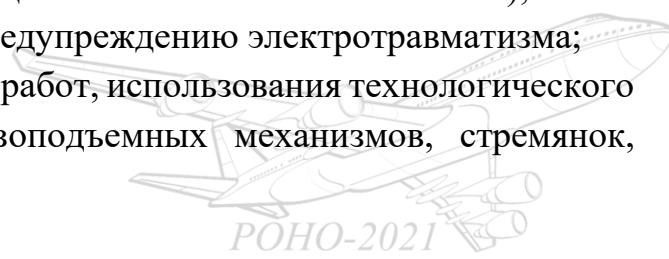
2.1.3.2. требования безопасности по организации работ, содержанию рабочего места;

2.1.3.3. порядок подготовки к работе (проверка исправности оборудования, пусковых приборов, заземляющих устройств, инструмента, приспособлений, средств индивидуальной защиты);

2.1.3.4. опасные зоны обслуживаемого (применяемого) оборудования (машины, механизма, приборы). Средства безопасного применения оборудования (предохранительные тормозные устройства и ограждения, системы блокировки и сигнализации, предупреждающие, запрещающие знаки и знаки безопасности);

2.1.3.5. требования безопасности по предупреждению электротравматизма;

2.1.3.6. способы и приемы выполнения работ, использования технологического оборудования, транспортных средств, грузоподъемных механизмов, стремянок,



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	3	0	15.03.2021

приспособлений и инструментов;

2.1.3.7. схемы безопасного перемещения работников на служебной территории (подразделение, участок, перрон). Порядок эвакуации (безопасное покидание рабочего места) при возникновении чрезвычайных ситуаций;

2.1.3.8. используемые транспортные и грузоподъемные средства (узлы и механизмы). Требования безопасности при выполнении погрузочно-разгрузочных работ, транспортировке грузов, при работе на высоте, с сосудами под давлением и пр.;

2.1.3.9. возможные причины чрезвычайных ситуаций, случаев производственного травматизма;

2.1.3.10. правила безопасности при выполнении работ совместно несколькими работниками;


2.1.3.11. действия работников при возникновении аварий и ситуаций, которые могут привести к нежелательным последствиям;

2.1.3.12. действия по оказанию первой помощи пострадавшим при травмировании, отравлении либо внезапном заболевании.

2.1.4. В случае, если требования стандартов данной Главы ниже требований обслуживающей организации, обслуживающая организация может потребовать выполнения дополнительных процедур согласно их собственному Руководству по наземному обслуживанию.

2.1.5. Авиакомпания понимает, что в данной главе могут иметься процедуры, команды, сигналы, которые не применимы к определенным локальным методам или ситуациям. В таких случаях должен преобладать здравый смысл и безопасность при их выполнении.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	4	0	15.03.2021

2.2. ОПАСНЫЕ ЗОНЫ

2.2.1. *Опасные зоны* – зоны, в которых существует определенный риск получения повреждения или травмы от попадания в струю выходящих газов от работающего двигателя ВС или возможности засасывания во входное устройство двигателя.

2.2.2. Существует значительный риск травмирования либо повреждений при нахождении у двигателей ВС: в зонах воздухоприемника и реактивной струи. Риск увеличивается, если по какой-либо причине ВС останавливается и применяется дополнительная сила тяги двигателей, необходимая для страгивания.

2.2.3. Чтобы предотвратить инциденты и происшествия, связанные с двигателями воздушного судна, обслуживающий персонал не должен находиться и устанавливать оборудование в указанных ниже критических зонах до и во время прибытия и отправления воздушного судна:

- зона воздухозаборника двигателя;
- зона реактивной струи двигателя.

2.2.4. Убедитесь, что зоны воздухозаборников всегда свободны во время работы двигателей либо перед непосредственным запуском двигателей.

2.2.5. Запрещается пересекать зоны выхлопа реактивной струи воздуха при работающих двигателях.



Опасно!

Транспортные средства и персонал не должны находиться в опасных зонах воздушного судна при работающих двигателях (зоны забора воздуха и выхлопа реактивной струи) и /или при включенных проблесковых световых маяках.

2.2.6. Схема расположения опасных зон в районе двигателей

Примечание: Длина этих зон отличается в зависимости от типа воздушного судна, а также от того, работают ли двигатели на режиме малого газа или обратной тяги торможения. (См. руководство по отдельным воздушным судам для проверки применяемых дистанций).



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	5	0	15.03.2021

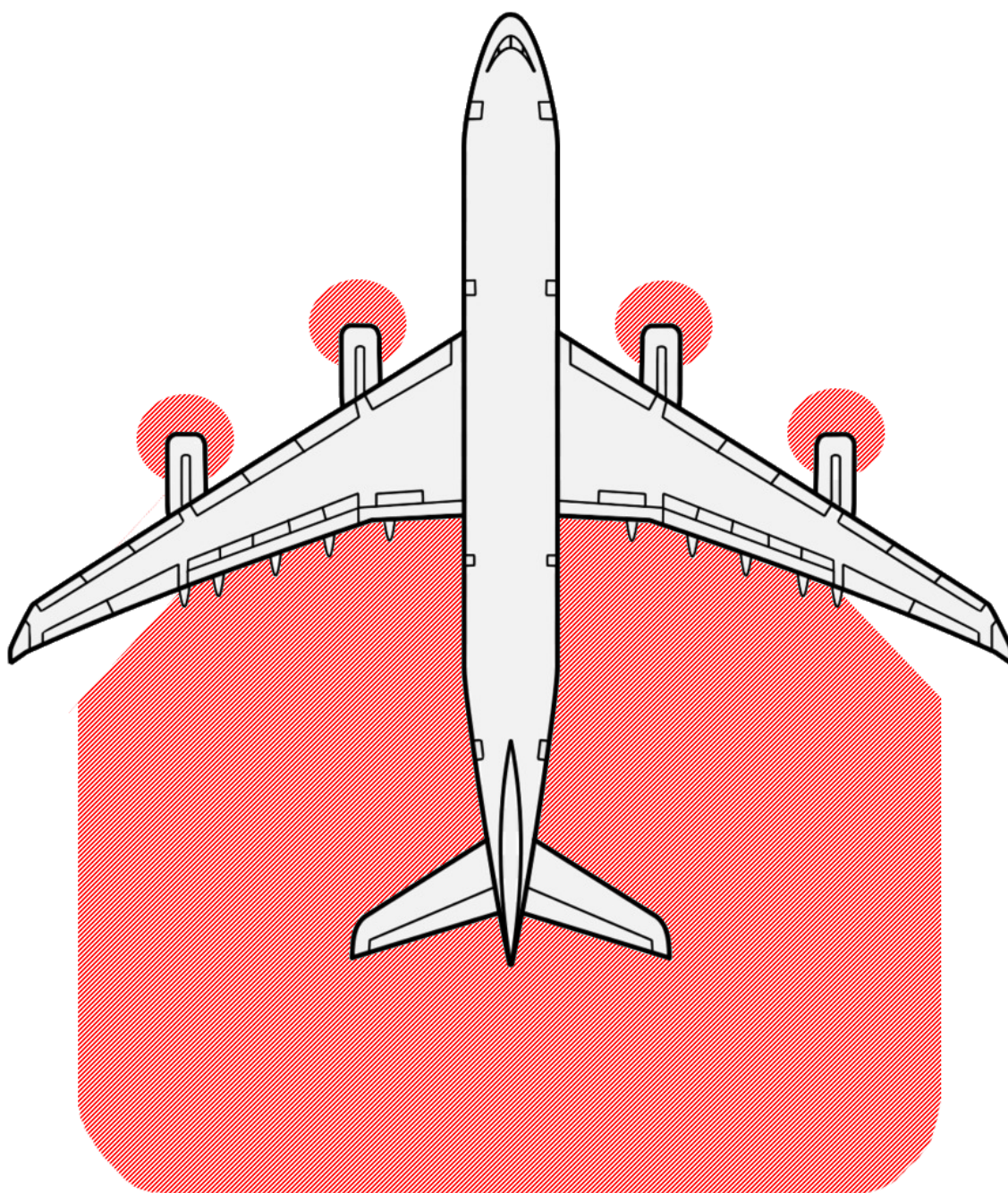


Рисунок 2 – Опасные зоны на примере воздушного судна Boeing 747-300



Опасно!

Запрещается проход персонала через указанные опасные зоны при работающих двигателях.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	6	0	15.03.2021

2.3. ЗОНА ОБСЛУЖИВАНИЯ И ОГРАНИЧЕНИЯ РАЗМЕЩЕНИЯ НАЗЕМНОГО ОБОРУДОВАНИЯ, ЛИНИЯ БЕЗОПАСНОЙ ОСТАНОВКИ СРЕДСТВ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

2.3.1. *Зона обслуживания ВС* – зона на перроне, в которой самолет припаркован во время процедур наземного обслуживания. Она может быть обозначена линией, нанесенной краской.

2.3.2. Если маркировки отсутствуют, в местных процедурах должны быть указаны безопасные позиции стоянки и т. д. На Рисунке 3, приведенном ниже, показан пример маркировок, используемых в некоторых аэропортах.

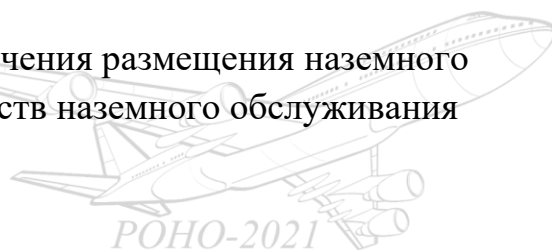
2.3.3. В зоне обслуживания воздушного судна не должно быть препятствий и инородных предметов до и во время прибытия / отправления воздушного судна.


2.3.4. *Зона ограничения размещения наземного оборудования (далее ЗОРНО)* – зона перрона, граничащая с красной линией, называемой *линией безопасной остановки средств наземного обслуживания* или указывающей границы нахождения ВС на перроне во время процедур наземного обслуживания.

2.3.5. ЗОРН должна быть свободна от оборудования и посторонних предметов до и в течение за руливания и вы руливания ВС.



Рисунок 3 – Пример зоны обслуживания и ограничения размещения наземного оборудования, линии безопасной остановки средств наземного обслуживания



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	7	0	15.03.2021

2.4. ПОСТОРОННИЕ ПРЕДМЕТЫ

2.4.1. *Посторонние предметы (далее ПП)* – общее название забытых или утерянных предметов, распространяющееся на все предметы, представляющие угрозу для безопасности и целостности воздушного судна.

2.4.2. Любое лицо, вовлеченное в процесс наземного обслуживания, несет ответственность за сведение к минимуму риска повреждения ВС ПП. Все ПП должны быть удалены и утилизированы, как только они обнаружены, в специально оборудованные для этого места на перроне.

2.4.3. Зачастую наличие ПП связано с небрежностью персонала, работающего в контролируемой зоне, а также с непониманием персоналом возможных последствий от наличия ПП или их попадания в контролируемую зону по причине сильного ветра.

2.4.4. Примеры посторонних предметов:

- пластиковые и бумажные мешки / стаканы, ветошь;
- металл: гайки и болты, пустые банки из-под масла и гидравлической жидкости; инструменты и оборудование;
- природные объекты: камни, галька и ветки/части деревьев;
- другой мусор: порванные сумки, ручки и колеса от багажа и т.д.



Внимание!

Посторонние предметы, брошенные и найденные на перроне, должны быть подняты и помещены в мусорные контейнеры.



Внимание!

Результаты наличия ПП на перроне:

ПП могут быть всосаны в двигатели самолета, нанеся повреждение, которое может привести к его отказу. Особую опасность это представляет, если происходит во время полета, в частности, на этапе взлета.

Кроме того, посторонние предметы могут повредить шины, шасси, системы управления и прочие компоненты планера самолета, что может привести к неисправности в полете.

2.4.5. **Проверка на наличие ПП.** Следующие проверки должны проводиться персоналом, обеспечивающим встречу ВС до прибытия ВС на перрон и начала выполнения наземного обслуживания ВС:

2.4.5.1. проверка перрона и места стоянки;

2.4.5.2. проверка зон расположения наземного оборудования и парковки в непосредственной близости от места обслуживания ВС;



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	9	0	15.03.2021

2.5. ОБЩИЕ ИНСТРУКЦИИ ПО ТЕХНИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ НАЗЕМНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

2.5.1. К эксплуатации наземного оборудования допускается только квалифицированный и уполномоченный персонал, прошедший соответствующую подготовку. Следующие общие требования безопасности должны соблюдаться при использовании наземного оборудования:

2.5.1.1. перед въездом в зону обслуживания ВС необходимо выполнить на покрытии перрона, как минимум один цикл (до полной остановки) для проверки работоспособности тормозной системы наземного оборудования. Это должно быть сделано перед линией остановки наземного оборудования или на расстоянии не менее 15ft/5м от ВС;

2.5.1.2. при подъезде к ВС или отъезде от ВС оборудования / техники (СНО), скорость движения оборудования не должна превышать скорость идущего человека;

2.5.1.3. маневры движущегося оборудования должны учитывать предотвращение повреждения людей или ВС;

2.5.1.4. при движении задним ходом необходимо использовать дополнительный персонал для контроля безопасности движения или видеосистему, или зеркала заднего вида;

2.5.1.5. нельзя двигаться на СНО под крылом или фюзеляжем.



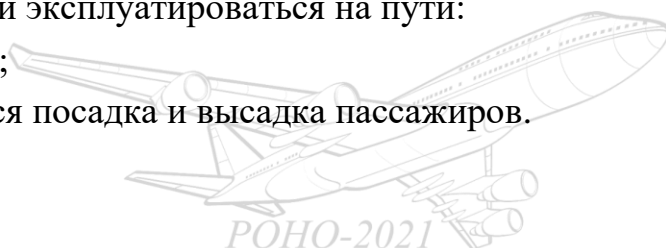
Внимание!

При эксплуатации любых видов средств наземного обслуживания (далее СНО):

- перед приближением СНО к воздушному судну проверяйте ВС на предмет возможных повреждений в контактной зоне оборудования;
- немедленно сообщите о любых обнаруженных повреждениях;
- не приближайте никакое СНО к частям воздушного судна, на которых обнаружено повреждение;
- во время обслуживания воздушного судна используйте все предохранительные устройства, установленные на СНО (например, датчики сближения, бамперы, поручни, стабилизаторы);
- убедитесь, что к фюзеляжу воздушного судна не прижаты защитные резиновые бамперы.

2.5.2. СНО не должно передвигаться или эксплуатироваться на пути:

- воздушного судна во время руления;
- на участке перрона, где производится посадка и высадка пассажиров.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	10	0	15.03.2021

2.6. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ НАЗЕМНОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

2.6.1. При обслуживании воздушных судов, выполняющих грузовые перевозки, следует соблюдать следующие основные требования:

2.6.1.1. применяйте эти процедуры при эксплуатации наземной обслуживающей техники на перроне;

2.6.1.2. перевозите персонал на СНО только на штатных сиденьях (перевозка стоя запрещена);

2.6.1.3. при управлении СНО не пользуйтесь портативными электронными устройствами;

2.6.1.4. СНО должны использоваться только по назначению;

2.6.1.5. во время движения СНО запрещается пересекать пути ВС во время руления, во время буксировки ВС хвостом / носом вперед, и пути передвижения пассажиров при посадке или высадке;

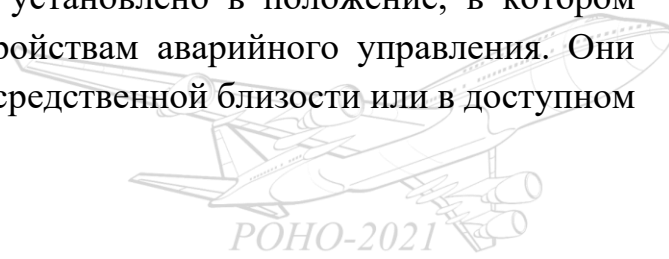
2.6.1.6. запрещается передвижение СНО или его буксировка с развернутым подъемным оборудованием, за исключением случаев, когда это необходимо для окончательного размещения у воздушного судна;


2.6.1.7. эксплуатация платформы СНО во время движения запрещается;

2.6.1.8. запрещается перемещение или размещение каких-либо СНО (например, тракторы, вилочные погрузчики, багажные или грузовые тележки) под фюзеляжем ВС;

2.6.1.9. порядок действий при размещении моторизированной наземной обслуживающей техники (НОТ / GSE), в рабочем положении непосредственно у ВС или рядом с ним:

1. поставьте на стояночный тормоз, установив рычаг переключения передач в стояночное или нейтральное положение;
2. заглушите двигатель, если он не требуется в режиме эксплуатации / обслуживания;
3. установите колодки под колеса СНО, если они предусмотрены;
4. перед использованием СНО при наличии стабилизаторов убедитесь, что они выдвинуты;
5. задействуйте прочие устройства безопасности при их наличии;
6. когда моторизированное СНО находится в режиме эксплуатации / обслуживания, оно должно быть установлено в положение, в котором возможен быстрый доступ к устройствам аварийного управления. Они должны быть расположены в непосредственной близости или в доступном



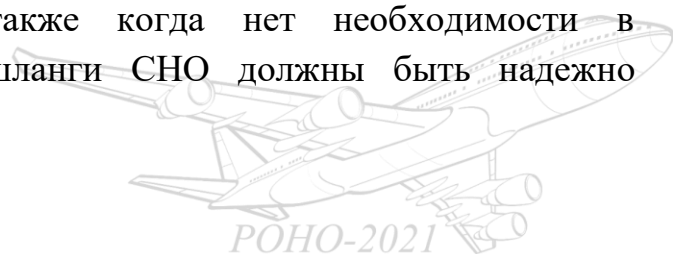
 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	11	0	15.03.2021

месте;

7. если моторизированное СНО не оборудовано устройствами аварийного управления, оператор должен оставаться на рабочем месте и контролировать оборудование в режиме эксплуатации / обслуживания.

2.6.1.10. порядок действий в случае, когда необходимо оставить моторизированное транспортное средство или СНО без присмотра в зоне обслуживания или рядом с ней (помимо случаев, описанных в п. 2.6.1.9.):

1. не оставляйте двигатель работающим. В условиях экстремально низких температур, когда местные нормы позволяют оставлять работающий двигатель без присмотра, под колеса моторизированных транспортных средств или СНО должны быть установлены колодки;
2. задействуйте стояночный тормоз, установив рычаг переключения передач в стояночное или нейтральное положение, и установите под колеса колодки, если они предусмотрены;
3. наземная силовая установка и устройство кондиционирования воздуха могут быть оставлены без присмотра подключенными к ВС при условии, что их рабочее состояние и уровень топлива периодически проверяется;
4. для всех типов СНО должна применяться политика отсутствия непосредственного контакта (то есть, СНО не должно касаться воздушного судна), за исключением средств посадки / высадки пассажиров;
5. при размещении средств наземного оборудования убедитесь, что между СНО и воздушным судном остается достаточно пространства для вертикального движения фюзеляжа на протяжении всего процесса наземного обслуживания;
6. если это возможно, во время размещения и удаления СНО все защитные ограждения должны быть полностью втянуты / опущены;
7. после размещения оборудования на ВС все защитные ограждения на лентах транспортеров, погрузчиках и прочем подъемном оборудовании должны быть полностью выдвинуты / подняты, за исключением случаев, когда это не позволяет сделать данный тип воздушного судна;
8. неиспользуемые СНО должны быть припаркованы в специальном месте стоянки оборудования в зоне аэропорта;
9. не загромождайте доступ к противопожарному оборудованию или кнопке аварийного отключения топливного гидранта;
10. перед транспортировкой, а также когда нет необходимости в использовании, все кабели и шланги СНО должны быть надежно закреплены.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	12	0	15.03.2021

2.7. НАЗЕМНОЕ НЕМОТОРИЗИРОВАННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ

2.7.1. При эксплуатации немоторизованного СНО должны быть приняты следующие меры предосторожности:

2.7.1.1. на всех видах СНО (припаркованных и/или не прицепленных к моторизованным транспортным средствам, немоторизованному оборудованию наземного обслуживания) должны быть задействованы тормоза, либо под их колеса должны быть установлены колодки (исключение водило ВС);

2.7.1.2. средства пакетирования грузов (далее – СПГ) должны быть закреплены на тележках (или прицепах) с помощью подходящего такелажа;

2.7.1.3. при буксировке тележек для поддонов и контейнеров их поворотные столы должны быть зафиксированы в положении «прямо» и должны поворачиваться только на платформе погрузчика;

2.7.1.4. допустимое количество тележек обычно ограничивается правилами аэропорта и поставщика услуг наземного обслуживания, однако в чрезвычайных условиях (например, скользкие поверхности, перегруженность объектов, низкая видимость) это количество может быть откорректировано и уменьшено для обеспечения безопасности проведения работ на перроне;

2.7.1.5. при транспортировке тележек груз должен быть надежно закреплен с помощью замков, ограничителей, ограждений, тентов и строп;

2.7.1.6. общая высота груза должна позволять безопасный подъем каждой единицы груза во время погрузки и разгрузки тележек персоналом, стоящим на земле;

2.7.1.7. легкие упаковки не должны укладываться между тяжелыми предметами;

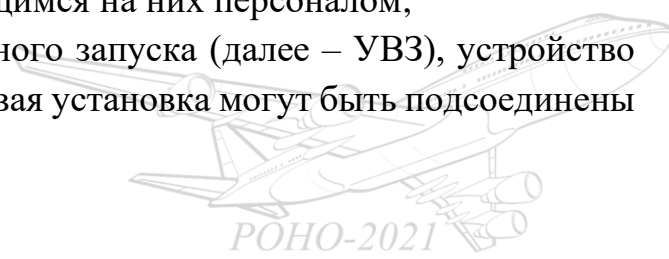
2.7.1.8. при использовании тентов все стропы должны быть надежно закреплены на тележке;


2.7.1.9. если СНО оборудовано стабилизаторами, перед началом работ на нем необходимо их полностью выдвинуть. Задействуйте прочие устройства безопасности при их наличии;

2.7.1.10. на всех неиспользуемых поездах из багажных тележек должны быть задействованы тормоза;

2.7.1.11. при использовании лестниц для открытия и закрытия дверей багажного отсека их размещение и откат осуществляется строго по прямой линии. Запрещается перемещать лестницы с находящимся на них персоналом;

2.7.1.12. прицепные установки воздушного запуска (далее – УВЗ), устройство кондиционирования воздуха и наземная силовая установка могут быть подсоединены



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	13	0	15.03.2021

либо к буксирующему транспортному средству, либо к воздушному судну, но не к обоим одновременно;


2.7.1.13. средства пакетирования грузов должны быть зафиксированы на тележках (или на прицепных тележках / грузовых автомобилях), используя соответствующие фиксирующие устройства.



Опасно!

Так как тележки легко привести в движение вручную, они могут стать причиной травм. Поэтому должны быть приняты дополнительные меры предосторожности.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	14	0	15.03.2021

2.8. ТРЕБОВАНИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ И РАССТАНОВКЕ НАЗЕМНОГО ОБОРУДОВАНИЯ [GRN 3.5.1.]

2.8.1. Используемое оборудование должно быть исправным и соответствовать требованиям безопасной эксплуатации. В начале смены должно быть проверено всё оборудование, участвующее в наземном обслуживании ВС (не реже одного раза в день), включая тормоза, резиновые защитные бамперы, системы безопасности и другие датчики.

2.8.2. Наружный осмотр транспортного средства / оборудования выполняется до его использования. Все механизированные транспортные средства и средства наземного обслуживания должны быть оборудованы средствами пожаротушения.

2.8.3. Подъезд (отъезд) спецмашин и самоходных устройств к ВС должен осуществляться в соответствии со схемой подъезда (отъезда). При размещении оборудования около ВС или за пределами зоны обслуживания ВС необходимо:

- установить оборудование, если это предусмотрено его конструкцией, на стояночный тормоз, при этом переключатель передач должен находиться в стояночном или нейтральном положении;
- установить упорные колодки.

2.8.4. Грузы должны быть распределены равномерно в грузовых тележках для обеспечения устойчивости (тяжелые грузы располагаются внизу и в середине). При движении состава из тележек должно учитываться сокращение радиуса поворота и срезание углов при поворотах во избежание получения травм персоналом, а также повреждения ВС и другого оборудования.

2.8.5. Как исключение наземное оборудование, необходимое для обслуживания ВС (машины для заправки ВС топливом, водой и обслуживания санузлов), может располагаться в зоне обслуживания ВС в том числе и в зоне крыла ВС, в случае использования специального оборудования этих средств для обеспечения процесса работ (например, подъемная площадка топливозаправщика для обеспечения доступа к панели заправки). В случае использования тележек для перевозки багажа, они должны размещаться в зоне правой плоскости крыла. В зоне левой плоскости крыла тележки могут располагаться только у самолета, конструкцией которого предусмотрены грузовые двери, расположенные по левому борту.

2.8.6. При расстановке наземного оборудования необходимо уделять особое внимание расстоянию между транспортным средством и ВС, а также прочим оборудованием и приспособлениями.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	15	0	15.03.2021

2.8.7. После расстановки наземного оборудования на места обслуживания ВС убедитесь:

2.8.7.1. в наличии достаточного расстояния между наземным оборудованием и ВС, позволяющего выполнение вертикального движения вдоль фюзеляжа ВС и выполнения процедур наземного обслуживания, предупреждающего контакт оборудования с ВС;

2.8.7.2. в установке стабилизаторов на спецтехнике, гарантирующих их фиксацию от разворота и падения;

2.8.7.3. в поднятии всех защитных ограждений на ленточных конвейерах, погрузчиках и других устройствах;

2.8.7.4. в наличии всего персонала, участвующего в НО ВС.

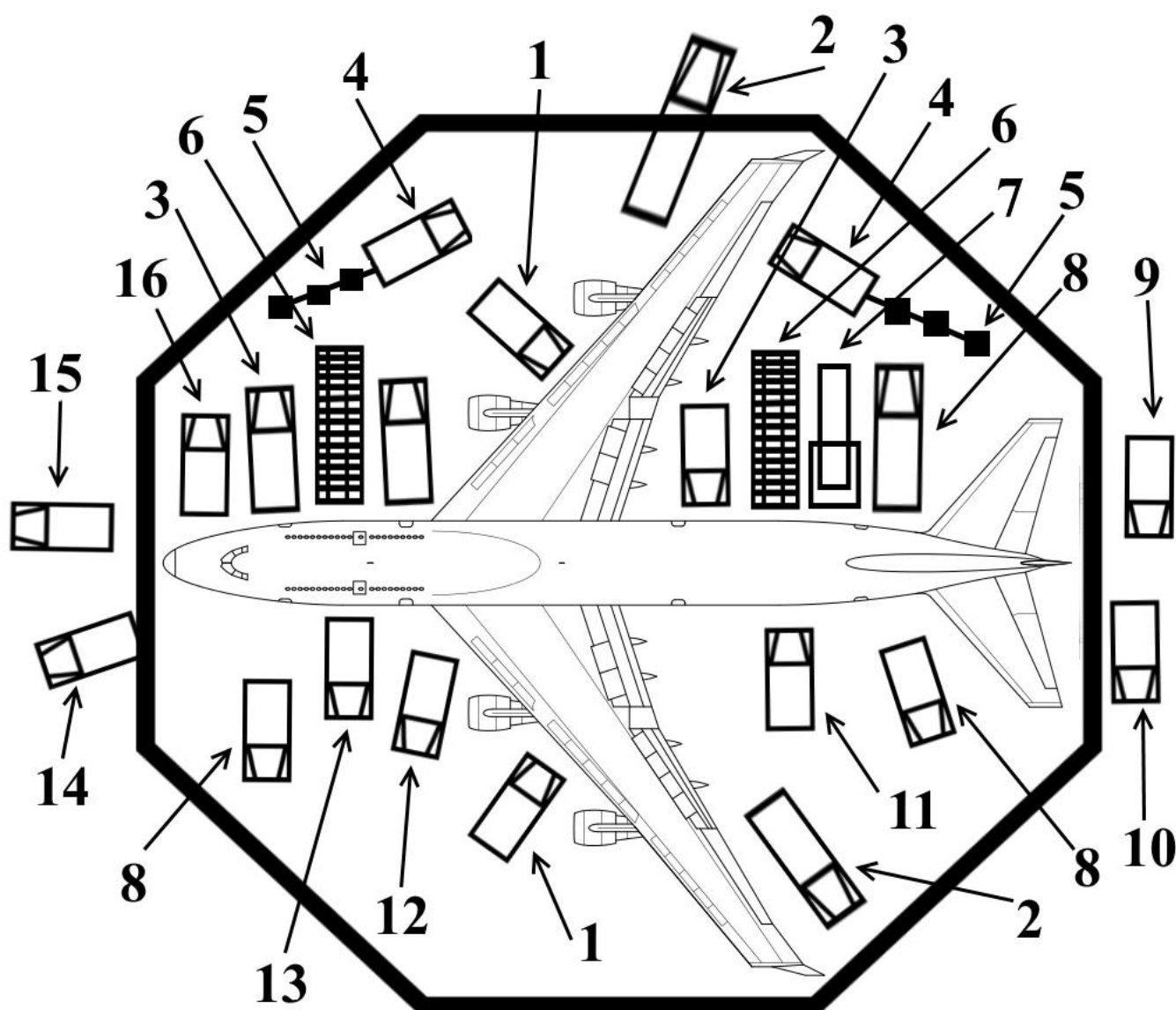


Опасно!

Запрещается:

- допуск в кабину постороннего персонала во время движения наземного оборудования;
- использование портативных электронных устройств при управлении транспортным средством и при использовании оборудования;
- спрыгивать с транспортных средств во время их движения;
- оставлять транспортное средство без присмотра с работающим двигателем;
- движение транспортных средств с поднятыми подъемными устройствами, за исключением их окончательного подгона к борту ВС;
- не перемещайте наземное оборудование, включая пассажирские трапы, в сторону ВС, если не будут выполнены следующие условия:
 1. ВС остановилось согласно заданной разметки;
 2. двигатели выключены и прекратили вращение;
 3. проблесковый маяк предотвращения столкновения выключен;
 4. упорные колодки установлены под колеса шасси;
 5. наземный персонал установил связь с летным экипажем и получил разрешение на начало наземного обслуживания.
- перемещаться или парковаться под фюзеляжем и (или) крыльями воздушного судна.

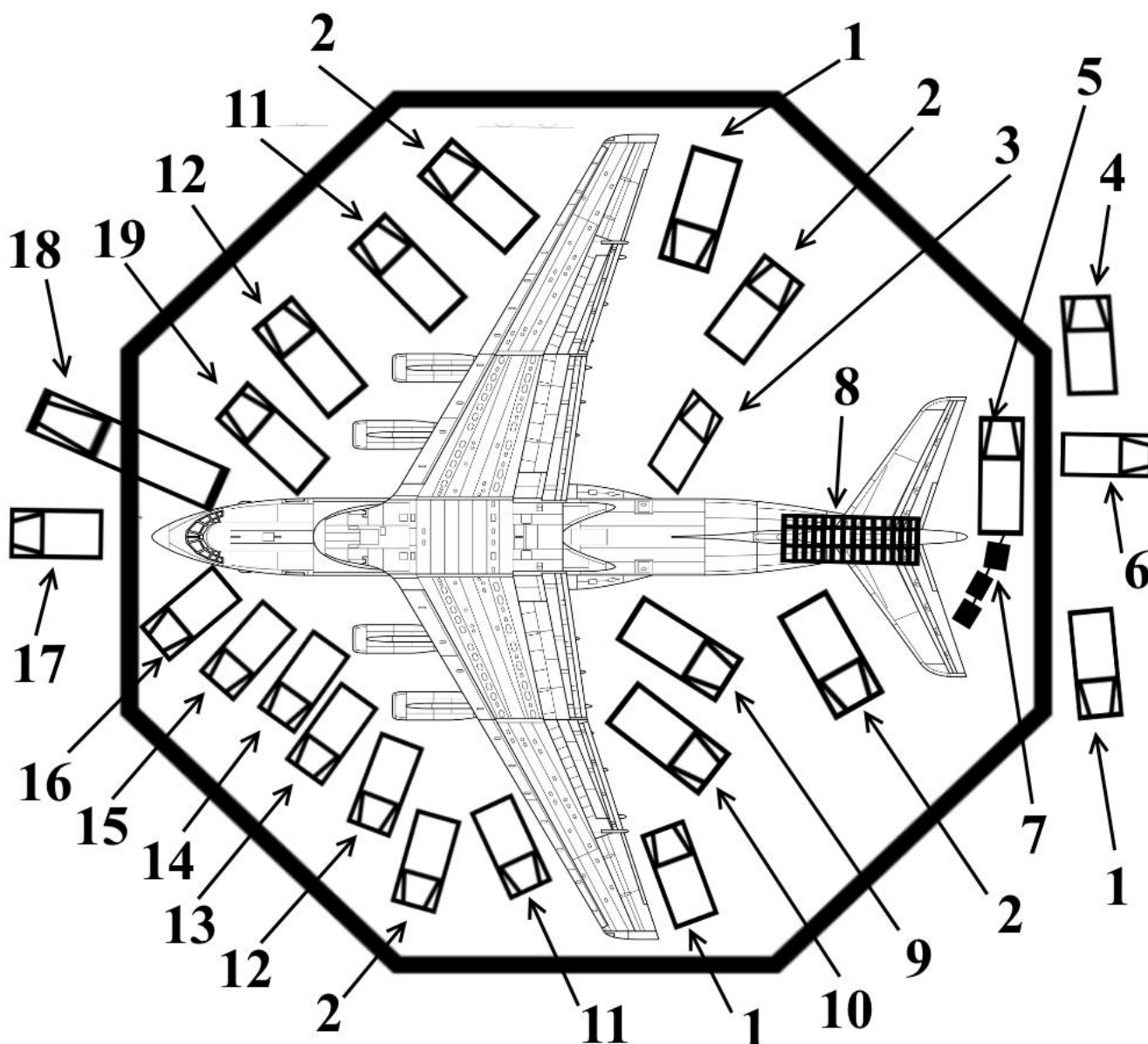




- | | |
|--|---------------------------------------|
| 1 – сервисер; | 9 – самоходная площадка обслуживания; |
| 2 – топливозаправщик; | 10 – элеватор; |
| 3 – автолифт; | 11 – машина для уборки салона; |
| 4 – тягач для транспортировки контейнеров; | 12 – аэродромный кондиционер воздуха; |
| 5 – тележка для контейнеров; | 13 – машина воздухозаправочная; |
| 6 – погрузчик; | 14 – установка воздушного запуска; |
| 7 – автотранспортер; | 15 – тягач; |
| 8 – спецмашина для обработки санузлов; | 16 – аэродромный подвижный агрегат. |

Рисунок 5 – схема расстановки наземного оборудования для ВС типа Boeing 747-300






- 1 – самоходная площадка обслуживания;
- 2 – сервистер;
- 3 – аэродромный подвижный агрегат
- 4 – элевант;
- 5 – тягач для транспортировки контейнеров;
- 6 – машина грузовая;
- 7 – тележка для контейнеров;
- 8 – погрузчик;
- 9 – воздухозаправщик;
- 10 – установка для проверки гидросистемы;

- 11 – моторный подогреватель;
- 12 – маслозаправщик;
- 13 – установка воздушного запуска;
- 14 – автостанция с подъёмным кузовом
- 15 – спецмашина для обработки санузлов;
- 16 – водозаправочная машина;
- 17 – тягач;
- 18 – топливозаправщик;
- 19 – аэродромная кислородно-зарядная станция.

Рисунок 6 – схема расстановки наземного оборудования для ВС типа Ил-76ТД



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	18	0	15.03.2021

2.9. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ ПАССАЖИРСКОГО ТРАПА

2.9.1. Оператор пассажирского трапа должен получить соответствующие обучение, квалификацию и допуск для выполнения данных работ.

2.9.2. При работе с пассажирскими трапами должны быть приняты указанные далее меры предосторожности:

2.9.2.1. перед использованием убедитесь, что все пассажирские трапы находятся в исправном состоянии;

2.9.2.2. убедитесь, что площадки и ступени не загромождены и безопасны для использования;

2.9.2.3. перед прибытием и отправлением ВС пассажирские трапы должны быть выведены за пределы зоны обслуживания воздушного судна;

2.9.2.4. перед началом движения пассажирского трапа убедитесь, что путь свободен;

2.9.2.5. при приближении пассажирского трапа к ВС не допускайте контакта с датчиками и выступающими частями ВС и двигайтесь медленно, пока защитные бамперы не коснутся воздушного судна или датчики сближения трапа не остановят движение;

2.9.2.6. если при размещении пассажирского трапа у двери воздушного судна обзор водителя / оператора ограничен, должен быть привлечен сигнальщик;

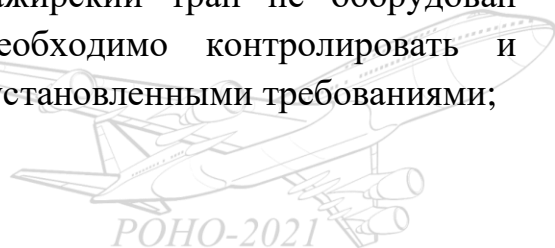
2.9.2.7. необходимо убедиться, что сигнальщик может верно оценивать дистанцию и передавать сигналы водителю / оператору. При потере визуального контакта с сигнальщиком необходимо немедленно остановиться;


Примечание: Если пассажирский трап оборудован системами, позволяющими точно оценивать дистанции и размещать его у воздушного судна надлежащим образом (например, датчики), а также автоматически пристыковывать его к воздушному судну и отстыковывать его от ВС, помощь сигнальщика не требуется.

2.9.2.8. если пассажирский трап буксируемого типа, отцепите его от тягача и установите у ВС вручную;

2.9.2.9. соблюдайте необходимое расстояние между пассажирским трапом и порогом двери, либо как указано на двери салона;

2.9.2.10. задействуйте все системы безопасности и устройства автоматического выравнивания, если это применимо. Если пассажирский трап не оборудован устройством автоматического выравнивания, необходимо контролировать и регулировать выравнивание трапа в соответствии с установленными требованиями;



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	19	0	15.03.2021

2.9.2.11. при наличии стабилизаторов они должны быть выдвинуты. Не позволяйте никому (за исключением оператора) пользоваться трапом, пока стабилизаторы не будут установлены в рабочее положение;

2.9.2.12. необходимо убедиться, что выдвижные перила и навесы пассажирского трапа полностью сложены, пока он не установлен;

2.9.2.13. после открытия пассажирской двери разложите перила;

2.9.2.14. убедитесь, что пассажирский трап установлен у двери так, что в случае нештатной ситуации / эвакуации он может быть беспрепятственно использован как маршрут эвакуации;

2.9.2.15. перед отъездом трапа от воздушного судна убедитесь, что пассажирская дверь закрыта;

2.9.2.16. после закрытия пассажирской двери убедитесь, что на трапе не осталось персонала, прежде чем убирать стабилизаторы;

2.9.2.17. когда пассажирский трап не используется у двери воздушного судна, он должен быть перемещен на расстояние, достаточное для развертывания аварийного надувного трапа;

2.9.2.18. если используется пассажирский трап буксируемого типа, то, убирая его от воздушного судна, необходимо сперва передвинуть его вручную на достаточное расстояние от воздушного судна и только после этого сцеплять с тягачом.



Опасно!

- пассажирские двери должны отрываться только после того, как у двери будут установлены СНО или средства для посадки / высадки пассажиров;
- запрещается открывать пассажирские двери без установленного у борта ВС оборудования;
- существует риск выпадения при открытии/закрытии пассажирской двери;
- развёртывание аварийного надувного трапа может иметь фатальный исход. Если дверь в положении «автомат» начала открываться, не пытайтесь ее удерживать — это может повлечь серьезную травму или смерть.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	20	0	15.03.2021

2.10. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ ТЯГАЧА

2.10.1. *Тягач* – транспортное средство, предназначенное для буксировки воздушных судов по территории аэродрома.

2.10.2. При работе с тягачами должны быть приняты следующие меры предосторожности:

2.10.2.1. осуществляйте вождение тягача со скоростными ограничениями согласно правилам аэропорта и соблюдайте осторожность для избегания резких поворотов, пробуксовок и резких остановок;

2.10.2.2. ограничивайте количество присоединенных багажных и контейнерных телег в соответствии с ограничениями, установленными в правилах аэропорта;

2.10.2.3. не производите резких поворотов вблизи воздушного судна;

2.10.2.4. соблюдайте минимальную дистанцию в 1 м (3 фута) от фюзеляжа воздушного судна.



Рисунок 7 – Тягач



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	21	0	15.03.2021

2.11. ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЗАПРАВКЕ / СЛИВЕ ТОПЛИВА

[2.11.1. *Зона безопасной заправки топливом (далее – ЗБЗ)* считается зона в 3 м (10 футах) в любом направлении от центральной точки всех дренажных отверстий топливной системы, заправочных заглушек кранов, портов заправки ВС, топливных гидрантов, топливных шлангов и топливозаправочных машин.

2.11.2. Такое расстояние может быть увеличено согласно требованиям местного аэропорта и Администрацией гражданской авиации.

2.11.3. Персонал, выполняющий действия по заправке ВС топливом, должен получить соответствующее обучение, квалификацию и допуск для выполнения этих работ.

[2.11.4. Во время выполнения процедур по заправке / сливе топлива необходимо соблюдать все требования, указанные ниже.

2.11.5. В зоне безопасной заправки весь персонал должен соблюдать следующие требования:

2.11.5.1. не пользоваться портативными электронными устройствами, в том числе мобильными телефонами, аудиоплеерами, игровыми консолями или наушниками;

2.11.5.2. вход в ЗБЗ разрешается только для выполнения должностных обязанностей в установленное рабочее время;

2.11.5.3. не оставляйте двигатели транспортных средств в рабочем режиме без надобности;

2.11.5.4. расстановка всей техники должна производиться таким образом, чтобы не создавать препятствий для аварийной эвакуации топливозаправщика;

2.11.5.5. не допускайте проход пассажиров в зону безопасной заправки топливом;

2.11.5.6. избегайте использования моторизованного СНО в ЗБЗ;

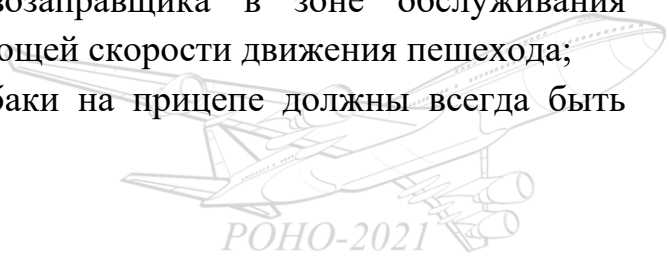
2.11.5.7. не паркуйте наземную технику в ЗБЗ;

2.11.5.8. топливные шланги должны быть защищены, и все транспортные средства должны находиться на расстоянии не менее 1 метра (3 футов) от топливного шланга на стоянке ВС;

2.11.5.9. во время заправки топливом не разрешается трансляция или настройка коротковолнового радиооборудования;

2.11.5.10. скорость движения топливозаправщика в зоне обслуживания самолета ограничена скоростью, соответствующей скорости движения пешехода;

2.11.5.11. цистерны с топливом или баки на прицепе должны всегда быть



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	22	0	15.03.2021

соединены с тягачом или машиной;

2.11.5.12. при наличии запаха топлива или другой опасности, заправка должна быть немедленно прекращена до устранения опасных условий;

2.11.5.13. кнопка аварийного отключения заправки и доступ к пожарному гидранту должны всегда быть в поле зрения и легкодоступны;

2.11.5.14. оператор, осуществляющий заправку ВС топливом, обязан контролировать процесс заправки и находиться вне машины заправки топливом;

2.11.5.15. в процессе заправки персонал, ответственный за выполнение наземного обслуживания, должен контролировать заправку топливных баков перед автоматическим закрытием клапанов заправки во избежание образования гидравлического удара. В связи с этим перед закрытием клапанов давление в магистрали заправки от топливозаправщика должно быть снижено со стандартного давления (3,7 кг/см²) до давления 2,5 кг/см²;

2.11.5.16. оператор топливозаправщика перед отъездом от ВС обязан убедиться, что все шланги, кабель заземления и кабель выравнивания потенциалов отсоединены и убраны.



Опасно!

В зоне безопасной заправки запрещается:

- курить;
- подключать или отключать любое электрическое оборудование, включая наземный источник электропитания;
- включать метео-навигационную радиолокационную станцию;
- во время заправки запрещается использование моторного подогревателя.

В случае возникновения возгорания на воздушном судне или вблизи его заправка запрещается.] **GRH 4.1.6.**

2.11.6. В связи с тем, что все данные по количеству топлива, используемого на борту ВС, измеряются в единице измерения килограмм, необходимо в обязательном порядке предоставлять летному экипажу ВС данные о плотности заправляемого топлива. Эти данные необходимо запросить у оператора топливозаправщика перед заправкой ВС.] **GRH 4.1.4.**

[2.11.7. **Разлив топлива.** При разливе топлива лица, непосредственно осуществляющие заправку (слив), обязаны:

2.11.7.1. прекратить подачу / слив топлива;

2.11.7.2. вызвать к месту работ пожарную службу;



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	23	0	15.03.2021

2.11.7.3. отключить электропитание ВС (в случае возгорания или по команде пожарной службы);

2.11.7.4. отсоединить заправочные (сливные) рукава от ВС;

2.11.7.5. удалить пролитое топливо с поверхностей и из полостей внутри ВС.]

GRH 4.1.3., GRH 4.1.7.

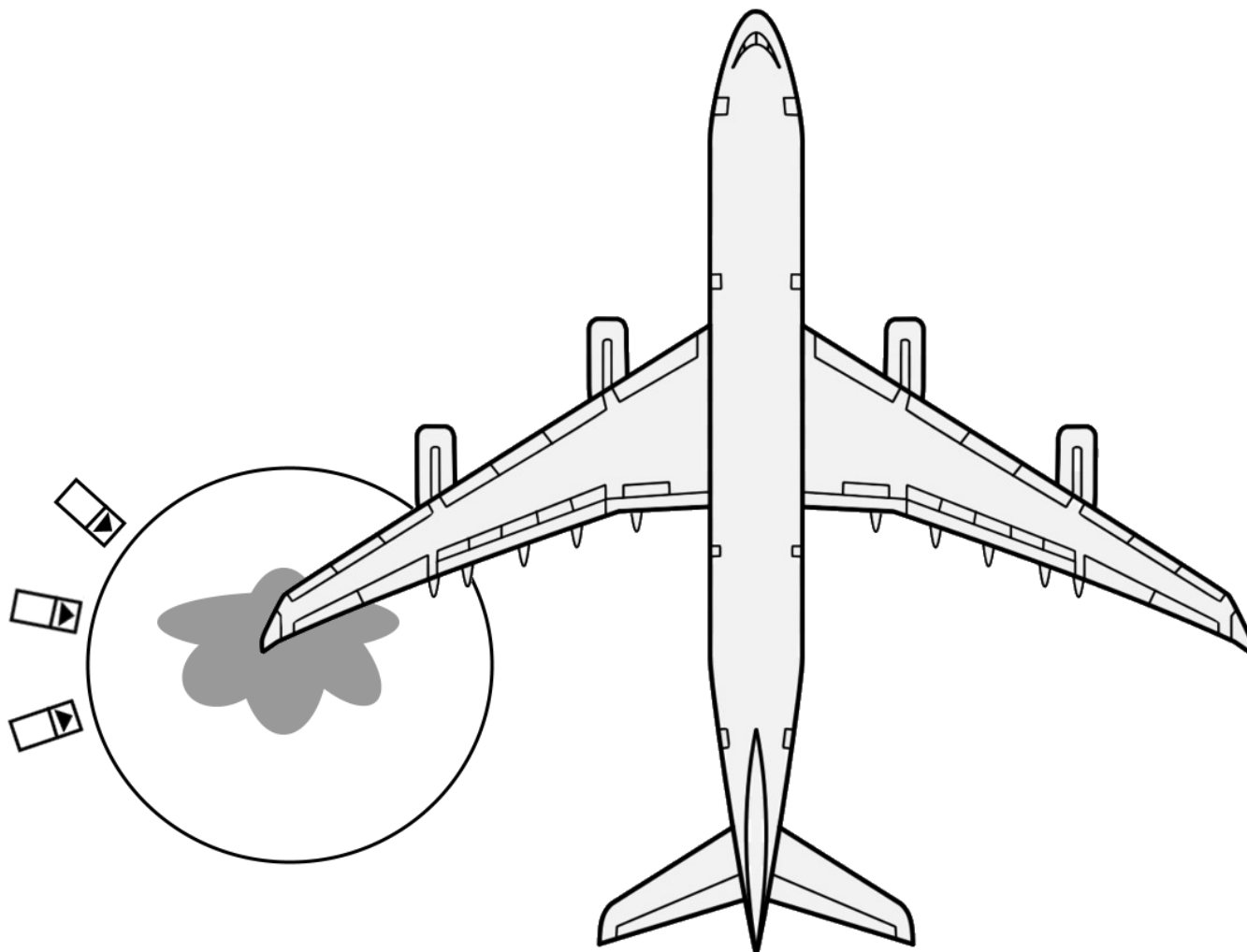


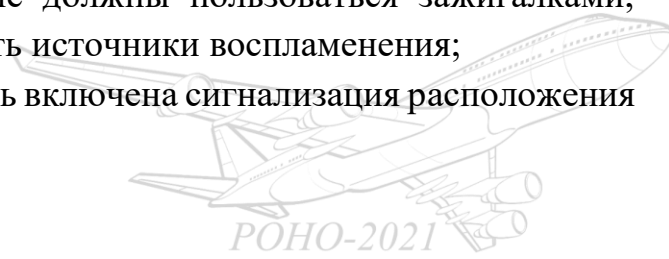
Рисунок 8 – Разлив топлива


2.11.8. При заправке / дозаправке воздушного судна с сопровождающими груз (служебными пассажирами) на борту необходимо соблюдать следующие требования:

2.11.8.1. служебные пассажиры не должны быть пристёгнуты привязными ремнями;

2.11.8.2. предупредить служебных пассажиров о предстоящей заправке (дозаправке) топливом и о том, что они не должны пользоваться зажигалками, спичками, курить или иным образом создавать источники воспламенения;

2.11.8.3. перед дозаправкой должна быть включена сигнализация расположения аварийных выходов;



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	24	0	15.03.2021

2.11.8.4. входные двери необходимо держать открытыми или полуоткрытыми, но не запертыми, и к ним должен обеспечиваться свободный доступ;

2.11.8.5. у каждой входной двери должны находиться лица кабинного экипажа, чтобы в случае необходимости руководить эвакуацией служебных пассажиров;

2.11.8.6. на месте дозаправки должны находиться аэродромные средства пожаротушения, пожарно-спасательный расчет;

2.11.8.7. поверхность стоянки под ВС и зоны, где разворачиваются средства аварийного покидания ВС, должны быть свободны.

2.11.9. Ответственный за заправку ВС должен убедиться в том, что:

2.11.9.1. поддерживается прямая и своевременная связь с лётным экипажем или другими компетентными лицами на борту ВС;

2.11.9.2. лица кабинного экипажа находятся на соответствующих местах и пространство вокруг входных дверей и аварийных выходов свободно, что пожарная машина приведена в готовность.

2.11.10. Если в ходе заправки обнаружено присутствие паров топлива, течь или разлив топлива, или возникает какая-либо другая опасность, то заправка должна быть прекращена до устранения опасности, а служебные пассажиры эвакуированы.

2.11.11. Указанное выше применяется в качестве минимального стандарта.

[2.11.12. Подробная информация о необходимых действиях в случае пожара или при разливе топлива описана в РПП часть А глава 9 п. 9.6.] **GRH 4.1.3., GRH 4.1.7.**



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	25	0	15.03.2021

2.12. ОБСЛУЖИВАНИЕ ПРИ НЕБЛАГОПРИЯТНЫХ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЯХ

2.12.2. Опасные явления погоды представляют постоянную угрозу при выполнении наземного обслуживания. Работы по наземному обслуживанию являются особой зоной риска, поскольку большинство из них выполняется на незащищенной от внешних воздействий территории.

2.12.3. Наличие информации о прогнозе неблагоприятных условий на вашем производственном объекте является ключевым элементом в предотвращении травм персонала и повреждений оборудования. Примерный список источников оперативных данных об ожидаемых метеоусловиях:

- внутренняя метеослужба;
- метеосводки национальной метеослужбы;
- прогноз погоды по местным теле- и радиоканалам;
- доклады экипажей;
- наблюдения диспетчерского центра аэропорта;
- наблюдения службы движения;
- местное оборудование для мониторинга погоды.

2.12.4. Доведение информации о приближающихся неблагоприятных погодных условиях до всего персонала представляет собой непростую задачу, поэтому в процессе оповещения должны быть задействованы все службы предприятия.

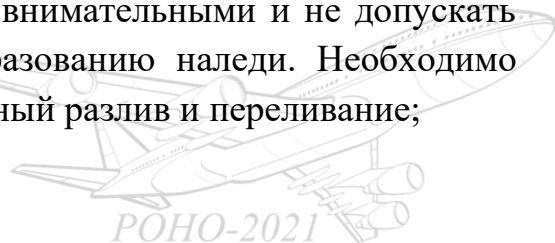
2.12.5. Зимние условия создают повышенную опасность, которая требует, чтобы персонал был ознакомлен с правилами поведения и повышенных мер осторожности при выполнении работ на перроне с целью предотвращения происшествий.


2.12.6. Для снижения риска возникновения происшествий должны быть приняты следующие меры:

2.12.6.1. планируйте дополнительное время для выполнения работ на перроне и соблюдайте повышенную осторожность при ходьбе по перрону в местах, которые могут быть скользкими;

2.12.6.2. соблюдайте повышенную осторожность во время вождения, особенно при приближении к ВС. Помните, что СНО необходимо большее расстояние для безопасной остановки, при скользких покрытиях;

2.12.6.3. операторы автоцистерн с питьевой водой и операторы обслуживания туалетных систем воздушного судна должны быть внимательными и не допускать утечек и разлива, которые могут привести к образованию наледи. Необходимо соблюдать осторожность и минимизировать возможный разлив и переливание;



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	26	0	15.03.2021

2.12.6.4. если покрытие перрона является опасным, свяжитесь с ответственными лицами для снижения риска данной опасности. Если уровень риска опасности не может быть снижен, остановите обслуживание в тех местах, в которых риск слишком высок;

2.12.6.5. все двери ВС (пассажирские двери и двери грузовых отсеков) должны быть закрыты, как только это будет возможно, во избежание попадания осадков, снега внутрь ВС.



Внимание!

Скорость движения по скользкой поверхности должна быть снижена. Все действия на перроне должны быть скорректированы в зависимости от текущих погодных условий.

2.12.7. *Гроза* — комплексное атмосферное явление, которое характеризуется интенсивным возникновением конвективной облачности и сопровождается значительной турбулентностью, шквалами, смерчами, сдвигом ветра, осадками в виде дождя, снега, града, частыми электрическими разрядами и громом.

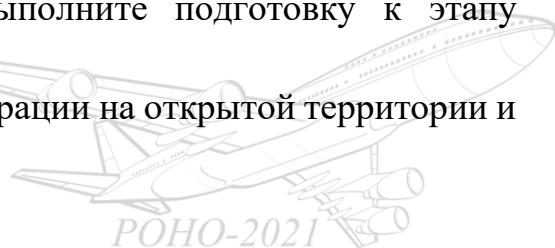
Таблица 1 – Этапы процесса оповещения об угрозе молнии


Уровни	Действие
Жёлтый – сигнал тревоги грозовой очаг обнаружен на расстоянии не менее 8 км (5 миль) от места выполнения работ	Распространите предупреждение о грозовой опасности всему персоналу, работающему на перроне, для готовности и планирования действий в случае, если будет объявлен красный уровень в соответствии с местными требованиями
Красный – сигнал о прекращении / приостановке работ грозовой очаг обнаружен на расстоянии 5 км (3 миль) от места выполнения работ	Распространите приказ всему персоналу на перроне об остановке всей активности на перроне и нахождения в местах укрытия
Зелёный – сигнал отбоя грозовой очаг сместился за пределы радиуса 5 км (3 миль) и удаляется от места выполнения работ	Распространите приказ всему персоналу на перроне о снятии ограничений и восстановлении нормальной активности

2.12.8. Указанные расстояния могут варьироваться в зависимости от местных климатических условий.

2.12.9. При получении сигнала тревоги выполните подготовку к этапу прекращения работ и соблюдайте указанное далее:

2.12.9.1. приостановите малозначительные операции на открытой территории и



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	27	0	15.03.2021

передайте всему персоналу, который пользуется или собирается пользоваться головными гарнитурами, штормовое предупреждение;

2.12.9.2. операции по заправке топливом могут продолжаться, но приближение грозового фронта должно непрерывно отслеживаться;

2.12.9.3. избегайте использования оборудования с высокой проводимостью.

[2.12.10. При получении сигнала о прекращении работ выполните следующие действия:

2.12.10.1. прекратить заправку. Не допускается оставлять топливные шланги подключенными к воздушному судну во время грозы / молнии;

2.12.10.2. прекратить переговоры с воздушным судном через головную гарнитуру;

2.12.10.3. прекратить все работы на перроне и покинуть перрон;

2.12.10.4. персонал должен найти укрытие в зданиях или транспортных средствах с металлическим кузовом. Запрещается использовать в качестве укрытий какие-либо части воздушного судна, грузовые трапы, мачты освещения, заборы и деревья;

2.12.10.5. в соответствии с местными процедурами воздушное судно может оставаться на стоянке, но двери воздушного судна должны быть закрыты, а работы по наземному обслуживанию приостановлены.] **GRH 4.1.6.**



Опасно!

Несоблюдение этих процедур может привести к летальному исходу.

2.12.11. В случае отсутствия интегрированной системы оповещения в аэропорту, весь персонал на перроне должен знать об указанных далее процедурах:

2.12.11.1. используйте метод подсчета для выявления / прогнозирования грозовой активности. Определите соответствующий уровень согласно диаграмме подсчета (См. п. 2.12.12.);

2.12.11.2. ответственное лицо уведомляет весь персонал на перроне об уровне грозовой опасности. Если такое должностное лицо отсутствует, метод подсчета должен использоваться персоналом на перроне для самостоятельных мер по безопасности;

2.12.11.3. в случае Красного уровня опасности необходимо проследовать в предназначенные места укрытия.

2.12.12. Метод подсчета используется, если отсутствует интегрированная система оповещения в аэропорту. Он используется для определения предполагаемого уровня грозовой активности.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	28	0	15.03.2021

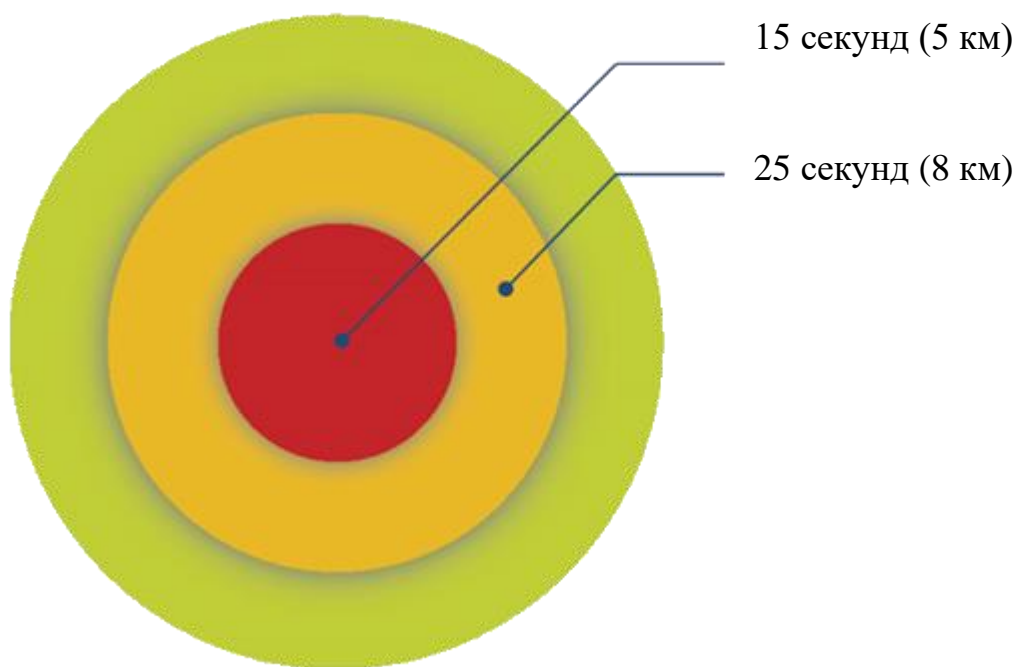


Рисунок 9 – Метод подсчёта для выявления / прогнозирования грозовой активности

Примечание: Приведенное в диаграмме время является временем между молнией и звуком грома. Если время подсчёта менее 15 секунд, это означает что грозовая активность на расстоянии менее 5 км от аэропорта. Если время подсчета между 15 и 25 секундами, это означает что грозовая активность на расстоянии от 5 до 8 км от аэропорта.

2.12.13. Сильный ветер представляет повышенный риск повреждений, должны приниматься указанные ниже меры минимальной предосторожности:

2.12.13.1. установите дополнительные колодки и уберите все оборудование, находящиеся возле воздушного судна;

2.12.13.2. будьте осторожны при открытии и закрытии дверей ВС;

2.12.13.3. установите всю припаркованную наземную технику на стояночный тормоз;

2.12.13.4. установите всю используемую на перроне немоторизированную технику (тележки для СПГ) на стояночный тормоз и надежно закрепите ее, принимая дополнительные усилия для этого, если необходимо.

2.12.14. При прогнозируемом устойчивом ветре и/или порывах ветра до 25 узлов или больше должны быть приняты следующие меры (При этом следует помнить, что, если ветер с такой скоростью дует на месте стоянки воздушного судна, возникает риск травм и повреждений):



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	29	0	15.03.2021

Таблица 2 – Таблица действий, предпринимаемых в условиях сильного ветра

Действия персонала	25-39 узлов 46-72 км/ч	40-59 узлов 73- 110 км/ч	более 60 узлов более 111 км/ч
Установите упорные колодки под основные стойки шасси ВС	✓	✓	✓
Удалите конусы безопасности	✓	✓	✓
Закрепите шланги	✓	✓	✓
Удалите все посторонние предметы	✓	✓	✓
Закрепите средства пакетирования грузов	✓	✓	✓
Закрепите подвижной состав	✓	✓	✓
Закрепите телетрап в позиции для минимизации площади поверхности, подверженной прямому воздействию ветра		✓	✓
Закройте двери грузовых отсеков, пассажирские двери и сервисные панели ВС		✓	✓
Не инициируйте подъем подъемного оборудования и трапов		✓	✓
Припаркуйте СНО вместе и, если возможно, вблизи зданий			✓
Втяните телетрап			✓



Опасно!

Сильный ветер представляет высокий риск для возникновения повреждений и травм.

2.12.15. При обслуживании во время песчаной бури / низкой видимости необходимо принять указанные ниже минимальные меры предосторожности:

2.12.15.1. обеспечьте персонал необходимыми средствами индивидуальной защиты, такими как очки, маски, закрытая одежда;

2.12.15.2. убедитесь в наличии необходимого укрытия, по необходимости.


2.12.16. При обслуживании во время сильной жары необходимо принять указанные далее минимальные меры предосторожности:

2.12.16.1. обеспечьте персонал необходимыми средствами индивидуальной защиты (далее – СИЗ) (очки, маски, закрытая одежда);

2.12.16.2. убедитесь в обеспечении персонала питьевой водой;

2.12.16.3. убедитесь в обеспечении помещений с контролируемой температурой во время перерывов на отдых.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	30	0	15.03.2021

2.13. ВИЗУАЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ

2.13.1. Указанные далее визуальные сигналы, подаваемые руками, определены для стандартизации связи «наземный персонал – наземный персонал» и/или «наземный персонал – летный экипаж», и/или «летный экипаж – наземный персонал»:

2.13.1.1. сигналы руками, подаваемые сопровождающим лицом, используются конкретным сопровождающим лицом при прямом взаимодействии с оператором техники для обеспечения движений любого вида наземной техники;

2.13.1.2. сигналы управления движением ВС используются наземным персоналом для того, чтобы помочь экипажу при маневрировании ВС и запуске двигателей;

2.13.1.3. сигналы руками, подаваемые при техническом обслуживании / обслуживании ВС, используются наземным персоналом для передачи летному экипажу, и летным экипажем наземному персоналу, информации по техническому обслуживанию / обслуживанию ВС;

2.13.1.4. сигналы руками, подаваемые при перемещении воздушного судна, используются во время сцепки / расцепки с тягачом и/или водилом в начале и конце наземного перемещения воздушного судна.

2.13.2. При подаче сигналов руками необходимо следовать представленным ниже требованиям:

2.13.2.1. использовать соответствующие сигналы;

2.13.2.2. надевать светоотражающий жилет;

2.13.2.3. выполнять свои обязанности в течение всей процедуры.

2.13.2.4. поддерживать постоянный визуальный контакт с наземным персоналом и экипажем в течение всего процесса маневрирования. Если визуальный контакт прерван, операцию нужно прекратить и начать, только когда визуальный контакт установлен.

2.13.2.5. стоять в стороне от заданного движения транспортного средства / ВС, где возможно.

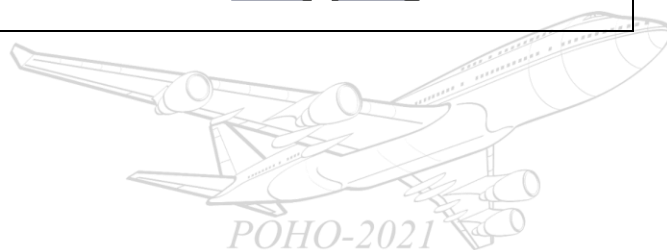


Таблица 3 – Визуальные сигналы руками, подаваемые регулировщиком оператору наземного оборудования для обслуживания грузовых перевозок

Визуальные сигналы руками, подаваемые регулировщиком оператору наземного оборудования для обслуживания грузовых перевозок		
<p>Привлечение внимания оператора и подача команд Руки удерживать выше головы в вертикальном положении с ладонями, повернутыми вперед. Значение: я ответственен за этот маневр. Вы будете принимать команды только от меня.</p>	<p>Остановка Вытянутые вверх и скрещенные над головой руки. Немедленная остановка: Руки скрещены над головой со сжатыми кулаками.</p>	<p>Указание расстояния Поднимите руки над головой, ладонями внутрь. Расстояние, показанное между руками, должно точно соответствовать фактическому свободному пространству.</p>
		
<p>Движение назад Руки (опущены) в стороны, ладони вперед, махнуть несколько раз, вперед и назад. Значение: движение в прямом направлении от регулировщика.</p>	<p>Подъем Вытяните обе руки к грузу или оборудованию ладонями вниз, движение руки в направлении подъема.</p>	
		

Продолжение таблицы 3

<p>Поворот направо (со стороны водителя) Левая рука направлена в сторону и вниз, рука вытянута, правая рука производит повторяющиеся движения в направлении слева от Регулировщика. Скорость движения руки указывает на степень интенсивности поворота.</p>	<p>Поворот налево (со стороны водителя) Правая рука направлена в сторону и вниз, рука вытянута, левая рука производит повторяющиеся движения в направлении справа от Регулировщика. Скорость движения руки указывает на степень интенсивности поворота.</p>
	
<p>Опускание Вытяните обе руки к грузу или оборудованию ладонями вниз, движение руки в направлении спуска.</p>	<p>Сопровождающее движение Движение с грузом или оборудованием. Сохранение визуального контакта с оператором или водителем. Покачивание противоположной руки.</p>
	

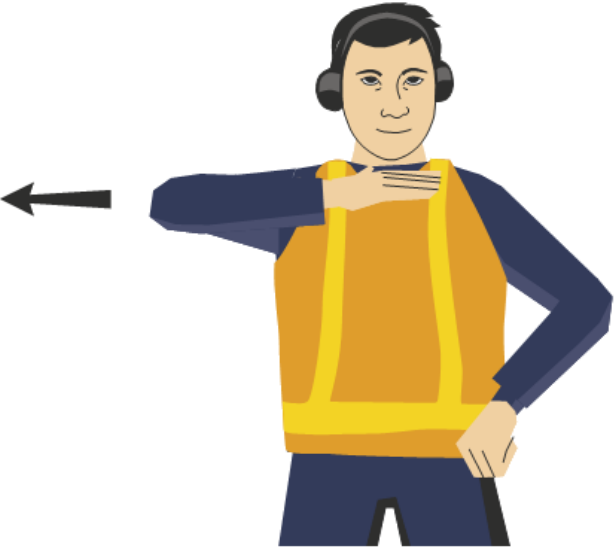





 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	33	0	15.03.2021

Продолжение таблицы 3

<p>ОК Поднимите вытянутую правую руку, кулак сжат, большой палец поднят. Значение: путь свободен / продолжайте самостоятельно либо можно уезжать.</p>	<p>Движение вперед Руки немного в стороны и несколько раз взмахнуть выше, к себе, делая киванием знак движения вперед. Значение: движение в сторону регулировщика.</p>
	
<p>Колодки установлены; стабилизаторы выпущены Руки вниз, пальцы сжаты, ладони внутрь, большие пальцы вытянуты, движения рук в направлении к себе.</p>	<p>Отключить источник энергии (электричество, топливо, воздух) Правая рука на уровне плеч, ладонь развернута вниз горизонтально, покачивайте вытянутой рукой в горизонтальном положении в направлении горла, сгибая и разгибая руку в локте.</p>
	

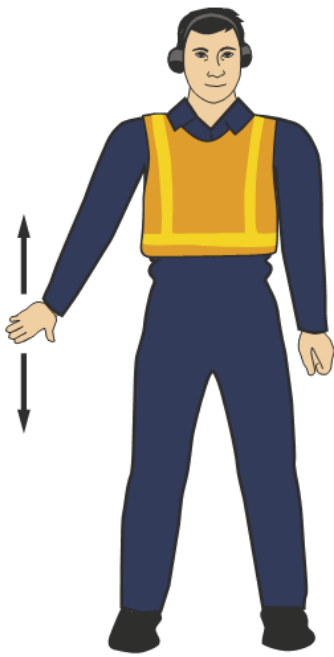
Продолжение таблицы 3

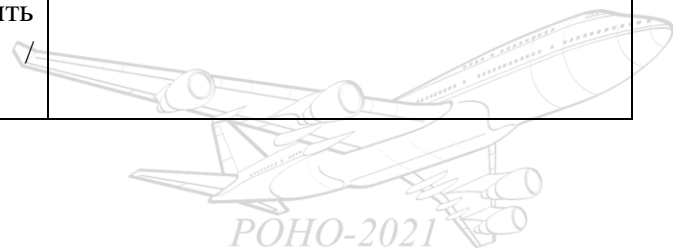
<p>Заглушить двигатель Правая рука на уровне плеча, ладонь вниз, рука от горла выполняет горизонтальное движение вправо, движение руки, пересекающее горло.</p>	<p>Колодки убраны; стабилизаторы втянуты (убраны) Руки вниз, пальцы сжаты, ладони наружу, большие пальцы вытянуты, Движения рук в направлении от себя.</p>
	
<p>Соединить или разъединить Поднятая левая рука перед собой, раскрытая ладонь обращена вниз. Соединить: правая рука с зажатым кулаком перемещается вверх до соприкосновения с ладонью левой руки. Разъединить: правая рука с зажатым кулаком от ладони левой руки вниз.</p>	<p>Включить тормоза / отпустить тормоза Правая рука поднята горизонтально в передней части тела. Отпустить тормоза: со сжатой в кулак кистью, разжать кулак и развести. Включить тормоза: с вытянутыми пальцами, сжать кисть в кулак, ладонь внутрь.</p>
	




 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	35	0	15.03.2021

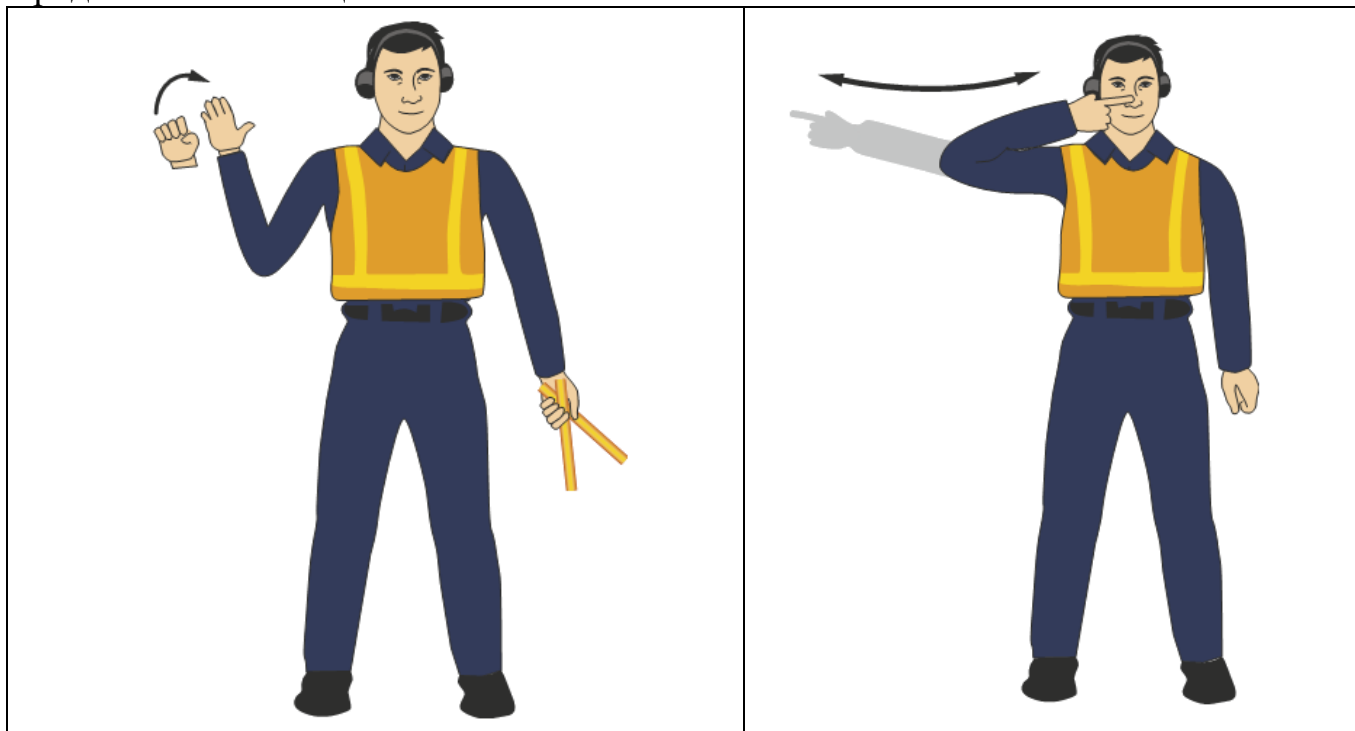
Таблица 4 – Визуальные сигналы руками, подаваемые оператором в наушниках водителю тягача при буксировке

Визуальные сигналы руками, подаваемые оператором в наушниках водителю тягача при буксировке		
<p>Всё готово для буксировки Держите руку прямо под углом 90° к плечу и выставите большой палец. Значение: для водителя тягача это означает, что все оборудование убрано от самолета, колодки убраны, тормоза самолета отключены, летный экипаж дал разрешение на начало буксировки к месту запуска</p>	<p>Отрицательно/ожидайте Держите руку прямо под углом 90° к плечу и выставите большой палец вниз. Значение: для водителя тягача это означает, что самолет не готов к буксировке и необходимо оставаться на месте.</p>	<p>Уменьшение скорости Рука опущена вниз под углом 45° к туловищу, производите «хлопающие» движения.</p>
		
<p>Включение / отключение тормозов тягача Поднимите руку, не сжатую в кулак, чуть выше уровня плеч, убедившись в наличии визуального контакта с водителем тягача, сожмите / разожмите руку в кулак. В конце буксировки для водителя тягача это также означает, что самолетные тормоза включены / отключены. Водитель тягача должен просигнализировать Регулировщику, подтверждая включение / отключение тормозов на тягаче.</p>	<p>Изменение направления буксировки Дотроньтесь пальцем до кончика носа, при этом рука находится под углом 90° к плечу, вытяните руку в направлении, в котором необходимо разворачивать самолет.</p>	




 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	36	0	15.03.2021

Продолжение таблицы 4



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	37	0	15.03.2021

Таблица 5 – Визуальные сигналы, подаваемые руками при перемещении воздушного судна сопровождающим у законцовок крыла оператору переговорного устройства / водителю тягача / сигнальщику / летному экипажу (если применимо)

Визуальные сигналы, подаваемые руками при перемещении воздушного судна сопровождающим у законцовок крыла оператору переговорного устройства / водителю тягача / сигнальщику / летному экипажу (если применимо)	
<p>Воздушное судно может начинать движение Поднимите полностью вытянутую правую руку с жезлом прямо над головой, при этом левая рука с жезлом опущена под углом 45° к туловищу.</p>	<p>Ожидайте разрешение для начала движения воздушного судна Полностью вытяните руки с жезлами вниз так, чтобы между руками и туловищем образовался угол 45°. Оставайтесь в таком положении до тех пор, пока путь воздушного судна не будет свободен.</p>
	
<p>Прекратить движение ВС Полностью вытянуть руки с жезлами в горизонтальном положении (90° к туловищу) на уровне плеч, поднять руки с жезлами до их пересечения над головой.</p>	

 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	38	0	15.03.2021

2.13.3. Сигналы руками при руководстве движением ВС (подаваемые для ВС):

2.13.3.1. не подавать сигналы руками при руководстве движением ВС, если это не разрешено местным аэропортом и если вы не обучены и не уполномочены подавать такие сигналы;

2.13.3.2. сигналы руками при руководстве движением воздушного судна подавать спереди воздушного судна, стоя лицом к пилоту и в пределах его обзора;

2.13.3.3. надевать светоотражающий жилет;

2.13.3.4. использовать светящиеся фонари/жезлы для улучшения видимости сигналов, подаваемых руками в указанных далее ситуациях:

1. недостаточное освещение перрона;
2. недостаточная видимость;
3. при работе ночью;
4. по требованию местного аэропорта или установленных местных правил.



Внимание!

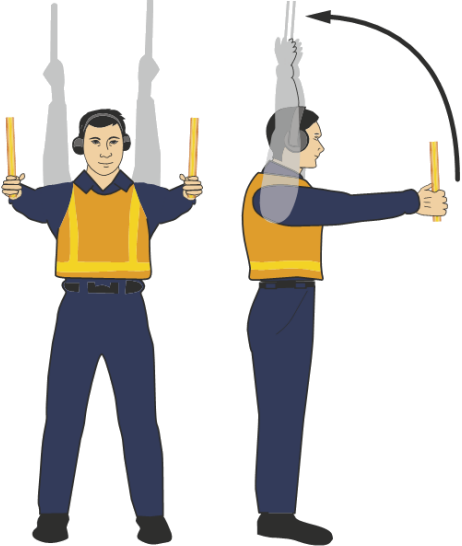



Во избежание путаницы со стороны экипажа Регулировщику не рекомендуется подавать сигналы, используемые для наземной техники, до полной остановки самолета.

Примечание:

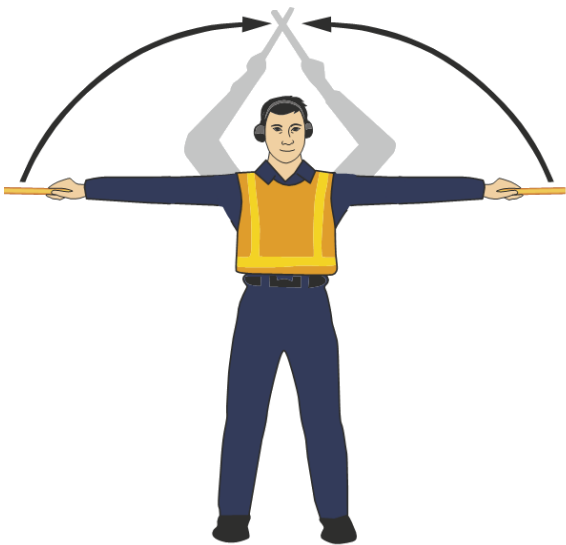


- *сигналы, подаваемые руками, описанные на следующей странице, показаны с использованием жезлов. Обозначение сигналов остается таким же при использовании сигнальных лопаток, рукавиц или светящихся фонарей;*
- *невозможно подавать сигналы руками с использованием сигнальных лопаток или светящихся фонарей для включения/выключения стояночного тормоза.*






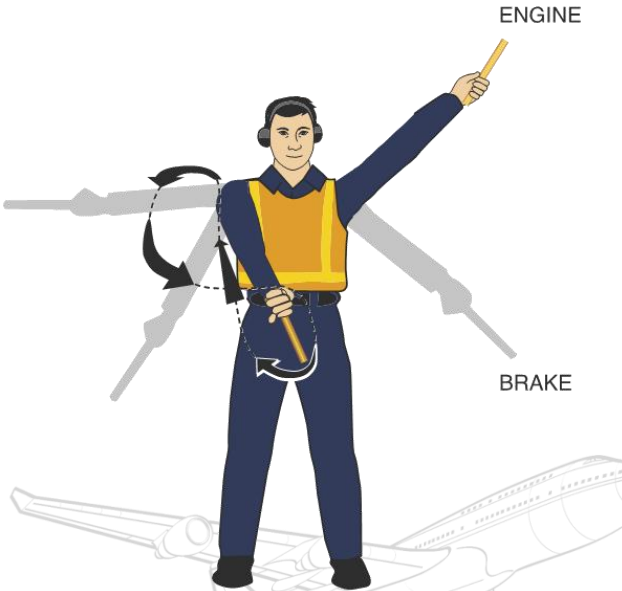
Таблица 6 – Сигналы руками при руководстве движением воздушного судна (подаваемые для ВС)

Сигналы руками при руководстве движением воздушного судна (подаваемые для ВС)	
<p>Обозначение выхода на посадку/стоянки Поднимите полностью вытянутые руки вперед на уровне плеч, поднимайте руки с жезлами прямо над головой, указывая вверх, перемещайте руки вперед и назад, чтобы предотвратить сливание с задним планом.</p>	<p>Продолжение руления прямо вперед Вытяните руки в стороны, согните руки в локтях, перемещайте руки и жезлы вверх и вниз от талии к голове.</p>
	
<p>Уменьшение скорости Вытяните руки в стороны и слегка согните в локтях, опускайте руки вниз «похлопывающими» движениями, перемещая жезлы вверх и вниз от талии к коленям.</p>	<p>Поворот вправо (со стороны пилота) При вытянутой левой руке с жезлом в сторону под углом 90° к туловищу правой рукой подать сигнал «двигаться вперед». Интенсивность движения сигнализирующей руки указывает пилоту скорость разворота воздушного судна.</p>
	

Продолжение таблицы 6


<p>Поворот влево (со стороны пилота) При вытянутой правой руке с жезлом в сторону под углом 90° к туловищу левой рукой подать сигнал «двигаться вперед». Интенсивность движения сигнализирующей руки указывает пилоту скорость разворота воздушного судна.</p>	<p>Остановка Полностью вытянуть руки с жезлами в горизонтальном положении (90° градусов к туловищу) на уровне плеч, поднять руки с жезлами до их пересечения над головой.</p>
	
<p>Остаться на месте/ждать сигнала Полностью вытяните руки с жезлами вниз, так чтобы между руками и туловищем образовался угол 45°. Сохранять такое положение до получения воздушным судном разрешения на выполнение следующего маневра.</p>	<p>Следовать к следующему сигнальщику или выполнять указания командно – диспетчерского пункта / службы управления наземным движением. Вытяните обе руки вверх, перемещайте, вытягивая руки с жезлами в сторону в направлении следующего Регулировщика или рулежной зоны.</p>
	

Продолжение таблицы 6

<p>Отправление воздушного судна Сделайте стандартное военное приветствие правой рукой и (или) жезлом, чтобы разрешить отправку самолета. Сохраняйте визуальный контакт с членами летного экипажа до тех пор, пока самолет не начал движение.</p>	<p>Запустить двигатели Поднимите правую руку до уровня головы, при этом жезл поднят вверх. Производите рукой вращательное движение, при этом левая рука поднята выше уровня головы и указывает на самолет.</p>
	
<p>Аварийная остановка двигателя/заглушить двигатели Вытяните правую руку с жезлом перед собой до уровня плеча, переместите руку с жезлом к левому плечу, затем — к правому плечу движением, пересекающим горло. Держите левую руку, сжатую в кулак над головой.</p>	<p>Возгорание Держа правую руку прямо, сделайте правой рукой движение в форме растянутой цифры 8, или веерообразное движение от плеча к колену, одновременно указав левой рукой с жезлом место возгорания. В ночное время та же процедура выполняется с помощью жезлов.</p>
	

Продолжение таблицы 6

<p>Включить тормоза</p> <p>Поднимите правую руку чуть выше уровня плеч, ладонь открыта. Убедившись в наличии визуального контакта с летным экипажем, сожмите руку в кулак. Не меняйте положения до тех пор, пока не увидите подтверждения от летного экипажа в виде отогнутого вверх большого пальца.</p>	<p>Выключить тормоза</p> <p>Поднимите правую руку чуть выше уровня плеч, рука сжата в кулак. Убедившись в наличии визуального контакта с летным экипажем, разожмите кулак. Не меняйте положения до тех пор, пока не увидите подтверждения от летного экипажа в виде отогнутого вверх большого пальца.</p>
	
<p>Колодки установлены</p> <p>Руки с жезлами полностью вытянуты над головой. Сближайте жезлы «тыкающими» движениями до тех пор, пока жезлы не соприкоснутся. Убедитесь, что получено подтверждение сигнала от летного экипажа.</p>	<p>Колодки убраны</p> <p>Руки с жезлами полностью вытянуты над головой. Разводите жезлы «тыкающими» движениями. Не убирайте колодки до тех пор, пока не получено разрешение убрать колодки от летного экипажа.</p>
	

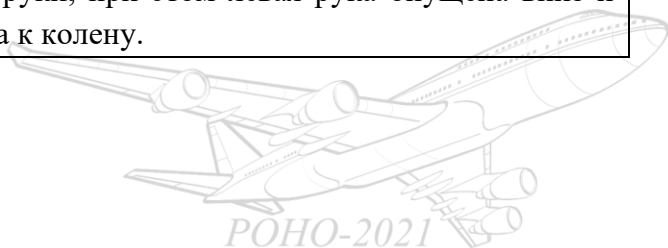
 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	43	0	15.03.2021

2.13.4. Сигналы, подаваемые руками наземным персоналом экипажу воздушного судна при техническом обслуживании:

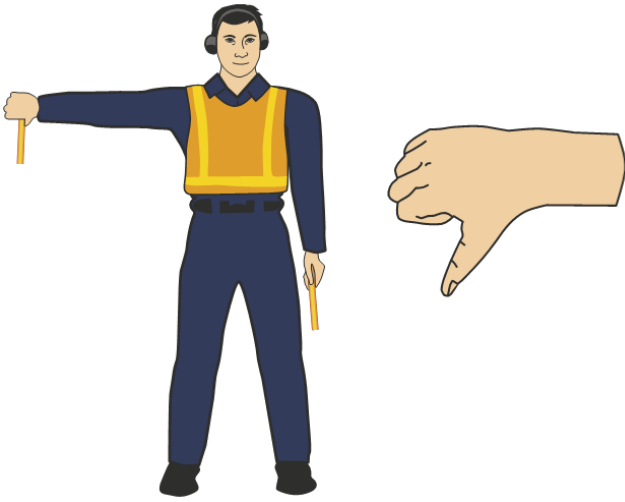
- сигналы руками должны использоваться только тогда, когда голосовая связь невозможна;
- убедитесь, что получено подтверждение всех сигналов от летного экипажа.

Таблица 7 – Сигналы, подаваемые руками наземным персоналом экипажу воздушного судна при техническом обслуживании

Сигналы, подаваемые руками наземным персоналом экипажу воздушного судна при техническом обслуживании	
<p>Соединить буксировочное водило Руки подняты выше головы, одной рукой обхватить предплечье другой руки.</p>	<p>Подача воздуха Махнуть руками вверх и вниз от бедра к талии, ладони направлены вверх. Значение: подавайте сжатый воздух для запуска двигателей.</p>
	
<p>Подтверждение/путь свободен Поднимите правую руку, направляя жезл вверх или поднимите правую руку с большим пальцем вверх, левая рука остается на уровне колена.</p>	<p>Отрицательный ответ Держать правую руку, вытянутую в сторону на уровне плеча под углом 90° к туловищу, указывая направление вниз жезлом или большим пальцем правой руки, при этом левая рука опущена вниз и прижата к колену.</p>



Продолжение таблицы 7

	
<p>Подключить наземное питание: Руки полностью вытянуты выше уровня головы, левая ладонь раскрыта горизонтально, кончики пальцев правой руки двигаются до касания открытой ладони левой руки (формируя букву «Т»).</p> <p>Ночью могут использоваться освещенные жезлы, чтобы сформировать «Т» над головой.</p>	<p>Выключить наземное питание: Руки полностью вытянуты выше уровня головы, левая ладонь раскрыта горизонтально, кончики пальцев правой руки касаются левой ладони (формируя букву «Т»), снижайте правую руку, отводя от левой. НЕ выключайте наземное питание без разрешения летного экипажа. Ночью могут использоваться освещенные жезлы, чтобы сформировать «Т» над головой.</p>
	
<p>Не трогать органы управления Поднять правую руку над головой, сжать пальцы в кулак или держать жезл в горизонтальном положении, при этом левая рука опущена и прижата к колену.</p>	<p>Открытие/закрытие трапов При правой руке, опущенной вниз, и левой руке, поднятой над головой под углом 45° к туловищу, выполнить движение правой рукой в направлении левого плеча.</p> <p><i>Примечание: Этот сигнал предназначен преимущественно для ВС, оборудованного встроенными трапами в передней части.</i></p>

Продолжение таблицы 7




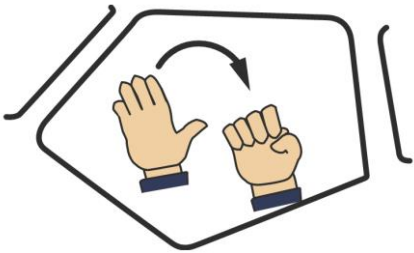
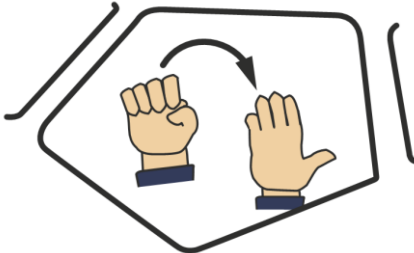
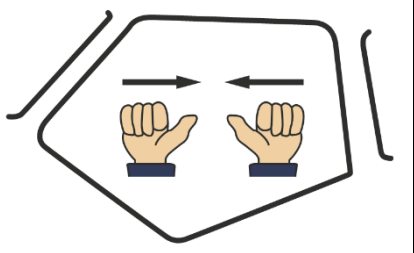
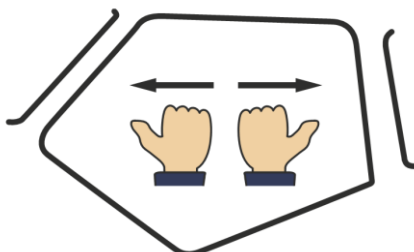
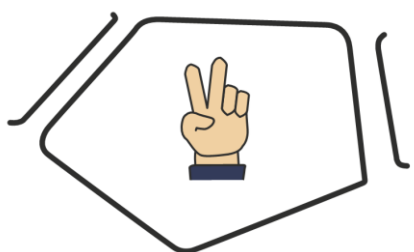
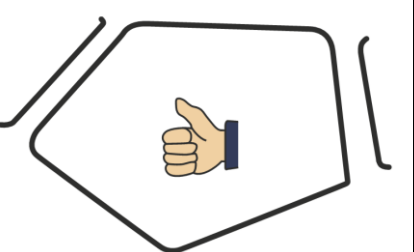
	
<p>Установить связь с использованием системы внутренней связи / (самолетного переговорного устройства — СПУ).</p> <p>Вытянуть обе руки в стороны под углом 90° к туловищу и прижать ладони к ушам.</p>	

Таблица 8 – Сигналы, подаваемые руками при техническом обслуживании летным экипажем персоналу наземного обслуживания

Сигналы, подаваемые руками при техническом обслуживании летным экипажем персоналу наземного обслуживания		
<p>Тормоза включены Рука поднята, пальцы вытянуты, в горизонтальном положении на уровне лица, рука сжата в кулак.</p>	<p>Тормоза отпущены Рука поднята, пальцы сжаты в кулак, в горизонтальном положении на уровне лица, разожмите пальцы и откройте ладонь.</p>	<p>Установить колодки Руки подняты на уровне лица, ладони смотрят наружу с отведенными в сторону большими пальцами и сжатыми остальными пальцами, движение рук направлено внутрь.</p>
		
<p>Убрать колодки Руки подняты на уровне лица, ладони смотрят внутрь с отведенными в стороны большими пальцами и сжатыми остальными пальцами, движение рук направлено в стороны.</p>	<p>Готов к запуску двигателя (двигателей) Разгибают на руке пальцы в количестве, соответствующем номеру двигателя, подлежащего запуску.</p>	<p>Разрешено Одна рука поднята, с отведенным большим пальцем вверх, остальные пальцы сжаты. Подтверждение всех действий, выполняемых на перроне.</p>
		



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	47	0	15.03.2021

2.14. ОБСЛУЖИВАНИЕ СИСТЕМЫ УДАЛЕНИЯ ОТБРОСОВ

2.14.1. Полная процедура по обслуживанию системы удаления отбросов (далее – СУО) состоит из указанных ниже трех шагов:

1. опорожнение сливного бака (баков) туалетной системы;
2. промывка сливного бака (баков);
3. долив химической присадки и/или концентрированного дезодоранта для работы системы, по мере необходимости.



Внимание!

- жидкость, используемая в системе удаления отбросов, является коррозионно-активной;
- перед началом обслуживания проверьте сервисную панель ВС и убедитесь, что нет утечки;
- если были обнаружены потеки синего цвета, они должны быть устранены до начала работ по обслуживанию туалета;
- после очистки проверьте повторно и убедитесь, что нет утечки;
- образование наледи на высоких эшелонах полета может оказать влияние на летную годность самолёта.

В случае возможной утечки немедленно сообщите об этом представителю авиакомпании, специалисту наземной службы либо экипажу воздушного судна (далее – ЭВС).

2.14.2. Контакт с загрязнениями и неочищенными сточными водами может привести к заболеваниям. Риск заражения инфекцией можно снизить до минимума, если соблюдать требования гигиены. **Требования к гигиене:**

2.14.2.1. используйте плотные резиновые перчатки, маски для лица и одежду, защищающую от вредных отходов при обслуживании туалета;


2.14.2.2. после окончания рабочих процедур вымойте руки с мылом;

2.14.2.3. при необходимости примите душ и смените одежду;

2.14.2.4. при открытии сервисной панели системы удаления отбросов не стойте под ней, сместитесь в сторону;

2.14.2.5. не паркуйте машину для обслуживания СУО на той же площадке, где припаркована машина для обслуживания питьевой воды, и в пункте заправки питьевой воды.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	48	0	15.03.2021



Внимание!

Если работник выполнил обслуживание системы удаления отходов ВС, то этот же работник не может одновременно выполнять работы по обслуживанию питьевой водой.

2.14.3. Для каждого типа ВС имеются свои требования к обслуживанию системы удаления отходов самолета, также как и к количеству химической присадки и/или концентрированного дезодоранта, применяемого при обслуживании системы удаления отходов.

2.14.4. Процедуры по обслуживанию системы удаления отходов ВС:

2.14.4.1. прежде чем открыть сервисную панель СУО, проверьте наличие пятен в области панели;

2.14.4.2. отойдите в сторону, когда открываете панель, проверьте наличие подтеков в области панели;

2.14.4.3. отойдите в сторону, когда открываете крышку слива, проверьте наличие подтеков в области панели;

2.14.4.4. перед тем как вытянуть ручку дренажного клапана, убедитесь, что тройник сливного шланга правильно соединен;

2.14.4.5. произведите слив бака(-ов) туалетной системы;

2.14.4.6. промойте бак(-и) в соответствии с требованиями авиакомпании;

2.14.4.7. заправляйте бак(-и) необходимым количеством воды и дезинфицирующего средства в пакетиках либо предварительно смешанной жидкостью, как применимо. В воздушных судах, оборудованных обычной туалетной системой, заправляйте бак(-и) необходимым количеством воды и химической жидкости либо концентрированным дезодорантом;

2.14.4.8. после выполнения работ по обслуживанию СУО убедитесь, что нет подтеков в области дренажной крышки и на конце Y-образного тройника;

2.14.4.9. плотно закройте насадку, чтобы предотвратить образование льда во время полета, оботрите остатки воды и дезинфицирующего средства;

2.14.4.10. проверьте наличие подтеков;

2.14.4.11. после выполнения работ по обслуживанию СУО закройте и защёлкните крышки и дверцу сервисной панели.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	49	0	15.03.2021

Примечание: В указанных далее случаях сообщите персоналу техобслуживания либо экипажу ВС:

1. обнаружена утечка жидкости;
2. сливной клапан не открывается, или не производится слив из приемного бака.

Сообщайте об утечках супервайзеру.



Опасно!

При обслуживании системы удаления отходов запрещается:

- размещение сервисных установок по заправке ВС питьевой водой и установок для обслуживания СУО на одной стоянке;
- персоналу, осуществляющему обслуживание СУО, одновременно обслуживать водяную систему в одну рабочую смену;
- производить обслуживание СУО одновременно с обслуживанием системы обеспечения питьевой водой;
- производить слив нечистот в приёмный бак спецмашины, не предназначенной для обслуживания системы удаления отходов.



Опасно!

Соблюдение дополнительных требований при работе с системой удаления отходов:

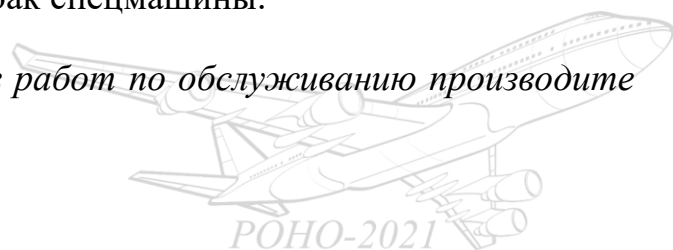
- не допускайте контакта химической жидкости с конструкцией ВС. Тщательно удалите следы жидкостей с обшивки ВС после обслуживания;
- убедитесь при каждом сервисном обслуживании, что сливные клапаны сервисной панели полностью закрываются и герметичны. Течь из сливных клапанов может вызвать наледь, которая в случае отделения может привести к повреждению обшивки самолёта.


2.14.5. Слив системы удаления отходов:

2.14.5.1. произведите слив СУО в приемный бак машины для обслуживания туалетной системы;

2.14.5.2. следите за процессом слива и убедитесь, что сливной бак очищен. Шланг будет также вибрировать в течение нескольких секунд при сливе отходов из системы удаления отходов ВС в приемный бак спецмашины.

Примечание: Для оптимальных результатов работ по обслуживанию производите слив содержимого баков ВС поочередно.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	50	0	15.03.2021

2.14.6. Для предотвращения замерзания жидкости в баках и трубопроводах систем удаления отходов при эксплуатации в условиях экстремально низкой температуры выполняйте следующие действия:

2.14.6.1. производите слив туалетных баков, если планируется, что воздушное судно будет припарковано на открытой площадке в течение нескольких часов без источника электрической энергии, если температура находится или прогнозируется находиться ниже точки замерзания, согласно политикам оперирующей авиакомпании;

2.14.6.2. заправляйте СУО только после нормального состояния источника электрической энергии и как можно ближе ко времени отправления самолета;

2.14.6.3. перед закрытием крышки убедитесь, что трубопровод заправки водой самолета полностью слит.



Внимание!

В случае обнаружения льда в заправочных линиях, соединениях или на заправочной панели немедленно сообщите об этом персоналу, ответственному за наземное обслуживание, а в случае отсутствия – представителю авиакомпании или КВС. Не пытайтесь удалить вещество в водяных трубках и штуцерах заправки воды или на сервисных панелях, которое находится в замороженном состоянии.

2.14.7. Нерабочие системы удаления отходов.

2.14.7.1. Если обслуживание невозможно из-за дефектов в СУО, обращайтесь за помощью к квалифицированному техперсоналу, если они присутствуют на месте (например, для снятия панели и т. д.).

2.14.7.2. Если техперсонала на месте нет, проинформируйте летный экипаж или представителя авиакомпании.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	51	0	15.03.2021

2.15. ЗАПРАВКА ПИТЬЕВОЙ ВОДОЙ

2.15.1. Системы обеспечения питьевой водой восприимчивы к заражению бактериями и прочими микроорганизмами. Вся вода, предназначенная для питья экипажа и пассажиров и прочего личного использования, не должна содержать химических примесей и микроорганизмов, которые могут стать причиной ухудшения здоровья в любых формах.

2.15.2. Для хлорирования питьевой воды допускается использование только средств, одобренных местными органами здравоохранения. При использовании хлора его содержание в точке залива воды в ВС должно быть в пределах 0.3 – 0.5 мг/л.

2.15.3. Содержимое сервисных установок по заправке ВС питьевой водой должно быть использовано в течение 24 часов после наполнения. Очистка и дезинфекция сервисных установок должна проводиться еженедельно. Внутреннюю часть водяного бака следует очищать раз в месяц для устранения осадков.

2.15.4. Общие положения при заправке питьевой водой:

2.15.4.1. Заправляемая вода должна соответствовать требованиям гигиены и проверкам, указанным в *АНМ 440, разделе 3.6.3*;

2.15.4.2. оборудование должно соответствовать техническим условиям, указанным в *АНМ 970* для транспортных средств для заправки водой, или указанным в *АНМ 981* для прицепов для заправки водой;

2.15.4.3. все оборудование подлежит техническому обслуживанию в соответствии с рекомендациями производителя. Должны вестись журналы всех операций по уходу, чистке, дезинфекции и техническому обслуживанию;

2.15.4.4. все оборудование и сооружения должны содержаться в соответствии с наиболее строгими из возможных гигиенических норм;

2.15.4.5. заправка воды на воздушное судно должна осуществляться только с разрешения или по запросу авиакомпании;

2.15.4.6. заправка воды в баки осуществляется в соответствии с инструкциями авиакомпании. О любых отклонениях должно быть доложено ответственному лицу или представителю авиакомпании;

2.15.4.7. представители авиакомпании должны быть проинформированы о любых обстоятельствах, которые могут повлиять (или могли повлиять) на стандарт качества воды, заправляемой на воздушное судно, включая инциденты с загрязнением, выявленные в ходе технического обслуживания проблемы и неудовлетворительные результаты проверок.

2.15.5. **Процедуры заправки воздушного судна питьевой водой.** Заправка баков воздушного судна питьевой водой:



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	52	0	15.03.2021

2.15.5.1. промойте заправочный шланг перед присоединением к ВС;

2.15.5.2. не размещайте конец шланга на земле;

2.15.5.3. не производите заправку водой одновременно с обслуживанием туалетов ВС. После очистки проверьте повторно и убедитесь, что нет утечки;

2.15.5.4. перед подключением штуцер воздушного судна для заправки водой должен быть очищен с применением дезинфицирующего средства;

2.15.5.5. заполните бак (баки) водой до необходимого уровня;

2.15.5.6. для каждого типа воздушного судна существуют отдельные требования по заправке и сливу воды. Если работник выполнил обслуживание туалетной системы ВС, то этот же работник не может одновременно выполнять работы по обслуживанию питьевой водой;

2.15.5.7. когда шланги не используются, их концы должны быть защищены одним из указанных далее способов:

1. закрыты колпачками;
2. закреплены на глухом штуцере;
3. помещены в контейнер с дезинфицирующим раствором;
4. обработаны дезинфицирующим раствором перед использованием.



Опасно!

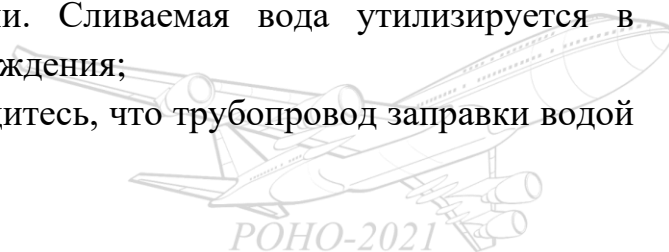
При обслуживании системы обеспечения питьевой водой запрещается:

- заправлять сервисные установки по заправке ВС питьевой водой из того же источника, что и сервисные установки для обслуживания СУО;
- парковка сервисных установок по заправке ВС питьевой водой и установок для обслуживания СУО на одной стоянке;
- персоналу, осуществляющему обслуживание системы удаления отбросов ВС, одновременно с этим обслуживать водяную систему в одну рабочую смену;
- производить обслуживание системы обеспечения питьевой водой и СУО одновременно.

2.15.6. Заправка питьевой водой в условиях замерзания. Выполняйте следующие действия, чтобы предотвратить замерзание воды в баках и трубах для воды:

2.15.6.1. производите слив воды из баков для питьевой воды по указанию и в соответствии с процедурами авиакомпании. Сливаемая вода утилизируется в соответствии с требованиями аэропорта нахождения;

2.15.6.2. перед закрытием крышки убедитесь, что трубопровод заправки водой



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	53	0	15.03.2021

самолета полностью слит.



Внимание!

Чтобы предотвратить замерзание воды, двери грузового отсека воздушного судна должны быть закрыты, когда в грузовом отсеке самолета не производятся погрузочно-разгрузочные работы.

Не пытайтесь удалить вещество в водяных трубках и штуцерах заправки воды или на сервисных панелях, которое находится в замороженном состоянии. Немедленно свяжитесь с технической службой.



Внимание!

При постановке ВС на длительную стоянку или если ВС находится на открытом воздухе без обогрева в течение 3 часов, и при отрицательной температуре окружающего воздуха тщательно слейте воду из системы, включая водяные баки, кипятильники, линии подачи воды в туалеты и кухни в соответствии с технологией руководства по эксплуатации ВС.

2.15.7. Гигиенические требования к питьевой воде. Точки заправки и коллекторные шкафы:

2.15.7.1. шланги, соединительная арматура и качество воды должны соответствовать техническим условиям *АНМ 440* и гигиеническим требованиям;

2.15.7.2. вода должна использоваться только в качестве питьевой воды для ВС;

2.15.7.3. территория вокруг пункта заправки/коллекторного шкафа должна быть чистой, без мусора;

2.15.7.4. неиспользуемые шланги всех точек заправки должны убираться в зарытый металлический ящик, защищенный от вредителей. Штуцеры точек заправки со снятыми шлангами должны быть закрыты колпачками;

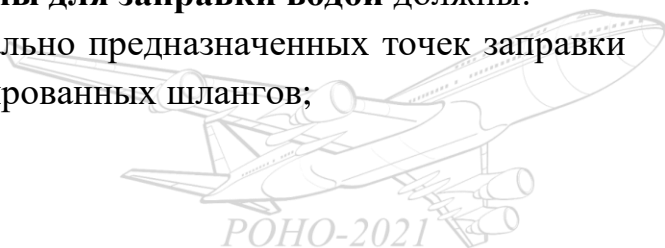
2.15.7.5. когда шланги не используются, их концы должны быть защищены одним из указанных далее способов:


1. закрыты колпачками;
2. закреплены на глухом штуцере;
3. помещены в контейнер с дезинфицирующим раствором;
4. обработаны дезинфицирующим раствором перед использованием.

2.15.7.6. не размещайте конец шланга на земле.

2.15.8. Транспортные средства/прицепы для заправки водой должны:

2.15.8.1. заправляться только из специально предназначенных точек заправки питьевой водой с использованием специализированных шлангов;



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	54	3	01.11.2023

2.15.8.2. использоваться только для заправки баков самолета питьевой водой;

2.15.8.3. парковаться в чистом безопасном месте отдельно от транспортных средств для обслуживания туалетов;

2.15.8.4. никогда не располагаться рядом с оборудованием для обслуживания туалетов, в частности, когда производится обслуживание туалетов.


Примечание: В жаркую солнечную погоду транспортные средства и прицепы для заправки водой, в частности, заполненные водой, должны быть припаркованы в тени.

Примечание: Баки должны полностью сливаться как минимум один раз в календарный день.

2.15.9. Персонал, осуществляющий заправку питьевой водой, должен:

2.15.9.1. носить чистую одежду; в частности, переодеться в чистую верхнюю одежду/спецодежду и СИЗ, если эти предметы ранее надевались во время обслуживания туалетов;

2.15.9.2. вымыть и продезинфицировать руки перед выполнением каждой процедуры заправки водой или погрузки пищевых продуктов, либо использовать перчатки, пригодные для контакта с пищевыми продуктами, которые должны заменяться перед каждой процедурой обслуживания воздушного судна;

 2.15.9.3. ежегодно проходить медосмотр, гигиеническое обучение (1 раз в 36 месяцев) и инструктаж по заправке системы водоснабжения (1 раз в 6 месяцев).

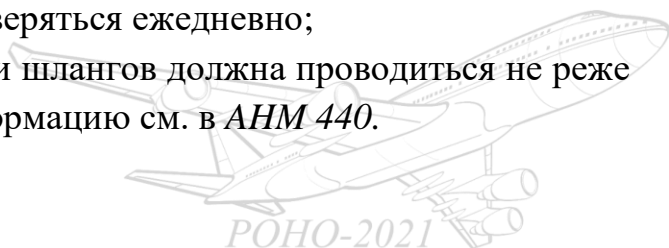
2.15.10. Вода, заправляемая в баки с питьевой водой воздушного судна, должна содержать небольшое количество дезинфицирующего средства, подходящего для использования с питьевой водой. Наиболее распространены дезинфицирующие средства на основе хлора и перекиси водорода. Более подробную информацию см. в АНМ 440.


2.15.11. Чистка и дезинфекция транспортных средств для заправки водой. Шланги и баки транспортных средств и прицепов для заправки водой должны проверяться каждый день; дезинфекция должна проводиться не реже одного раза в неделю, а «глубокая очистка» — не реже одного раза в месяц. Более подробную информацию см. в АНМ 440.

2.15.12. Чистка и дезинфекция точек заправки и коллекторных шкафов:

2.15.12.1. санитарное состояние точек заправки, шкафов для шлангов и прилегающей к ним территории должны проверяться ежедневно;

2.15.12.2. дезинфекция точек заправки и шлангов должна проводиться не реже одного раза в неделю. Более подробную информацию см. в АНМ 440.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	55	0	15.03.2021

2.16. ВНУТРЕННЯЯ УБОРКА ВС

2.16.1. Необходимо привести в порядок и подготовить следующие пять зон салона ВС в соответствии со стандартами внутренней уборки авиакомпании:

1. посадочные места;
2. салоны, в том числе грузовой отсек;
3. пилотская кабина;
4. кухни;
5. туалетные комнаты.

2.16.2. Следуйте нижеприведенным стандартам, предназначенным для каждой зоны, в соответствии с процедурами авиакомпании. Требования авиакомпании могут различаться в зависимости от продолжительности времени полного цикла обслуживания воздушного судна.

2.16.3. Уборка салона ВС, в том числе уборка грузового отсека:

2.16.3.1. поверхность пола необходимо пропылесосить, удалив таким образом грязь и мусор (применимо также для грузового отсека). Удалите пятна и жевательные резинки и др. с покрытия ковров. Проведите частичную очистку покрытия ковра, если это необходимо.

2.16.3.2. освободите гардеробы и очистите их от любого мусора.

2.16.3.3. очистите внутренние панели дверей ВС от любых загрязнений, включая отпечатки от пальцев, разводы либо другие видимые загрязнения.

2.16.3.4. установите подлокотники в соответствии с требованиями авиакомпании.

2.16.4. Уборка туалетных комнат:

2.16.4.1. весь мусор очищен, и мусорные урны дезинфицированы по запросу авиакомпании;

2.16.4.2. вытрите зеркала, раковины и краны, удалите разводы;

2.16.4.3. стены и потолок в чистом состоянии без видимых грязных пятен;

2.16.4.4. все расходные материалы полностью в наличии согласно размеру и типу;

2.16.4.5. полы вымыты, остатки мусора и въевшейся грязи удалены;

2.16.4.6. крышка и сидение унитаза полностью очищены;

2.16.4.7. унитаз чист, без подтеков жидкостей и грязных разводов;

2.16.4.8. необходимо проверить и обновить дезодорант, если необходимо.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	56	0	15.03.2021



Внимание!

Не используйте тряпки и полотенца, использованные для уборки туалетных комнат, для уборки кухни.

2.16.5. Уборка кухни:

2.16.5.1. весь мусор очищен, мусорные пакеты заменены, и урны дезинфицированы по запросу авиакомпании;

2.16.5.2. рабочие поверхности, прилегающие поверхности, и печи очищены, остатки пищи удалены;

2.16.5.3. необходимо удалить любую грязь с раковин, помыть их и протереть насухо;

2.16.5.4. вымойте дверки, панели и поверхности всех шкафчиков;

2.16.5.5. очистите и пропылесосьте зоны хранения продуктов питания.

2.16.6. Уборка кабины пилотов. Не заходите в кабину пилотов без членов экипажа либо технического работника авиакомпании, данное требование необходимо соблюдать, чтобы исключить возможные случаи включения/выключения любых выключателей и кнопок, расположенных в кабине пилотов ВС во время уборки.

2.16.6.1. весь мусор вычищен из мусорных урн.

2.16.6.2. вымыт пол и убран весь мусор.

2.16.7. Оборудование для уборки. Все оборудование и материалы, используемые для уборки ВС, должны использоваться в соответствии с требованиями авиакомпании и отвечать установленным стандартам:

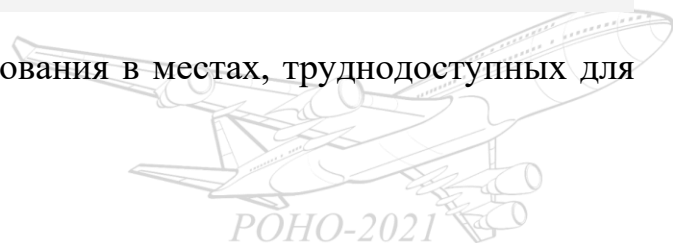
2.16.7.1. пылесосы: устройства, работающие от электрической сети воздушного судна, используемые для очистки ковровина, поверхности полов, системы вентиляции салона ВС, полостей для столиков, расположенных в подлокотниках кресел, оснований кресел, а также пространства, расположенного за кухонными шкафчиками. Приспособления для ручной очистки ковров не являются адекватной заменой пылесосам, но могут использоваться в случаях ограниченного времени на уборку, либо когда большое количество пассажиров продолжает оставаться на борту ВС;



Внимание!

Чтобы отключить вакуумные пылесосы из розетки, не тяните за шнур. Тяните за вилку шнура.

2.16.7.2. ручные щетки — для использования в местах, труднодоступных для пылесосов;



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	57	0	15.03.2021

2.16.7.3. устройство для удаления жевательных резинок — для удаления прилипших к поверхностям жевательных резинок;

2.16.7.4. швабры и щетки — для мытья полов и плоских поверхностей. Инвентарь для туалетов должен быть четко промаркирован, либо различаться по цветовой гамме от используемого для мытья любых других зон салона ВС;

2.16.7.5. полотенца либо белая ткань — для мытья и полировки поверхностей. Инвентарь для туалетов должен быть четко промаркирован, либо различаться по цветовой гамме от используемого для мытья любых других зон салона ВС.

2.16.7.6. для мытья и полировки поверхностей. Инвентарь для туалетов должен быть четко промаркирован, либо различаться по цветовой гамме от используемого для мытья любых других зон салона ВС, для впитывания пролитых жидкостей;

2.16.7.7. распылители — для нанесения моющих растворов;

2.16.7.8. дорожки — для защиты полов/ковров;

2.16.7.9. мягкие губки/салфетки — для удаления пролитых жидкостей.

2.16.8. Основные инструкции по охране труда:

2.16.8.1. надевайте необходимые средства персональной защиты;

2.16.8.2. соблюдайте осторожность при проверке щелей в чехлах/карманах посадочных кресел, чтобы избежать порезов и травм, которые могут нанести любые острые предметы, оставленные в данных местах;

2.16.8.3. убедитесь, что имеются в наличии и используются подходящие контейнеры для загрязняющих веществ, грязных и острых предметов;

2.16.8.4. утилизируйте мусор в соответствии с требованиями местных аэропортовых властей;

2.16.8.5. необходимо использовать только подходящие и одобренные чистящие средства, материалы;

2.16.8.6. необходимо предварительно ознакомиться с Паспортами безопасности химической продукции средств, используемых при уборке салона ВС, для того чтобы понимать какую опасность могут представлять данные вещества;


2.16.8.7. соблюдайте осторожность при поднятии/спуске по ступеням пассажирских телескопических трапов, а также по стремянкам.

2.16.9. Утерянные / обнаруженные / поврежденные / подозрительные предметы:

2.16.9.1. не проверяйте и не открывайте любые обнаруженные предметы, содержание которых неизвестно и может нести потенциальную опасность;

2.16.9.2. любое обнаруженное имущество должно быть передано ответственному персоналу;



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	58	0	15.03.2021

2.16.9.3. о любом обнаруженном повреждении грузовой кабины/интерьера салона ВС должно быть незамедлительно доложено ответственному персоналу;

2.16.9.4. о любом обнаруженном подозрительном предмете должно быть незамедлительно доложено ответственному персоналу.

2.16.10. Утилизация мусора

2.16.10.1. любой мусор с воздушного судна должен быть транспортирован в отведенные для утилизации мусора места;

2.16.10.2. запрещается загромождать мешками с мусором выходы посадочных рукавов или посадочные трапы;

2.16.10.3. запрещается сбрасывать мешки с мусором на перрон из воздушного судна, либо с пассажирского трапа.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	59	0	15.03.2021

2.17. БЕЗОПАСНОСТЬ ВО ВРЕМЯ ОПЕРАЦИЙ ПО УДАЛЕНИЮ ЛЬДА / ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ОБЛЕДЕНЕНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА

2.17.1. Воздушное судно не должно предпринимать попыток произвести вылет, если на поверхности его крыльев, органах управления или другой критической поверхности есть обледенение либо имеются осадки, которые могут подвергнуться обледенению. Это является требованием ИКАО, известным как «Концепция чистого воздушного судна». Соблюдение данного требования может быть достигнуто путем правильного применения процедур по удалению и предотвращению обледенения, либо комбинации данных процедур, когда это необходимо. Подробные процедуры и требования по удалению и предотвращению обледенения приведены в *SAE AS 6285 «Aircraft Ground De-icing/Anti-Icing Processes»* и других документах *SAE*.

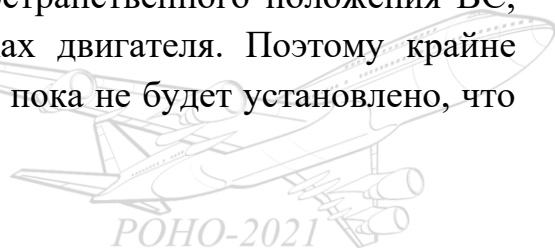
2.17.2. Данный раздел содержит общие положения по безопасности во время процедур по удалению и предотвращению обледенения. Более подробная информация описана в *РПП часть А глава 15*.

2.17.3. В данном разделе будет использован термин «противообледенительная обработка» (ПОО), который также следует понимать как процедуру по предотвращению обледенения.

2.17.4. Испытания в полете показывают, что отложения льда, ледяного налета или снега на передней кромке и верхней поверхности крыла толщиной и шероховатостью, напоминающими среднюю или грубую наждачную бумагу, могут уменьшить подъемную силу крыла на 30% и увеличить лобовое сопротивление на 40%. Эти изменения в подъемной силе и сопротивлении значительно повышают скорость сваливания, ухудшают управляемость и отражаются на летно-технических характеристиках самолета.

2.17.5. Более толстые или шероховатые отложения в виде ледяного налета, снега или льда могут оказать еще большее влияние на подъемную силу, скорость сваливания, устойчивость и управляемость, однако основную роль играет шероховатость на критических частях аэродинамической поверхности. Лед на критических поверхностях и планере может также отделиться во время взлета и быть затянутым в двигатели с возможным повреждением лопаток и компрессора.

2.17.6. Лед, образовавшийся в приемниках полного и статического давлений или на датчиках угла атаки, может обусловить искажение вводимой в системы обработки сигналов информации о параметрах пространственного положения ВС, воздушной скорости, угле атаки и характеристиках двигателя. Поэтому крайне необходимо, чтобы взлет не выполнялся до тех пор, пока не будет установлено, что



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	60	0	15.03.2021

все критические поверхности и датчики приборов свободны от налипшего снега, ледяного налета или других ледяных образований.

2.17.7. Лед, ледяной налет и снег, образовавшиеся на критических поверхностях на земле, совершенно иначе влияют на лётно-технические характеристики самолета, чем лед, образовавшийся в полете. Общепринятая практика, которая разрабатывалась авиационной отраслью на протяжении многих лет на основе эксплуатационного опыта, заключается в противообледенительной защите самолета до взлета.

2.17.8. Во время проведения ПОО должна соблюдаться особая осторожность, чтобы не допустить травм персонала, повреждений воздушного судна и оборудования. Процедуры ПОО запрещены во время заправки ВС топливом.

2.17.5. Безопасность и обучение персонала.

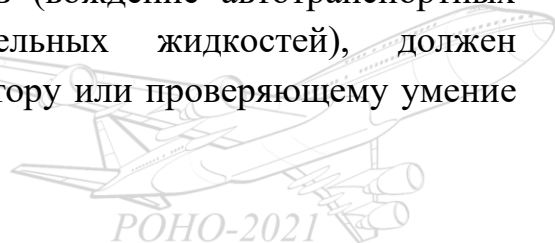
2.17.5.1. Процедуры противообледенительной защиты должны выполняться исключительно персоналом, прошедшим соответствующее обучение и имеющим допуск к выполнению работ, надлежащую квалификацию в данной области.


2.17.5.2. Компании, предоставляющие услуги по противообледенительной защите, должны иметь Программу квалификации и Программу обеспечения качества, с целью контроля и поддержания приемлемого уровня компетенции.

2.17.5.3. Как начальная подготовка, так и ежегодная переподготовка летных экипажей и персонала по наземному обслуживанию должны осуществляться таким образом, чтобы весь летный и наземный персонал получал и сохранял глубокие знания политик и процедур противообледенительной защиты воздушных судов, включая новые процедуры и полученный практический опыт.

2.17.5.4. Для подтверждения успешности обучения должен проводиться экзамен (оценка). Теоретический экзамен проводится в соответствии с требованиями к подготовке специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, установленных в Республике Беларусь, *EASA Часть 66* или в соответствии с аналогичными требованиями.

2.17.5.5. Для персонала, выполняющего фактическую противообледенительную обработку воздушных судов, в курс обучения включается практическая подготовка по использованию противообледенительного оборудования и процедурам противообледенительной защиты воздушных судов. Перед тем, как получить окончательную квалификацию, персонал, выполняющий операции по противообледенительной защите воздушных судов (вождение автотранспортных средств и/или распыление противообледенительных жидкостей), должен продемонстрировать квалифицированному инструктору или проверяющему умение



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	61	0	15.03.2021

удалять снежно-ледяные отложения в реальных эксплуатационных условиях. Процесс проведения такого экзамена/оценки детально документируется.

2.17.5.6. По окончании обучения должны быть оформлены записи о профессиональной подготовке сотрудников, которые хранятся в порядке, обеспечивающим идентификацию, чёткость формулировок, хранение, восстановление, защиту и безопасность, уничтожение записей.


2.17.5.7. Приведенные ниже факторы разработаны с целью обеспечения безопасности персонала во время выполнения ими функций по предотвращению обледенения воздушного судна:

2.17.5.7.1. соответствующие СИЗ должны быть проверены на исправность и использоваться (надеваться) всем персоналом, задействованным в операциях по ПОО ВС;

2.17.5.7.2. конусы безопасности могут убираться, если это необходимо для доступа к поверхностям ВС. Заново установите конусы после ПОО, если ВС не отправляется;

2.17.5.7.3. для предотвращения травмирования необходимо соблюдать осторожность во время заправки транспортных средств для ПОО горячими противообледенительными жидкостями (ПОЖ):

1. во время работы с ПОЖ персонал должен понимать и соблюдать меры предосторожности, содержащиеся в паспортах безопасности ПОЖ;
2. перед началом операций ПОО необходимо скоординировать действия между персоналом ПОО и наземным обслуживающим персоналом;
3. ПОЖ могут быть очень горячими — 60 °C (140 °F) и выше. Для предотвращения травмирования наземный персонал, пассажиры, экипаж ВС не должны проходить вблизи ВС во время его противообледенительной обработки;
4. поверхность перрона и поверхность оборудования (трапов) может быть скользкой во время и после процессов ПОО. Следует соблюдать осторожность, особенно в условиях низкой влажности или погодных условий без осадков, из-за повышения скользкой поверхности, т. к. при ПОО используемое вещество — гликоль — не разбавляется осадками;
5. во время ПОО на местах стоянки все перронное оборудование, включая лестницы, должно быть удалено от мест обработки для предотвращения их загрязнения ПОЖ;
6. необходимо соблюдать осторожность и не допускать загрязнения интерьера ВС, грузовых отсеков, а также НОТ (GSE) (трапы, стремянки, телетрапы) в результате грязной обуви с остатками ПОЖ.

 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	62	0	15.03.2021

2.17.6. См. п. 2.12 настоящего Руководства, где подробно описаны меры предосторожности при обслуживании ВС на перроне в зимних условиях.

2.17.7. Процедуры из открытой корзины. Во время противообледенительной обработки воздушного судна из открытой корзины необходимо соблюдать следующие минимальные меры предосторожности:

2.17.7.1. убедитесь, что страховочные жгуты для предотвращения выпадения надежно закреплены, а защитные жилеты всегда надеты во время операций по ПОО из открытой корзины;

2.17.7.2. убедитесь, что калитка корзины или защитная ограничительная цепь надежно закреплены;

2.17.7.3. необходимо соблюдать меры предосторожности для защиты от работающей вспомогательной силовой установкой (далее ВСУ).

2.17.8. Процедуры из закрытой кабины. Необходимо принять указанные ниже минимальные меры предосторожности:


2.17.8.1. убедитесь, что привязной ремень безопасности закреплен;

2.17.8.2. убедитесь, что окна кабины находятся в чистом состоянии. Проверьте щетки дворников на пригодность и уровень омывающей жидкости;

2.17.8.3. убедитесь, что дверь кабины надежно закрыта;

2.17.8.4. убедитесь, что система обогрева/вентиляции кабины ничем не ограничена.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		2	63	0	15.03.2021

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО




 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	1	0	15.03.2021

СОДЕРЖАНИЕ

ГЛАВА 3. ПОЛНЫЙ ЦИКЛ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА	2
3.1. Прибытие воздушного судна на стоянку	2
3.2. Установка упорных колодок	9
3.3. Конусы безопасности.....	11
3.4. Двери воздушного судна	14
3.5. Отправление воздушного судна.....	22
3.6. Механизованная буксировочная установка с безводильным тягачом основной стойки	45
3.7. Отправление воздушного судна с открытой стоянки.....	51
3.8. Буксировка воздушного судна носом вперед (вытягивание)	52
3.9. Дезинсекционная обработка	62
3.10. Противообледенительная обработка.....	63
3.11. Заправка воздушного судна	80
3.12. Транспортные средства на территории аэродрома.....	83



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	2	0	15.03.2021

ГЛАВА 3. ПОЛНЫЙ ЦИКЛ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА

3.1. ПРИБЫТИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА НА СТОЯНКУ

3.1.1. Перед прибытием воздушного судна на место стоянки необходимо провести оценку наземной инфраструктуры, количества задействованного персонала, типа ВС и используемого оборудования с целью обеспечения безопасного выполнения всех работ. Как минимум необходимо наличие следующего оборудования:

- упорные колодки;
- конусы безопасности;
- наушники для связи с КВС;
- жезлы (обычные и с подсветкой в зависимости от времени суток);
- наземный источник электропитания;
- установка кондиционирования (если требуется).

[3.1.2. Подготовка к встрече ВС:

3.1.2.1. проверьте, имеются ли посторонние предметы на всей территории стоянки, при наличии такие предметы должны быть удалены до прибытия ВС на стоянку;

3.1.2.2. осмотрите состояние поверхности стоянки ВС на предмет безопасности выполняемых работ (например лед, снег и т. д.);

3.1.2.3. убедитесь в наличии всей наземной техники и в том, что такая техника находится в рабочем состоянии, расположена вне траектории движения ВС — за пределами зоны обслуживания ВС;

3.1.2.4. убедитесь, что пути ВС и площадка перрона свободны от посторонних предметов и препятствий, которые могут представлять опасность другим ВС из-за реактивной струи;

3.1.2.5. убедитесь, что система наведения/докирования воздушного судна находится в рабочем состоянии или маршаллеры находятся на площадке.

3.1.2.6. убедитесь, что дополнительный персонал (например, сопровождающие у законцовок крыла) работает на месте (если необходимо).



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	3	0	15.03.2021



Опасно!

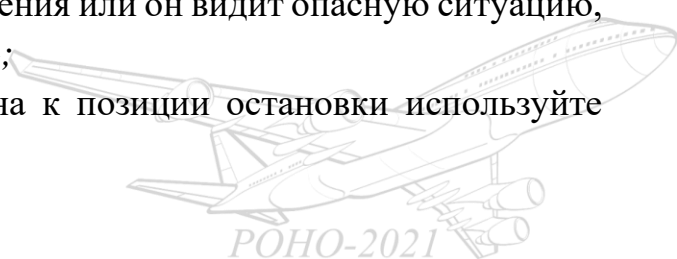
Все специалисты, не имеющие отношения к встрече прибывающего ВС, должны стоять за пределами зоны обслуживания и могут приближаться к самолету только после того, как будет выполнено следующее:


- двигатели выключены и перестали вращаться;
- проблесковые маяки выключены;
- установлены колодки на основной стойке шасси;
- если применимо, разрешение на начало наземных операций дается агентом, ответственным за операции, проводимые при встрече воздушного судна на стоянке.] **GRH 3.2.2.**

3.1.3. Стандартные операции, проводимые по прибытии ВС.

3.1.3.1. Прибытие на открытое место стоянки. Прибытие ВС на стоянку, не оборудованную автоматизированной системой наведения/докирования ВС, либо на открытый перрон:

1. при приближении воздушного судна к месту стоянки сигнальщик указывает размеченную полосу на перроне, по которой должно следовать воздушное судно, стоя в начале этой полосы, и подает сигнал «Определить стоянку». Если применимо, сопровождающие у законцовок крыла специалисты должны находиться на расстоянии примерно 1 метра (3 футов) от кромки законцовок крыла. Сопровождающие у законцовок крыла специалисты должны поддерживать визуальный контакт с маршаллером до полной остановки самолета;
2. при рулении воздушного судна по осевой линии сигнальщик жезлом подает знак «Продолжать руление»;
3. движение передней стойки шасси осуществляется вдоль осевой линии до полной остановки воздушного судна. Используйте сигналы «Поворот налево» или «Поворот направо» для корректировки маршрута движения воздушного судна по мере необходимости;
4. если во время любого движения ВС маршаллер не уверен или обнаруживает надвигающуюся опасность, самолет должен быть немедленно остановлен;
5. если во время любого движения воздушного судна у сопровождающего у законцовок крыльев возникают сомнения или он видит опасную ситуацию, подайте сигнальщику сигнал «Стоп»;
6. при приближении воздушного судна к позиции остановки используйте



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	4	0	15.03.2021

сигнал «Уменьшение скорости», если требуется. Когда передняя стойка шасси достигнет пункта остановки, с помощью жезла подайте сигнал «Стоп».

3.1.3.2. Стандартное прибытие воздушного судна на стоянку, оснащенную автоматизированной системой наведения/докирования воздушного судна:

1. агент, ответственный за процедуру прибытия воздушных судов, должен удостовериться в том, что для прибытия было выбрано правильное воздушное судно и оборудование находится в исправном рабочем состоянии;
2. агент, ответственный за управление кнопкой аварийной остановки, должен иметь беспрепятственный обзор прибывающего самолета и находиться в непосредственной близости от системы управления на случай необходимости аварийной остановки ВС. Необходимо обеспечить, чтобы визуальный контакт соблюдался в течение всего времени между агентом, ответственным за кнопку аварийной остановки, и наземным персоналом, ответственным за соблюдение дистанции;
3. если произошла аварийная остановка и после проверки наземным персоналом, эксплуатирующим систему наведения/докирования того, что отсутствует угроза, система может быть перезапущена. В противном случае применяются стандартные процедуры встречи ВС;
4. если применимо, сопровождающие у законцовок крыла специалисты должны находиться на расстоянии примерно 1 метра (3 футов) от кромки законцовок крыла. Сопровождающий у законцовок крыльев должен поддерживать визуальный контакт с агентом, ответственным за операции по прибытию воздушного судна, до полной остановки воздушного судна.

[3.1.4. Операции, выполняемые после прибытия ВС на стоянку.


3.1.4.1. После остановки ВС:

1. установите упорные колодки под переднюю стойку шасси (далее – ПСШ);
2. установите и подсоедините наземную силовую установку (далее – НСУ) или стационарную силовую установку (далее – ССУ) до отключения двигателей, если потребуется;

3.1.4.2. После выключения двигателей, прекращения вращения роторов двигателей и выключения проблесковых маяков:

1. установите колодки под остальные шасси и вербально / визуально проинформируйте об этом летный экипаж;
2. убедитесь, что отсутствуют повреждения;
3. установите конусы безопасности;



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	5	0	15.03.2021

4. выполните круговой осмотр на предмет повреждения на следующих частях самолета перед тем, как начать установку наземной обслуживающей техники к ВС:

- все грузовые люки;
- все панели доступа и обслуживаемые точки доступа;
- фюзеляж ВС;
- обтекатели двигателей/пропеллеры;
- все пассажирские двери;

5. дайте разрешение на приближение наземной обслуживающей техники к воздушному судну.

Примечание 1: Если обнаружено какое-либо повреждение, незамедлительно сообщите об этом супервайзеру и не устанавливайте никакую наземную обслуживающую технику к участку ВС, где было обнаружено повреждение.

Примечание 2: Снижение оборотов двигателя перед его выключением можно определить по следующим признакам: снижение шума двигателей, визуальное снижение скорости вращения лопаток или пропеллеров, отсутствие реактивной струи и тяги двигателей.] GRH 3.2.3.



Опасно!

Если известно о перегреве тормозов ВС, не приближайтесь к основным стойкам шасси.



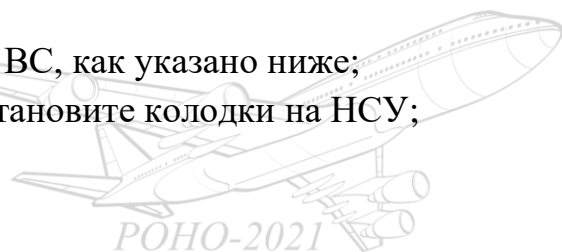
Внимание!

Если самолет прибывает с неисправными проблесковыми маячками, не приближайтесь к ВС до тех пор, пока не будет установлена связь с экипажем посредством наушников самолетного переговорного устройства (далее – СПУ).

3.1.5. Наземное оборудование для обслуживания грузовых перевозок прибывающего воздушного судна.

3.1.5.1. Наземная силовая установка и стационарная силовая установка:

1. разрешается предварительная установка наземной силовой установки (далее – НСУ), в зоне обслуживания, если для НСУ нанесена специальная разметка;
2. расположите НСУ на необходимой стороне ВС, как указано ниже;
3. установите НСУ на стояночный тормоз / установите колодки на НСУ;



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	6	0	15.03.2021

4. убедитесь, что работающая НСУ установлена на расстоянии не менее 3 м (10 футов) от любых топливозаправщиков и топливных вентилей воздушного судна;
5. во время прибытия воздушного судна стационарная силовая установка (далее – ССУ) и кабели должны быть сложены / смотаны в зависимости от конструкции системы;
6. подключайте НСУ / ССУ только если это требуется или запрошено авиакомпанией;
7. перед подключением к воздушному судну необходимо убедиться, что все разъемы, кабели и штекеры воздушного судна чистые и не имеют повреждений, признаков чрезмерного износа или обгоревших контактов;
8. не подавайте питание на выход НСУ / ССУ, пока он не будет подключен к воздушному судну;
9. подключение внешних источников питания производится в соответствии с инструкциями авиакомпании по количеству источников, требуемой выходной мощности, типу разъемов и т. д. Проинформируйте летный экипаж о любых несоответствиях;
10. закрепите талрепы силового кабеля за соответствующие точки крепления на воздушном судне (при наличии);
11. при отключении удостоверьтесь, что на воздушном судне больше не используется внешнее питание. Перед отсоединением кабелей отключите подачу питания на выходе НСУ / ССУ;
12. всегда отключайте и сматывайте силовые кабели НСУ до того, как сцепить его с тягачом.



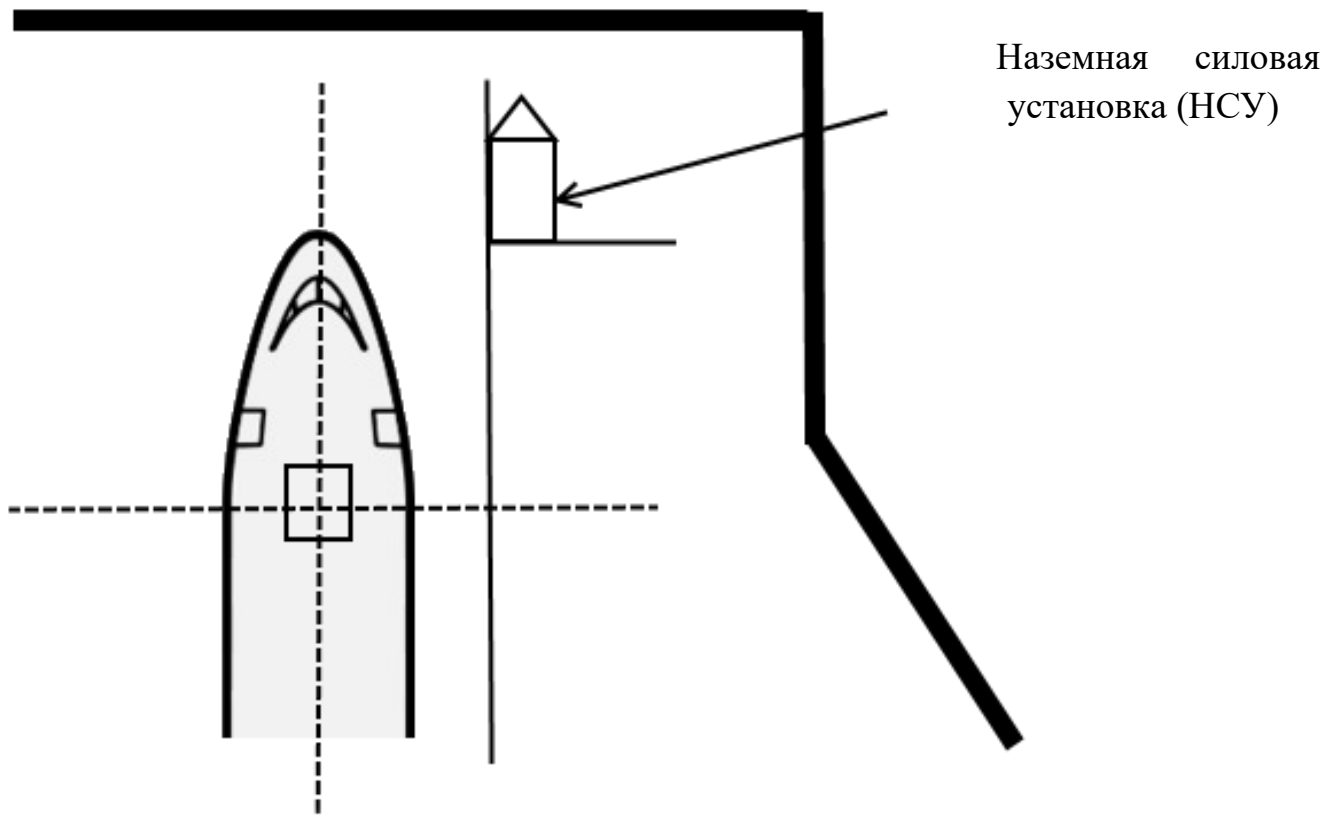


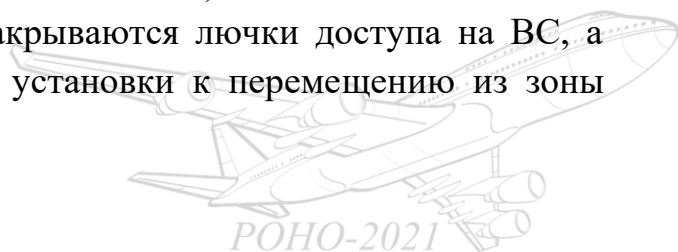
Рисунок 10 – Пример размещения НСУ


3.1.5.2. Установки для охлаждения / обогрева ВС / кондиционирования воздуха.

3.1.5.2.1. ВС перед подачей воздуха от любого внешнего источника необходимо убедиться, что как минимум одна из дверей ВС находится в открытом положении. Она должна быть открыта до тех пор, пока подача воздуха не будет прекращена.

3.1.5.2.2. Установки могут располагаться рядом с ВС на расстоянии 3 м от крайней точки ВС и таким образом, чтобы горячий воздух из системы выхлопных газов установки не мог попадать на поверхность ВС. В противном случае возможно повреждение ВС горячим воздухом.

3.1.5.2.3. Установки кондиционирования должны использоваться (по согласованию с КВС или представителем авиакомпании). После использования установки в обязательном порядке сначала закрываются лючки доступа на ВС, а только после этого производится подготовка установки к перемещению из зоны обслуживания ВС.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	8	0	15.03.2021



Опасно!

Перед подачей воздуха от внешнего источника убедитесь, что по крайней мере одна пассажирская дверь открыта и остается открытой во время работы этих установок в соответствии с процедурами оперирующей авиакомпании.


Убедитесь, что моторизированная установка по подаче воздуха находится на безопасном расстоянии от воздушного судна. Выхлопная труба двигателя установки должна быть направлена в сторону, противоположную воздушному судну. Тепло от выходной трубы может повредить конструкцию воздушного судна.

3.1.5.2.4. Будучи частью программ по экономии топлива многих авиакомпаний, установки кондиционирования воздуха требуются во всех аэропортах, в которых есть установка кондиционирования воздуха в места стоянок.

Примечание: Убедитесь в том, что шланг не закупорен.

- *Для подсоединения установки кондиционирования воздуха:*
 1. *откройте панель доступа установки кондиционирования воздуха;*
 2. *подсоедините установку кондиционирования воздуха для подачи кондиционированного воздуха в воздушное судно;*
 3. *запустите установку кондиционирования воздуха;*
 4. *на установке кондиционирования воздуха установите требуемую температуру воздуха для охлаждения или подогрева температуры воздуха и скорость потока;*
 5. *переместите переключатель панели управления в соответствующее положение;*
- *для отсоединения установки кондиционирования воздуха:*
 1. *остановите установку кондиционирования воздуха;*
 2. *отсоедините установку кондиционирования воздуха;*
 3. *закройте панель доступа;*
 4. *уберите и закрепите шланг.*



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	9	2	01.07.2022

3.2. УСТАНОВКА УПОРНЫХ КОЛОДОК

3.2.1. Упорные колодки предназначены для использования в аэропортах как противооткатное средство во время стоянки самолета.

3.2.2. Требования, предъявляемые к колодкам:

3.2.2.1. колодки должны быть заметными и с чёткой маркировкой, треугольной формы с углом примерно 45° в точке соприкосновения шины колеса шасси ВС, соответствовать размеру и типу колёс, подходить по длине на всю ширину колеса;

3.2.2.2. колодки устанавливаются параллельно оси колеса на расстоянии 5 см до пневматики;

3.2.2.3. колодки должны храниться в специально отведенном месте для того, чтобы исключить вероятность повреждения ВС;

3.2.2.4. колодки устанавливаются только после полной остановки ВС на стоянке, прекращения вращения роторов двигателей, выключения проблесковых огней и после того, как сотрудник, отвечающий за наземное обслуживание ВС, даст разрешение на подход персонала к ВС;

3.2.2.5. обслуживающий персонал обязан знать опасные зоны в районе тележек шасси (возможен сильный нагрев тормозов и колес при торможении), выступов створок шасси, являющихся зонами повышенного травматизма;

3.2.2.6. запрещается убирать упорные колодки без разрешения сотрудника, отвечающего за наземное обслуживание ВС.



Опасно!

Во время установки упорных колодок располагайтесь в такой зоне, чтобы не попасть под колесо в случае, если ВС начнет движение до установки упорных колодок.

3.2.3. Установка упорных колодок под шасси ВС:

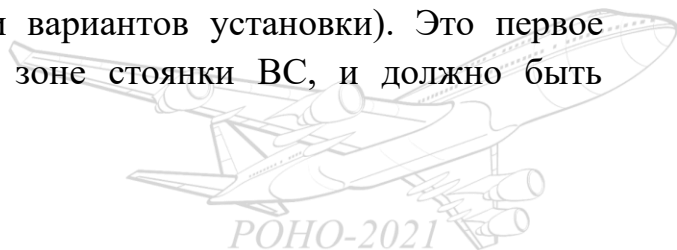


3.2.3.1. проверьте необходимое количество (минимум 4 штуки) пригодных колодок, принимая во внимание тип воздушного судна и / или погодные условия;

3.2.3.2. колодки должны находиться на удаленном расстоянии от линии маневрирования ВС и в безопасных местах, на удалении от прибывающего ВС и опасных зон двигателей ВС;

3.2.3.3. не расставляйте колодки до полной остановки ВС;

3.2.3.4. назначенное ответственное лицо наземного персонала незамедлительно устанавливает колодки спереди и сзади передней стойки шасси (если это применимо к типу ВС и в соответствии с диаграммами вариантов установки). Это первое действие, которое необходимо выполнить в зоне стоянки ВС, и должно быть выполнено до начала других действий.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	10	0	15.03.2021

3.2.3.5. перед приближением к основной стойке шасси необходимо ждать до тех пор, пока:

1. двигатели не отключены и вращения роторов двигателей не прекращены;
2. проблесковые маяки не выключены;


3.2.3.6. необходимо направляться к основной стойке шасси параллельно к фюзеляжу во избежание зон воздухозаборника двигателя;

3.2.3.7. устанавливайте колодки спереди и сзади колес шасси основной стойки в соответствии с подходящей схемой размещения колодок;

3.2.3.8. проинформируйте летный экипаж о том, что колодки установлены.

Примечание: При размещении колодок, после того как колодки установлены под первую основную стойку шасси, колодки из-под носовой стойки шасси могут быть убраны и установлены под вторую основную стойку шасси.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	11	0	15.03.2021

3.3. КОНУСЫ БЕЗОПАСНОСТИ

3.3.1 Конусы безопасности служат для операторов или водителей знаком, указывающим безопасную дистанцию между техникой и воздушным судном. Они защищают части воздушного судна от столкновения с наземным оборудованием.

3.3.2. **Требования, предъявляемые к конструкции конусов безопасности, должны:**

3.3.2.1. иметь коническую форму;

3.3.2.2. иметь минимальную высоту 750 мм (28.5”);

3.3.2.3. иметь минимальный вес основания 4.53 кг (10 фунтов);

3.3.2.4. быть окрашены оранжевой светосигнальной краской и иметь светоотражающие полосы.

3.3.3. Места расположения конусов безопасности:

3.3.3.1. перед всеми зонами ВС, мешающими нормальному движению наземного оборудования во время работ по наземному обслуживанию (по возможности);

3.3.3.2. в зонах, где близость ВС может повлиять на транспортный поток на перроне, например, хвостовая часть ВС/проезжая часть;

3.3.3.3. у законцовок каждой консоли крыла;

3.3.3.4. перед всеми двигателями, установленными под крылом.

3.3.4. Расстановка и удаление конусов безопасности:

3.3.4.1. до прибытия ВС на стоянку убедитесь, что присутствует достаточное количество исправных конусов безопасности для защиты обслуживаемого ВС;

3.3.4.2. не приближайтесь к ВС для расстановки конусов, пока не соблюдены следующие критерии:

1. ВС произвело полную остановку;

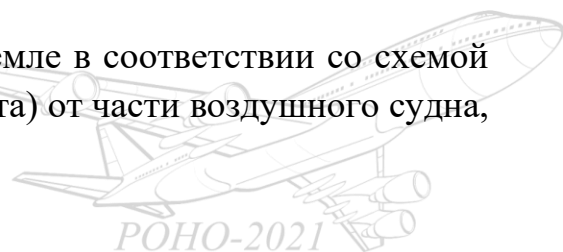
2. двигатели выключены и вращения роторов двигателей прекращены;


3. проблесковые маяки выключены;

4. на воздушное судно установлены упорные колодки.

Примечание: «Снижение оборотов двигателя перед его выключением» можно определить по следующим признакам: снижение шума двигателей, визуальное снижение скорости вращения лопаток, отсутствие реактивной струи и тяги двигателей.

3.3.4.3. расставляйте конусы безопасности на земле в соответствии со схемой (см. Рисунок 11) на расстоянии не более 1 метра (3 фута) от части воздушного судна,



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	12	0	15.03.2021

которую необходимо защитить. Конусы не должны расставляться в условиях сильного ветра;

3.3.4.4. могут потребоваться дополнительные конусы безопасности в зависимости от операционных требований и местных правил;

3.3.4.5. к самолету не должна приближаться наземная обслуживающая техника, пока все конусы безопасности не расстановлены (не применяется для телетрапа и НСУ, если применимо);

3.3.4.6. все конусы безопасности должны оставаться на месте до завершения всех работ с использованием наземной обслуживающей техники и транспортных средств перед вылетом воздушного судна;

Примечание: Для установки наземной обслуживающей техники в некоторых ситуациях может потребоваться перестановка конусов. Конусы не должны устанавливаться под двигателями. Установите конусы на прежние места после отведения наземной обслуживающей техники.

3.3.4.7. убедитесь, что все транспортные средства удалены из зоны обслуживания;

3.3.4.8. уберите конусы безопасности, расставленные около ВС;

3.3.4.9. после использования конусы должны быть убраны в специальную зону хранения.

3.3.5. Конусы должны быть убраны:

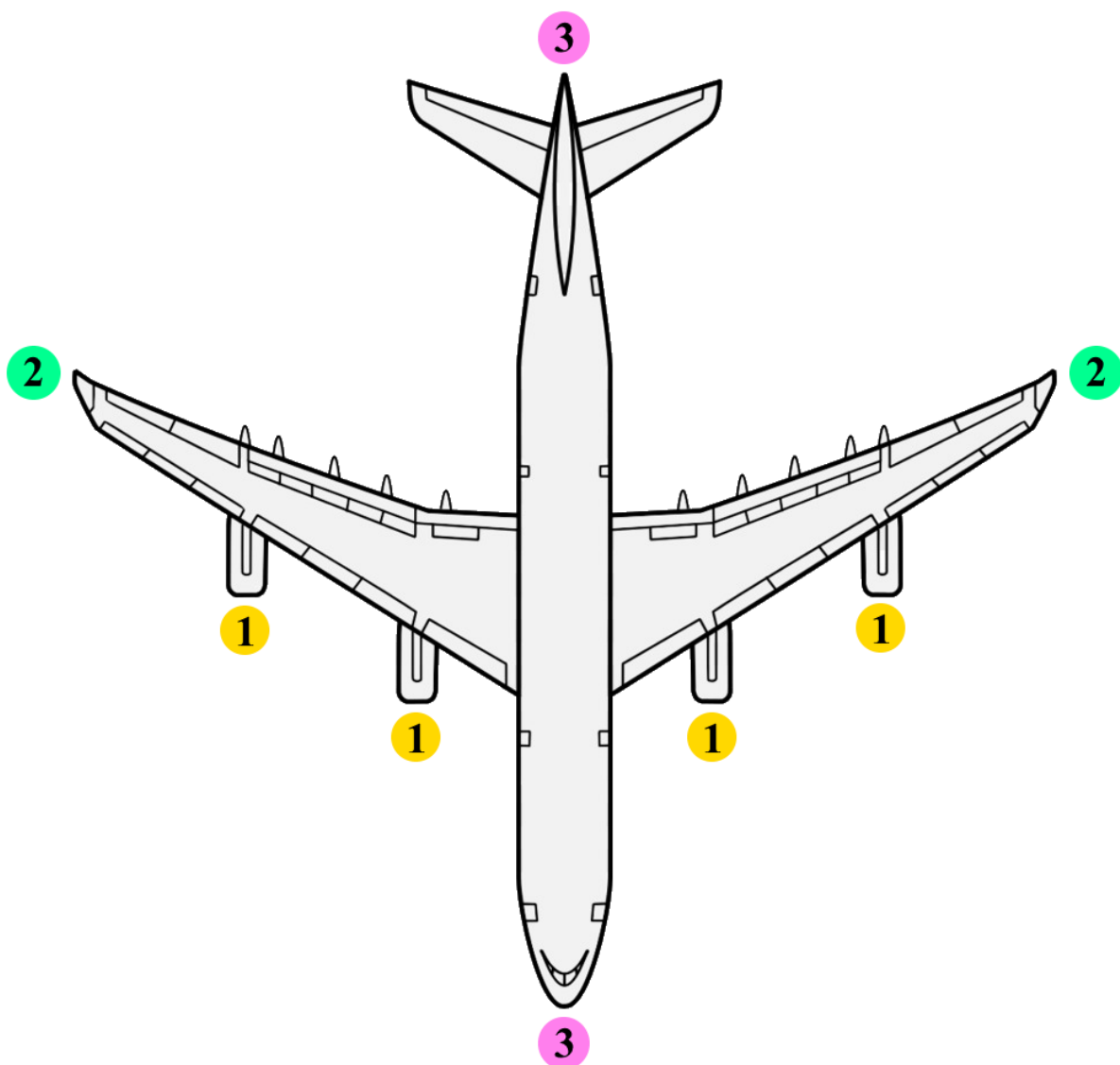
1. непосредственно перед отбытием самолета для обеспечения максимальной защиты самолета;
2. после использования, в специальную зону хранения.



Внимание!

Помещение наземного оборудования в зону обслуживания до установки конусов безопасности и выполнения внешнего осмотра запрещается.





- 1** Конусы максимально 1м (3 фута) впереди двигателя;
- 2** Конусы максимально 1м (3 фута) от края крыла;
- 3** Дополнительные конусы должны устанавливаться в соответствующих крайних точках ВС в местах их соприкосновений с сервисными дорогами.

Рисунок 11 – Расстановка конусов для реактивного самолета с четырьмя двигателями, установленными на крыльях



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	14	0	15.03.2021

3.4. ДВЕРИ ВОЗДУШНОГО СУДНА [GRH 3.2.6.]

3.4.1. Все двери и люки ВС должны открываться только соответственно обученным и допущенным персоналом. Их разрешается открывать только после:

- полной остановки ВС;
- выключения двигателей;
- установки стояночного тормоза;
- выключения проблесковых огней;
- установки упорных колодок;
- получения соответствующего разрешения от специалиста, ответственного за выпуск ВС.

3.4.2. В открытом положении двери и люки должны удерживаться только штатным оборудованием. В противном случае не исключены случаи травматизма при выполнении этих операций.

3.4.3. Если какая-либо дверь или лючок обнаружены открытыми и при этом наземное оборудование для обслуживания этой системы отсутствует в зоне обслуживания, немедленно доложите об этом ответственному за выполнение наземного обслуживания или представителю компании.

Примечание: перед открытием любой двери необходимо осмотреть район двери и убедиться в отсутствии повреждений. В случае обнаружения каких-либо нарушений необходимо незамедлительно проинформировать специалиста, ответственного за выпуск ВС.

3.4.4. **Общие требования к технике безопасности.** В этом разделе описаны общие предостережения, раздел не является обучением по открытию/закрытию дверей ВС.

3.4.5. Не эксплуатируйте никакую дверь ВС, если вы не обучены и не уполномочены делать это.

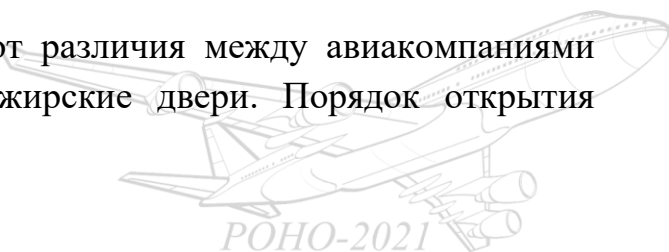
3.4.6. Обращайтесь за помощью к персоналу техобслуживания, если возникают трудности во время обычной работы с дверьми ВС.



Внимание!

Не эксплуатируйте или не оставляйте дверь открытой при силе ветра, превышающей лимиты, указанные производителем.

3.4.7. **Пассажи́рские двери.** Существуют различия между авиакомпаниями касательно ответственности открывать пассажирские двери. Порядок открытия



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	15	0	15.03.2021

пассажирских дверей наземным персоналом определяется авиакомпанией. Весь наземный персонал должен соблюдать процедуры, установленные в Руководстве по наземному обслуживанию авиакомпании.



Опасно!

- пассажирские двери должны открываться и находиться в открытом положении, только если установлено устройство для посадки пассажиров или другое соответствующее оборудование;
- существует риск выпадения при открытии/закрытии пассажирской двери;
- развёртывание аварийного надувного трапа может иметь фатальный исход. Если дверь в положении «armed» начала открываться, не пытайтесь ее удерживать, вы рискуете получить серьезную травму или рискуете своей жизнью.



Опасно!

Если вы обнаруживаете, что пассажирская дверь открыта, и при этом перед ней не установлено устройство для посадки пассажиров, незамедлительно сообщите об этом руководителю работ или представителю авиакомпании:

- не пытайтесь закрывать дверь кабины, если вы не обучены и не квалифицированы для выполнения этой работы;
- ожидайте у двери прихода ответственного специалиста, обученного закрывать дверь кабины.

3.4.7.1. Открывание пассажирской двери изнутри обученным и уполномоченным наземным персоналом:

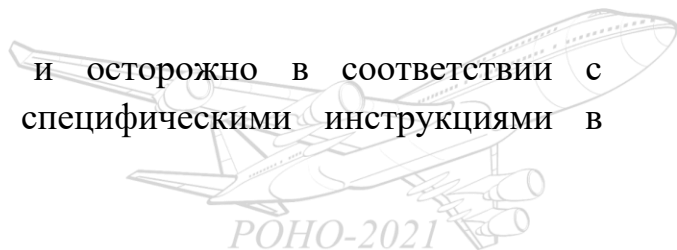
3.4.7.1.1. проверьте, что дверь находится в положении «disarmed»;

3.4.7.1.2. проверьте все индикаторы, которые должны указать на безопасность открывания двери;

3.4.7.1.3. визуально проверьте, что устройство для посадки пассажиров установлено у двери;

Примечание: Если возникает необходимость неполного открывания двери для обслуживания кухонного мусорного бака, размещение устройства для посадки пассажиров необязательно. Не открывайте дверь шире, чем это требуется для выноса и замены бака.

3.4.7.1.4. открывайте дверь медленно и осторожно в соответствии с инструкциями, маркировками на двери и специфическими инструкциями в



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	16	0	15.03.2021

зависимости от типа воздушного судна и (или) согласно правилам, которым вас обучили.

3.4.7.2. Открывание пассажирской двери снаружи с/без экипажа/наземного персонала на борту:

3.4.7.2.1. убедитесь, что дверь находится в положении «disarmed»;

3.4.7.2.2. проверьте все индикаторы, которые должны указать на безопасность открывания двери;

3.4.7.2.3. если дверь не находится в положении «disarmed», стучите в дверь два раза и повторите предыдущий шаг;

3.4.7.2.4. если все еще нет указания того, что дверь находится в положении «disarmed», свяжитесь с КВС через открытое окно кабины пилотов или при помощи самолетного переговорного устройства;

3.4.7.2.5. если на борту экипаж отсутствует, и видны красные/оранжевые стримеры через внутреннее окно двери, не открывайте дверь. Обратитесь за помощью к персоналу авиакомпании;

3.4.7.2.6. если вы не убеждены в том, что дверь находится в положении «disarmed», не открывайте дверь;

3.4.7.2.7. убедитесь, что дверь находится в положении «disarmed», после этого открывайте дверь медленно и осторожно в соответствии с инструкциями и маркировками на двери, специфическими инструкциями в зависимости от типа ВС;

3.4.7.2.8. если используются встроенные трапы (кроме трапов, прикрепленных к двери кабины), приоткройте дверь до тех пор, пока трап не будет полностью выпущен;

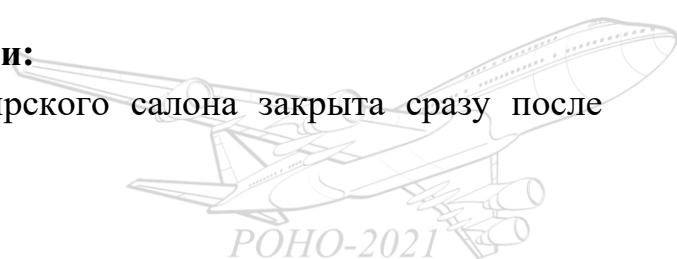
3.4.7.2.9. если используются внутренние ступеньки, интегрированные к двери ВС, встаньте в стороне от двери и слегка медленно открывайте дверь до тех пор, пока внутренние ступеньки не будут полностью установлены;

3.4.7.2.10. переведите дверь в полностью открытое положение и зафиксируйте ее стопорным механизмом.

3.4.7.3. Посадка и высадка через пассажирскую дверь. Перед посадкой и высадкой пассажиров и экипажа через пассажирскую дверь убедитесь, что устройство для посадки пассажиров правильно установлено у двери, и, в случае использования стремянки или встроенного трапа, убедитесь, что поручни с обеих сторон выпущены, если применимо.

3.4.7.4. Закрывание пассажирской двери:

3.4.7.4.1. убедитесь, что дверь пассажирского салона закрыта сразу после



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	17	0	15.03.2021

завершения работ по обслуживанию самолета;

3.4.7.4.2. дверь(-и) закрываются(-ется) только после получения подтверждения от экипажа, что двери могут быть закрыты, и самолет готов к отправлению;

3.4.7.4.3. перед уборкой последнего устройства для посадки пассажиров сообщите наземному персоналу на борту ВС, что двери закрываются и что производится уборка последнего устройства для посадки пассажиров;

3.4.7.4.4. проверьте, имеются ли какие-либо препятствия возле двери, в случае их наличия – удалите их;

3.4.7.4.5. убедитесь, что стопорный механизм отжат и окажите помощь специалисту, закрывающему дверь, перевести двери в приоткрытое положение;



Внимание!

Если пассажирская дверь не может быть закрыта с установленным устройством для посадки пассажиров, дверь закрывается изнутри, при этом будьте осторожны, дверца закрывается без помощи наземного персонала, находящегося снаружи ВС.

3.4.7.4.6. при намерении убрать устройства для посадки пассажиров необходимо обязательно уведомить экипаж либо другой производственный персонал, находящийся на борту ВС. Не производите уборку устройства для посадки пассажиров на борт до тех пор, пока дверь ВС полностью не закрыта и не заперта;

3.4.7.4.7. если применялись стремянки, опустите поручни стремянок для того, чтобы закрыть дверь кабины, если необходимо. Оставайтесь на верхней платформе стремянки до тех пор, пока дверь полностью не будет закрыта, затем опустите стремянку перед уборкой;

3.4.7.4.8. закрывайте дверь медленно и осторожно в соответствии с инструкциями и маркировками на двери, специфическими инструкциями в зависимости от типа ВС;

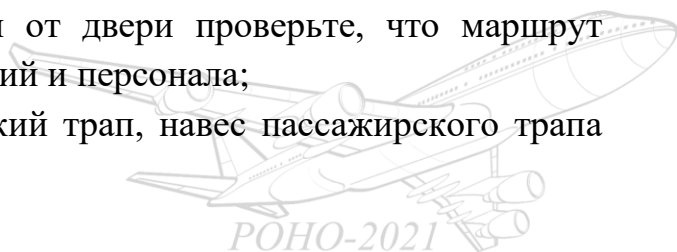
3.4.7.4.9. перед тем, как покинете область двери убедитесь, что дверь находится на одном уровне с фюзеляжем самолета и ручка наружной двери находится на одном уровне с дверью;

3.4.7.4.10. обратитесь к персоналу техобслуживания в любое время в случае неисправности двери;

3.4.7.4.11. кабинная дверь должна быть полностью закрыта перед уборкой стабилизаторов оборудования;

3.4.7.4.12. перед уборкой оборудования от двери проверьте, что маршрут движения оборудования свободен от препятствий и персонала;

3.4.7.4.13. если используется пассажирский трап, навес пассажирского трапа



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	18	0	15.03.2021

должен быть убран. Передвигайте оборудование на его установленную стояночную позицию и используйте соответствующие ограждения (т.е. закрывайте двери основного прохода на пассажирском трапе);

3.4.7.4.14. проведите визуальный осмотр пассажирской двери и прилегающего фюзеляжа на предмет повреждений, особенно в той части самолета, которая соприкасается с устройством для посадки пассажиров. Если обнаружено повреждение, незамедлительно сообщите об этом персоналу техобслуживания и, если возможно, командиру ВС.

3.4.7.5. Повторное открывание пассажирской двери. Если дверь кабины не закрыта надлежащим образом, она должна быть открыта и закрыта повторно. Также дверь кабины может быть повторно открыта в следующих производственных ситуациях:

3.4.7.5.1. последующая доставка бортпитания и/или припасов, осуществляемая после уборки устройства для посадки пассажиров;

3.4.7.5.2. повторная установка устройства для посадки пассажиров. Если экипаж отсутствует на борту самолета, следуйте применимым процедурам по открыванию пассажирской двери, указанных в п. 3.4.7.3. данного Руководства.

3.4.7.5.3. после закрытия пассажирской двери при подготовке отправления самолета не пытайтесь повторно открывать какую-либо дверь воздушного судна без разрешения летного экипажа;

3.4.7.5.4. если двери необходимо открыть повторно, вы обязаны сообщить об этом летному экипажу через открытые окна кабины пилотов или при помощи самолетного переговорного устройства;

3.4.7.5.5. если летный экипаж решает, что нужно повторно открывать пассажирскую дверь, экипаж сообщает об этом наземному персоналу;

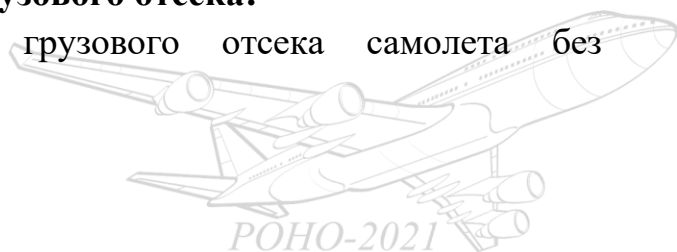
3.4.7.5.6. в независимости от того, кем было запрошено повторное открывание двери кабины, после разрешения летного экипажа следуйте применимым инструкциям, указанным в разделе «Пассажирские двери» п. 3.4.7. данного Руководства;

3.4.7.5.7. если разрешение на повторное открывание пассажирской двери не получено, не пытайтесь повторно открывать пассажирскую дверь без получения разрешения на это от летного экипажа.

3.4.8. Двери грузового отсека.

3.4.8.1. Правила открывания дверей грузового отсека:

3.4.8.1.1. не эксплуатируйте двери грузового отсека самолета без соответствующего обучения и разрешения;



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	19	0	15.03.2021

3.4.8.1.2. ручное открывание двери грузового отсека, приводимого в действие в электромеханическом режиме или гидравлически, должно быть выполнено только персоналом техобслуживания или летным экипажем;

3.4.8.1.3. не открывайте двери грузового отсека ВС до тех пор, пока не выключены двигатели и проблесковые маяки;

3.4.8.1.4. перед подъездом погрузочного оборудования или любой другой наземной обслуживающей техники к дверям грузового отсека и до открытия грузовых дверей, проведите визуальный осмотр на предмет повреждений на дверях и прилегающих зонах фюзеляжа. Обо всех выявленных нарушениях необходимо немедленно проинформировать техника по наземному обслуживанию или, если возможно, командира ВС.

3.4.8.1.5. двери грузового отсека открываются с использованием технических стремянок или ленточных погрузчиков, оборудованных поручнями, которые должны быть в поднятом положении.

3.4.8.1.6. открывайте двери грузового отсека в соответствии со специфическими инструкциями для определенного типа ВС;

3.4.8.1.7. убедитесь, что на расстоянии открывания дверей отсутствуют препятствия:

1. двери грузовых отсеков многих воздушных судов открываются снизу вверх. Обратите внимание на то, что при открывании и закрывании нижняя часть двери откидывается и начинается направленное вверх движение двери;
2. на дверях грузовых отсеков главной палубы удалите ограничительный ремень после установки погрузчика возле грузового отсека главной палубы;

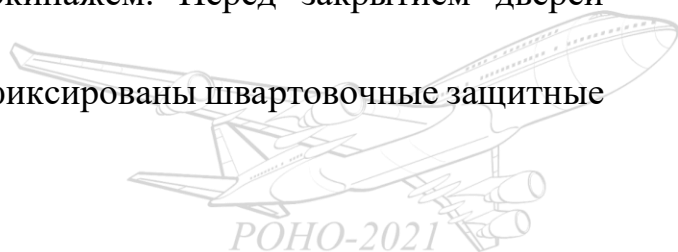
3.4.8.1.8. если дверь не открывается, не прикладывайте чрезмерное усилие и не используйте инструменты или наземную обслуживающую технику, чтобы открыть или закрыть дверь. Обратитесь за помощью к авиатехнику.


3.4.8.2. Правила закрывания дверей грузового отсека:

3.4.8.2.1. открытие/закрытие дверей грузового отсека должно выполняться только подготовленным допущенным персоналом;

3.4.8.2.2. ручное открывание двери грузового отсека, приводимого в действие в электромеханическом режиме или гидравлически, должно быть выполнено только персоналом техобслуживания или летным экипажем. Перед закрытием дверей грузовых отсеков, убедитесь, что:

1. правильно закреплены и надежно зафиксированы швартовочные защитные



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	20	0	15.03.2021

сетки двери и фиксаторы груза;

2. выключено освещение грузового отсека, если это не требуется для перевозки живых животных, перевозимых в грузовом отсеке;
3. на створках, рамках и порогах дверей отсутствуют инородные посторонние предметы и препятствия, такие как гравий, вода, лед;
4. на двери и / или рамке проема двери отсутствуют признаки повреждений;
5. необходимо незамедлительно сообщить о каком-либо обнаруженном повреждении при осмотре дверей, рамок проема двери и / или фюзеляжа авиатехникам и командиру ВС;

3.4.8.2.3. двери грузового отсека должны закрываться с использованием технических стремянок или ленточных погрузчиков, оборудованных поручнями, которые должны быть в поднятом положении. Не допускается использовать перегружатели средств пакетирования грузов.

Примечание: Не применимо для дверей грузового отсека основной палубы.

3.4.8.2.4. убедитесь, что блокирующий механизм двери правильно закрыт, рукоятки двери находятся на одном уровне с дверью и правильно закрыты;

3.4.8.2.5. Если дверь грузового отсека не закрыта надлежащим образом, она должна быть открыта и закрыта повторно.



Внимание!

Если необходимо повторно открыть дверь грузового отсека перед движением самолета, должно быть получено разрешение летного экипажа через специалиста наземного обслуживания, ответственного за вылет самолета.

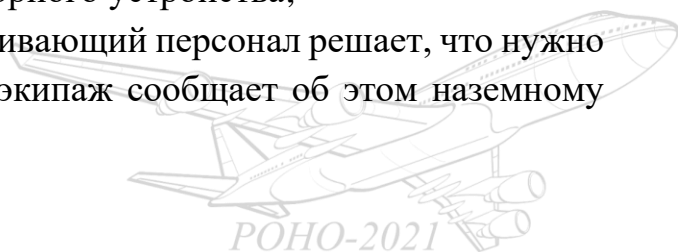
3.4.8.3. Повторное открывание дверей грузового отсека:


3.4.8.3.1. если дверь грузового отсека не закрыта надлежащим образом, она должна быть открыта и закрыта повторно;

3.4.8.3.2. после выполнения внешнего предполетного осмотра не пытайтесь повторно открывать грузовую дверь воздушного судна без разрешения летного экипажа;

3.4.8.3.3. если двери необходимо открыть повторно, агент, ответственный за вылет, должен сообщить об этом летному экипажу через открытые окна кабины пилотов или при помощи самолетного переговорного устройства;

3.4.8.3.4. если летный экипаж или обслуживающий персонал решает, что нужно повторно открыть дверь грузового отсека, то экипаж сообщает об этом наземному



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	21	0	15.03.2021

персоналу;

3.4.8.3.5. независимо от того, кем было запрошено повторное открытие двери кабины, после разрешения, полученного от летного экипажа, следуйте применимым инструкциям, указанным в разделе «Двери грузового отсека» 3.4.8. данного *Руководства*;

3.4.8.3.6. если разрешение на повторное открытие двери грузового отсека не получено, не пытайтесь открыть ее;

3.4.8.3.7. если разрешение на повторное открытие от летного экипажа получено, повторите процедуру проверки обходом, производимой перед вылетом, для этой области двери.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	22	0	15.03.2021

3.5. ОТПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА

3.5.1. Отправление ВС сопровождается двусторонней связью между пилотской кабиной и наземным персоналом, ответственным за выполнение процедуры отправления ВС, посредством СПУ. Данная процедура обеспечивает высокий уровень безопасности полетов во время отправления ВС, основанный на точном обмене информацией.

3.5.2. Сотрудник наземной службы, ответственный за отправление ВС, постоянно находится на связи с летным экипажем, а также отвечает за выполнение наземных маневрирований ВС.

3.5.3. Рамки данной процедуры отправления воздушного судна ограничены процедурами с применением буксировочного водила или безводильной буксировки конкретного воздушного судна.

Примечание: Термин «гарнитура» также применяется в тех случаях, когда используется самолетное переговорное устройство.

[3.5.4. Действия, выполняемые перед отправлением воздушного судна. Перед отправлением ВС, убедитесь в следующем:

3.5.4.1. в зоне стоянки отсутствуют любые посторонние предметы либо оборудование;

3.5.4.2. покрытие перрона достаточным образом очищено от снега, льда, и др. для обеспечения безопасного движения ВС;

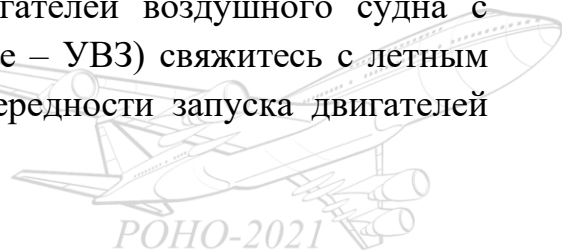
3.5.4.3. в зоне стоянки отсутствуют любые объекты/препятствия, с которыми может столкнуться ВС во время его движения, либо которые могут представлять опасность другим специалистам, ВС, технике и др. в результате действия реактивной струи воздуха из двигателей ВС;


3.5.4.4. все лица, не задействованные в процедурах отправления ВС, должны находиться вдали от убывающего ВС, за пределами границы зоны обслуживания;

3.5.4.5. дополнительный наземный обслуживающий персонал, такой как специалисты, сопровождающие на законцовках крыльев, находится на своих местах (если необходимо);

3.5.4.6. вербальная коммуникация с летным экипажем ВС установлена через СПУ, отправление ВС с использованием направляющих сигналов руками и без какой-либо радиокommunikации выполняются только в исключительных случаях;

3.5.4.7. в случае необходимости запуска двигателей воздушного судна с использованием установки воздушного запуска (далее – УВЗ) свяжитесь с летным экипажем касательно позиции установки УВЗ и очередности запуска двигателей



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	23	0	15.03.2021

воздушного судна.] **GRH 3.2.7.**

Примечание: Перед присоединением к воздушному судну буксировочный тягач может быть припаркован перед ВС либо за пределами зоны обслуживания.

[3.5.5. Проверка перед отправлением воздушного судна. Проведите внимательный обход/осмотр с нормальной скоростью вокруг воздушного судна. Такой осмотр необходимо выполнить как можно ближе к моменту отправления воздушного судна. Если во время осмотра к какой-либо из частей воздушного судна присоединена наземная обслуживающая техника либо существует необходимость ее подключения после проведения осмотра, то соответствующие части воздушного судна должны быть осмотрены повторно. Обход перед вылетом должен включать в себя проверку выполнения следующих требований:

3.5.5.1. на перроне отсутствуют любые посторонние предметы, которые могут привести к повреждению либо представляют опасность для воздушного судна;

3.5.5.2. вся наземная обслуживающая техника, включая оборудование для посадки/высадки пассажиров, экипажа, отведена;

3.5.5.3. в зоне стоянки отсутствуют препятствия, наземная обслуживающая техника и транспортные средства убраны с пути воздушного судна;

3.5.5.4. зона стоянки свободна от препятствий.

3.5.5.5. достаточное расстояние между ВС и сооружениями либо неподвижными препятствиями обеспечивается на всем пути движения ВС;

3.5.5.6. все сервисные панели и лючки ВС закрыты и закреплены, за исключением: панелей для подсоединения внешних источников электропитания и лючков присоединения гарнитуры самолётного переговорного устройства;

3.5.5.7. пассажирские/грузовые двери:

1. ручки находятся на одном уровне с фюзеляжем;

2. отсутствуют видимые повреждения воздушного судна, в частности вокруг проемов пассажирских и грузовых дверей;

3.5.5.8. летный экипаж и обслуживающий персонал незамедлительно уведомляются о любых замеченных неполадках воздушного судна;

3.5.5.9. дополнительные элементы, например, хвостовая стойка, должны быть убраны;

3.5.5.10. предохранительные штифты стоек шасси убраны;

3.5.5.11. отсутствуют явные следы вмятин, либо других повреждений обшивки.

Примечание: В случае возвращения воздушного судна на стоянку обход перед вылетом необходимо повторить.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	24	0	15.03.2021

Примечание: Крайне важно во время обхода иметь источник освещения достаточной яркости. Если естественного освещения недостаточно, используйте фонарь.] GRH 3.2.8.



Внимание!

Если любое из указанных условий или действий не выполнено, проинформируйте своего руководителя, службу технического обслуживания и командира воздушного судна. Это может повлиять на безопасность данного рейса.

3.5.6. Уборка упорных колодок воздушного судна. Действия со стороны оператора переговорного устройства:

3.5.6.1. подтвердить по интеркому включение стояночных тормозов воздушного судна;

3.5.6.2. убедиться, что все HOT (GSE) отведены от воздушного судна;

3.5.6.3. убедиться, что пассажирский трап отведен от воздушного судна, если применимо;

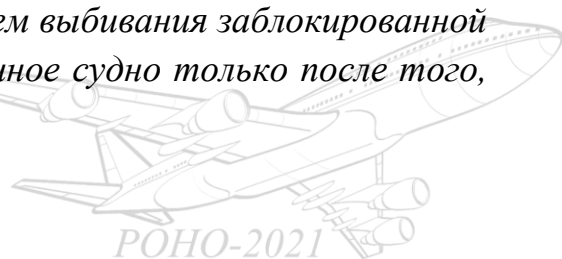
3.5.6.4. убедиться, что тягач и буксировочное водило правильно присоединены к носовой стойке шасси воздушного судна, а на тягаче включен стояночный тормоз, если применимо;

3.5.6.5. при использовании безводильного тягача убедиться, что оборудование правильно присоединено к соответствующей стойке шасси воздушного судна, а на тягаче включен стояночный тормоз, если применимо:

- упорные колодки должны быть убраны только из-под соответствующей стойки шасси, а колодки под остальными стойками шасси остаются установленными до отправления воздушного судна;
- упорные колодки под носовой стойкой шасси могут быть убраны без соответствующего информирования пилотской кабины для подсоединения безводильного тягача, при этом колодки под основными стойками должны оставаться на месте (за исключением случаев сцепки безводильного тягача с основной стойкой шасси воздушного судна);

3.5.6.6. дать разрешение наземному персоналу на уборку упорных колодок воздушного судна.

Примечание: Если упорная колодка заблокирована колесом воздушного судна, ответственный персонал должен освободить ее путем выбивания заблокированной колодки второй парной колодкой либо сдвигая воздушное судно только после того, как стояночный тормоз воздушного судна отключен.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	25	0	15.03.2021

Примечание: Ответственный персонал размещает колодки в местах, предназначенных для их хранения.

Примечание: Колодки из-под носовой стойки шасси могут убираться без соответствующего информирования, но только если колодки под основными стойками шасси остаются установленными.

Примечание: После прекращения сильного ветра или гололедицы любые дополнительные колодки, которые были установлены под колеса воздушного судна, могут быть убраны, а остальные колодки оставляют в таком положении, как при нормальных условиях.

Примечание: Если для коммуникации применяются сигналы руками (напр., не работает интерком), сотрудник, подающий сигналы руками должен:

- *подать руками сигнал «Включить тормоза»;*
- *получить подтверждающий сигнал руками «Тормоз включен» от летного экипажа;*
- *убрать колодки.*



Внимание!

Убирайте колодки из-под колес только после того, как:

- **вся наземная обслуживающая техника (за исключением телетрапа, наземной силовой установки и установки воздушного запуска) убрана от воздушного судна;**
- **выполнена сцепка воздушного судна с тягачом;**
- **воздушное судно и тягач поставлены на стояночный тормоз.**

3.5.7. Проверка перед отправлением воздушного судна. Перед началом движения ВС, ответственный наземный обслуживающий персонал (оператор переговорного устройства) должен обеспечить выполнение следующих требований: условные обозначения:

- **ТТ – водильный тягач;**
- **ТВЛ – безводильный тягач;**
- **РРУ – механизированная буксировочная установка.**



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	26	0	15.03.2021

Таблица 9 – Проверка перед отправлением воздушного судна

Действие	Применимо к					
	Буксировка			Вытягивание		Выруливание ВС
	ТТ	TBL	PPU	ТТ	TBL	
Необходимые сервисные проверки перед отправлением ВС выполнены	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Средства пожаротушения в наличии и корректно расположены	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Коммуникация между летным экипажем ВС и наземным персоналом установлена через СПУ	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Направление движения ВС и прилегающая к нему территория свободна от посторонних предметов для безопасного движения ВС	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Покрытие стоянки ВС достаточно очищено от льда, снега и др. для безопасного движения ВС	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Вся наземная обслуживающая техника находится за пределами зоны обслуживания ВС, посадочный рукав полностью втянут	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Если необходимо применение УВЗ, убедитесь, что оборудование правильно расположено и подходит для данной операции на данном ВС	✓	✓	✓			✓
Вспомогательный персонал на законцовках крыльев находится на своих местах	✓	✓	✓	✓	✓	
В зонах забора воздуха и зонах реактивной струи двигателей ВС отсутствуют люди, техника и другие посторонние предметы, такие как наземная обслуживающая техника	✓	✓	✓			✓
Предохранительные чеки правильно установлены либо шлиц-шарниры поворотного устройства носовой стойки отсоединены	✓	✓		✓	✓	
Все сотрудники, задействованные в процедуре движения ВС, находятся на должном удалении от опасных зон возле тягача, стоек шасси и двигателей ВС	✓	✓	✓	✓	✓	
Квалифицированный оператор тормозов находится в пилотской кабине				✓	✓	



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	27	0	15.03.2021

Продолжение таблицы 9

Действие	Применимо к					
	Буксировка			Вытягивание		Выруливание ВС
	ТТ	TBL	PPU	ТТ	TBL	
Упорные колодки не убираются из-под основных стоек шасси до получения подтверждения от лётного экипажа о включении стояночного тормоза, полного отсоединения тягача к носовой стойке шасси и установки тягача на стояночный тормоз	✓	✓		✓	✓	
Упорные колодки не убираются из-под носовой стойки шасси до полного присоединения механизированной буксировочной установки к основной стойке шасси и установки механизированная буксировочная установка на стояночный тормоз			✓			
Комбинация тягача и срезного пина (болта), если применимо, должна быть подходящей для работы, учитывающей: тип ВС и вес, погодные условия и условия покрытия перрона	✓	✓	✓	✓	✓	
Лётный экипаж уведомляется о завершении заполнения данной таблицы	✓	✓	✓	✓	✓	

Примечание: Не рекомендуется выполнять процедуру движения ВС назад с использованием реверса и тяги собственных двигателей (Aircraft Powerback).

3.5.8. Запуск двигателей с использованием установки воздушного запуска (далее УВЗ):

3.5.8.1. Установка воздушного запуска и его органы управления должны быть рассчитаны на два различных режима подачи воздуха:


1. режим воздушного кондиционирования для вентиляции кабин (низкое давление);
2. реактивный запуск двигателя (высокое давление).

3.5.8.2. В тех случаях, когда нет возможности обеспечить запуск двигателей ВС в нормальном режиме (от ВСУ), используется УВЗ.

3.5.8.3. К работе с установкой воздушного запуска допускается только квалифицированный и уполномоченный персонал, прошедший соответствующую подготовку.

3.5.8.4. Компрессор должен быть рассчитан на достижение и непрерывное



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	28	0	15.03.2021

поддержание расхода воздуха и давления. Компрессор должен быть изолирован во избежание загрязнения воздуха.

3.5.8.5. УВЗ устанавливается на расстоянии 3м от крайней точки ВС.

3.5.8.6. Процедура запуска двигателей с использованием установки воздушного запуска:

3.5.8.6.1. во время запуска двигателей ВС в зоне обслуживания может находиться только персонал и оборудование, задействованное в запуске двигателей или буксировке ВС;

3.5.8.6.2. установите связь с пилотской кабиной и подтвердите количество двигателей, подлежащих запуску, очередность запуска двигателей и количество используемых УВЗ;

3.5.8.6.3. весь персонал и оборудование должны быть удалены от зон опасности двигателей;

3.5.8.6.4. проинформируйте водителей УВЗ и другой наземный персонал об очередности запуска двигателей;

3.5.8.6.5. где это возможно, УВЗ должно располагаться с противоположной стороны фюзеляжа ВС от двигателя, который подлежит запуску;

3.5.8.6.6. если ВС будет буксироваться, присоедините буксировочный тягач и установите тягач на стояночный тормоз (где это возможно, без отсоединения наземного источника электропитания). Если буксировочный тягач не присоединен, установите упорные колодки спереди носовой стойки шасси ВС;

3.5.8.6.7. получите подтверждение из пилотской кабины об установке ВС на стояночный тормоз и только после этого уберите упорные колодки из-под основных стоек шасси ВС;

3.5.8.6.8. оператор УВЗ должен убедиться, что устройство готово подать сжатый воздух;

3.5.8.6.9. оператор переговорного устройства уведомляет кабину пилотов о готовности наземного персонала начать запуск двигателей;

3.5.8.6.10. произведите запуск двигателя(ей) (см. Таблица 10);

3.5.8.11. после произведения запуска двигателей оператор переговорного устройства подает сигнал операторам УВЗ и наземного источника электропитания (далее – НИП) для отсоединения УВЗ и НИП;

3.5.8.12. отсоедините шланги УВЗ.

3.5.8.13. закройте и закрепите сервисные лючки внешнего запуска и электрические панели.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	29	0	15.03.2021



Опасно!

При присоединении и отсоединении шлангов УВЗ, необходимо передвигаться непосредственно под фюзеляжем ВС или вдоль него в непосредственной близости, таким образом избегая зон опасности двигателей.

3.5.9. Требования к коммуникации.

3.5.9.1. Коммуникация во время запуска двигателя. Координируйте очередность запуска двигателей с летным экипажем ВС путем проведения брифинга перед началом отправления ВС и следуйте процедурам по запуску двигателей:

3.5.9.1.1. Во время запуска двигателя начинайте коммуникацию с экипажем, только если вы заметили что-либо, что требует незамедлительного уведомления экипажа и его незамедлительных действий;

3.5.9.1.2. В случае запуска с использованием УВЗ подавайте давление воздуха в установке только после запроса от экипажа.

Примечание: Двигателем номер один считается двигатель, расположенный с левой стороны от сиденья командира воздушного судна, сидящего в позиции лицом вперед.

3.5.9.2. Коммуникация во время пожара в двигателе.

3.5.9.2.1. Пожар в двигателе. Экипаж, как правило, обнаруживает пожар двигателя либо ВСУ и использует для его тушения систему пожаротушения самого двигателя. Несмотря на это, подайте сигнал тревоги экипажу незамедлительно через СПУ, если замечено пламя из двигателя либо пилона двигателя. Если наушники недоступны, соответствующий сигнал «Пожар» должен быть передан знаками (См. п. 2.13.3. данного Руководства, Таблица 6).

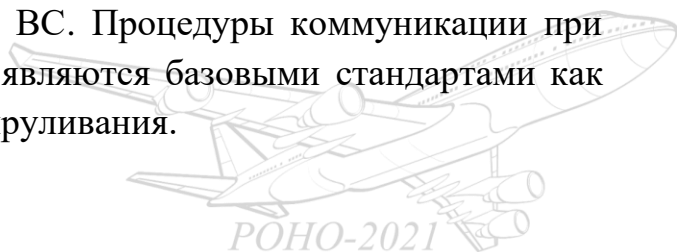
3.5.9.2.2. Пожар выхлопной трубы / выхлопных газов. Немедленно уведомьте экипаж, если Вы обнаружили пламя из выходного отверстия двигателя во время его запуска, т.к. пламя может быть не зафиксировано температурными датчиками и/или системой пожарной сигнализации ВС.



Внимание!

Не пытайтесь потушить возгорание двигателя, используя наземные огнетушители, если экипаж находится в кабине пилотов. Летный экипаж предпримет все необходимые меры.

3.5.9.3. Коммуникация при отпадлении ВС. Процедуры коммуникации при отпадлении, приведенные в данном разделе, являются базовыми стандартами как для буксировки, так и для самостоятельного вырливания.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	30	0	15.03.2021

3.5.9.3.1. Некоторые авиакомпании могут иметь специфические требования к коммуникации при отправлении, которые могут отличаться от общих требований.

3.5.9.3.2. Специфический диалог, приведенный здесь, не запрещает обмен дополнительной важной информацией между летным экипажем и наземным персоналом, используя при этом нестандартную фразеологию (например, запрос разрешения на отсоединение наземной силовой установки).

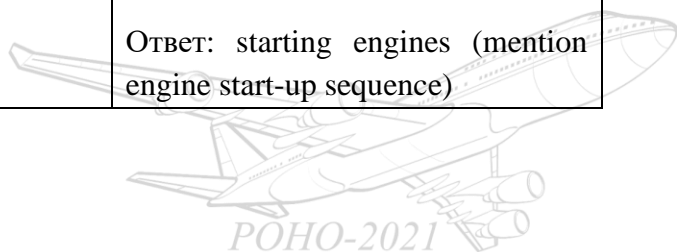
Примечание: Если необходимо остановить буксировку, используется следующий сигнал: STOP PUSH BACK (ОСТАНОВИТЬ БУКСИРОВКУ). Если применимо, разрешается использовать термин «pull out» (вытягивание) вместо «pushback» (выталкивание).

3.5.9.3.3. Присоединяйте безводильный тягач и приподнимайте ВС только после того, как устройство для посадки пассажиров убрано и летный экипаж запросил начало буксировки.

3.5.9.4. **Коммуникация при отправлении ВС** — диалог. В случае самостоятельного выруливания ВС фазы «Буксировка» и «Завершение буксировки» не применяются. Переговоры между наземным персоналом и летным экипажем — это простая коммуникация, используемая перед вылетом.

Таблица 10 – Пример переговоров между наземным персоналом и экипажем

Фаза	Наземный персонал	Экипаж
Подготовка	Запрос: confirm parking brake set Ответ: nose wheel steering deactivated Ответ: clear to pressurize	Ответ: parking brake set Запрос: nose wheel deactivated Запрос: confirm clear to pressurize?
После завершения сервисных проверок перед отправлением	Запрос: pre-departure checks completed Запрос: elevating aircraft ¹ Запрос: ready for pushback ²	
Буксировка	Запрос: confirm parking brake released? Запрос: commencing pushback ³	Ответ: standby Запрос: push-back approved ³ Ответ: parking brake released
Запуск двигателя	Запрос: clear to start engines	Ответ: starting engines (mention engine start-up sequence)



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	31	0	15.03.2021

Продолжение таблицы 10

Завершение буксировки	Запрос: pushback completed, set parking brake	Ответ: parking brake set
Отсоединение	Ответ: disconnecting, hold position and wait for hand signal on your left/front/right (display the steering bypass pin) to the flight crew	Запрос: clear to disconnect Ответ: holding position and standing by for visual signal on the left/front/right

1 – применимо к безводильным тягачам;

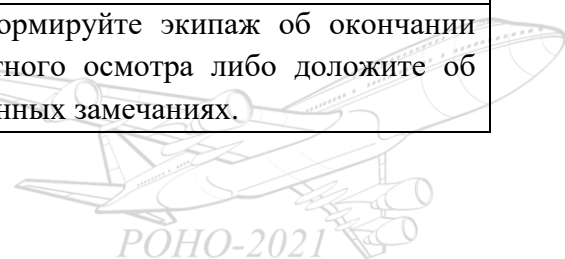
2 – применимо к отправлениям с буксировкой с использованием водильных и безводильных тягачей;


3 – укажите направление носа ВС, место запуска двигателей, начало самостоятельного движения.

3.5.9.5. Перечень вопросов коммуникации между наземным персоналом и летным экипажем.

Таблица 11 – Перечень вопросов коммуникации между наземным персоналом и экипажем

Фаза	Задача	Действия наземного персонала
Подготовка к вылету	Отгон НСУ	Отгоните НСУ после получения инструкций от экипажа.
	Присоединение водильного / безводильного тягача	<ol style="list-style-type: none"> получите подтверждение установки стояночного тормоза ВС; получите подтверждение сброса давления в рулевых цилиндрах носовой стойки или сообщить экипажу, что предохранительная чека вставлена, если применимо; подсоедините буксировочное водило; подсоедините безводильный тягач.
	Уборка колодок	<ol style="list-style-type: none"> получите подтверждение от экипажа об установке стояночного тормоза ВС; уберите колодки из-под стоек шасси ВС.
	Предполетный осмотр	Проинформируйте экипаж об окончании предполётного осмотра либо доложите об обнаруженных замечаниях.



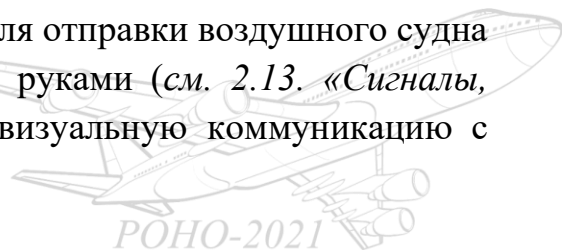
 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	32	0	15.03.2021

Продолжение таблицы 11

Запуск двигателей	Запуск двигателей	При запросе экипажа проинформируйте, когда двигатели могут быть запущены и подтвердите очередность запуска.
	УВЗ	Получив запрос от экипажа, подайте сигнал оператору УВЗ для обеспечения необходимого давления воздуха.
Буксировка (и запуск двигателя)	Тормоза	Получите подтверждение, что стояночный тормоз ВС убран.
	Начало движения ВС (выталкивание/вытягивание)	Получите разрешение от экипажа ВС на начало буксировки.
	Направление буксировки / носовой части ВС	Если применимо, то запросите в каком направлении производить выталкивание ВС / в каком направлении должна находиться носовая часть ВС после завершения буксировки.
	Запуск двигателя	Подтвердите в какой момент экипаж может начать запуск двигателей.
Буксировка завершена. Запуск двигателей завершен	Разъединение водильного / безводильного тягача	<ol style="list-style-type: none"> получите подтверждение установки стояночного тормоза ВС; отсоедините оборудование; удалите пин (болт) разблокировки, если необходимо.
	Отключение гарнитуры СПУ	<ol style="list-style-type: none"> начало буксировки (разрешаю запуск двигателя(-ей)); <i>Примечание: скоординируйте с экипажем направление движения, если применимо.</i>
После завершения буксировки	Сигнал «Всё свободно»	<ol style="list-style-type: none"> Убедитесь, что удаление чеки подтверждено, если применимо; подайте сигнал «всё свободно», когда убедитесь, что на пути движения ВС отсутствуют какие-либо препятствия; получите подтверждение о получении сигнала «всё свободно».

3.5.9.6. Коммуникация при отправлении ВС без использования интеркома.

3.5.9.6.1. Связь во время вылета воздушного судна должна осуществляться через интерком. Если интерком пришел в нерабочее состояние, либо в чрезвычайных обстоятельствах, при которых интерком недоступен, для отправки воздушного судна необходимо использовать соответствующие сигналы руками (см. 2.13. «Сигналы, подаваемые руками») и поддерживать постоянную визуальную коммуникацию с



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	33	0	15.03.2021

летным экипажем.

Примечание: Неприменимо для случаев выталкивания воздушного судна хвостом вперед за основную стойку шасси.

3.5.9.6.2. Перед отправлением необходимо провести брифинг между командиром воздушного судна и агентом наземной службы, ответственным за отправку воздушного судна, и согласовать:

1. специфические моменты, например направление движения, точку окончания буксировки и направление руления;
2. используемые сигналы руками, в том числе аварийные сигналы.



Внимание!

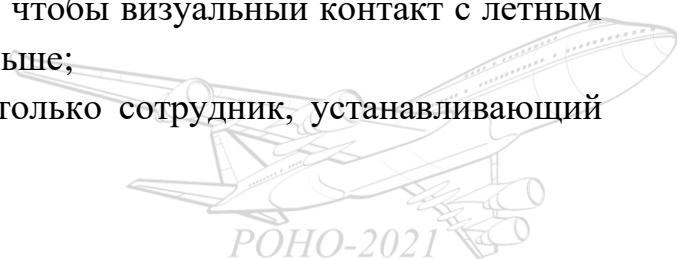
Повторите все полученные инструкции либо подтвердите их получение в надлежащей манере, означающей, что инструкции понятны и будут исполнены.

3.5.9.7. Повторное установление коммуникации после отправления воздушного судна. Данная процедура применяется, когда наземному персоналу либо летному экипажу необходимо повторно установить связь посредством интеркома после того, как она была окончена.

3.5.9.7.1. Иницировано из пилотской кабины. Летный экипаж устанавливает парковочный тормоз и возобновляет коммуникацию с наземным персоналом через канал связи компании или канал связи с органами управления воздушным движением (далее – УВД). Если визуальная коммуникация с руководителем буксировки еще сохраняется, могут использоваться визуальные сигналы.

3.5.9.7.2. Иницировано наземными службами. Если наземному персоналу необходимо восстановить связь с воздушным судном после отправки, не приближайтесь к воздушному судну, если связь не может быть установлена с помощью сигналов, передаваемых руками, установите контакт по каналу компании или через УВД. При подготовке к восстановлению связи с ВС примите следующие меры предосторожности:

1. убедитесь, что экипаж вас заметил и понял ваше намерение приблизиться к ВС, чтобы восстановить связь;
2. приближайтесь к ВС в направлении, чтобы визуальный контакт с летным экипажем сохранялся как можно дольше;
3. к самолету должен приближаться только сотрудник, устанавливающий



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	34	0	15.03.2021

коммуникацию;

4. находитесь снаружи зон опасности двигателей ВС во время приближения к ВС;
5. если это возможно, расположите буксировочный тягач перед воздушным судном в прямой видимости летного экипажа в качестве барьера безопасности и для предотвращения неосторожного движения ВС.



Внимание!

С целью обеспечения безопасности система коммуникации не может быть использована во время грозы в зоне аэропорта, т. к. существует риск возникновения электрических разрядов между СПУ и воздушным судном. В данных условиях гарнитура СПУ использоваться не должна.

3.5.9.8. Сбой коммуникации через СПУ. При выталкивании воздушного судна необходимо использовать СПУ. При выходе СПУ из строя или потере связи, необходимо выполнить следующую процедуру:

3.5.9.8.1. в случае проведения обслуживания одним специалистом, и если другой вид коммуникации недоступен, остановите движение (в зависимости от текущей ситуации и местных особенностей) и немедленно запросите вспомогательный персонал для продолжения движения;

3.5.9.8.2. в случае, когда задействовано несколько человек, связь с летным экипажем устанавливается с помощью сигналов, передаваемых руками. Водитель тягача должен быть в состоянии принимать визуальные сигналы, подаваемые летным экипажем. Как только визуальная коммуникация установлена, буксировка может продолжаться;

3.5.9.8.3. уведомьте органы УВД, если доступна радиосвязь, и продолжите движение в сотрудничестве с органами УВД, в зависимости от местных требований.

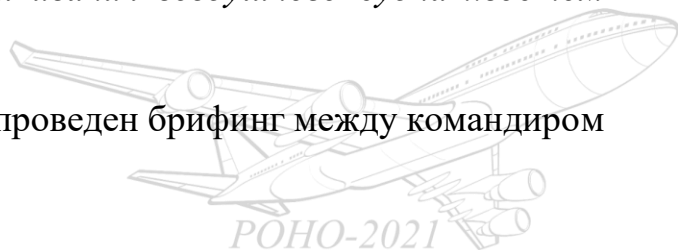
3.5.10. Подготовка к буксировке.

3.5.10.1. Коммуникация перед отправлением воздушного судна.

3.5.10.1.1. Связь во время вылета воздушного судна должна осуществляться через интерком. Если интерком не работает, необходимо использовать сигналы, передаваемые руками (см. 2.13 «Сигналы, подаваемые руками», касающиеся вылета воздушного судна).

Примечание: Неприменимо для случаев выталкивания воздушного судна хвостом вперед за основную стойку шасси.

3.5.10.1.2. Перед вылетом должен быть проведен брифинг между командиром



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	35	0	15.03.2021

воздушного судна и агентом наземной службы, ответственным за вылет, который включает в себя:

- согласование специфических моментов, например, направления движения, точки окончания буксировки и направления руления;
- используемые сигналы руками, в том числе аварийные сигналы.



Внимание!

Повторите все полученные инструкции либо подтвердите их получение в надлежащей манере, означающей, что инструкции понятны и будут исполнены.

3.5.10.2. Подсоединение буксировочного тягача. Буксировочный тягач присоединяется следующим образом:

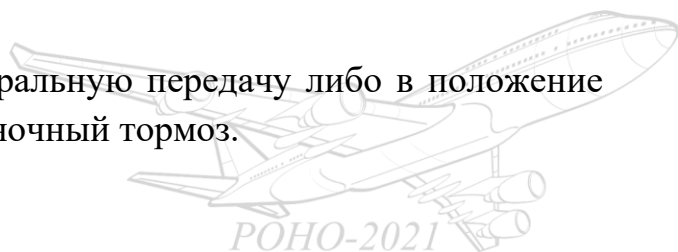
1. упорные колодки под основные стойки шасси установлены, а из-под носовой стойки убраны, если применимо;
2. убедитесь, что предохранительная чека установлена до сцепки водила/безводильного тягача с воздушным судном и (или) что механизм сброса давления в цилиндрах системы рулевого управления включен соответствующим образом для начала буксировки (в зависимости от типа ВС);
3. при завершении приближения к носовой стойке шасси необходимо воспользоваться помощью сигнальщика.


3.5.10.2.1. Действия при использовании тягача и буксировочного водила:

1. сперва присоедините буксировочное водило к носовой стойке шасси;
2. поднимите водило на одинаковую высоту с тягово-сцепным устройством тягача;
3. медленно приближайте тягач до тех пор, пока не произойдет соединение, и закрепите сцепку к тягачу;
4. поднимите колесики буксировочного водила;
5. поставьте коробку передач тягача на нейтральную передачу либо в положение парковки и включите на тягаче стояночный тормоз.

3.5.10.2.2. Действия при использовании безводильного тягача.

1. на финальной стадии приближения к воздушному судну тягач должен быть выровнен и находиться в правильном положении;
2. установите безводильный тягач в позиции ожидания для поднятия воздушного судна и ожидайте разрешения из пилотской кабины на начало поднятия, если применимо;
3. поставьте коробку передач на нейтральную передачу либо в положение парковки и включите на тягаче стояночный тормоз.



 Авиакомпания ТрансАВИАэксперт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	36	0	15.03.2021

3.5.11. Буксировка ВС.

3.5.11.1. Требования к буксировке. Весь персонал, находящийся на перроне, должен находиться на удалении от:

- носовой стойки шасси во время всего процесса буксировки;
- пути движения (буксировочного) тягача;
- опасных зон двигателей воздушного судна.

3.5.11.2. Выталкивание и вытягивание вперед:

3.5.11.2.1. если ВС необходимо вытянуть вперед после завершения выталкивания и запуска двигателей, необходимо соблюдать особые меры предосторожности для снижения риска повреждений тягой носовой стойки шасси и буксировочного водила в момент остановки ВС при завершении маневра;

3.5.11.2.2. если необходимость вытягивания ВС вперед известна заранее, согласуйте возможность не запускать двигатели до тех пор, пока вытягивание не будет завершено.

3.5.11.2.3. особые меры предосторожности включают плавное торможение, работу двигателей на холостом ходу, вытягивание на пониженной передаче тягача.



Внимание!

При применении безводильного тягача: подъем ВС не должен производиться до тех пор, пока погрузочное оборудование и/или пассажирское посадочное устройство не будет отсоединено от ВС.

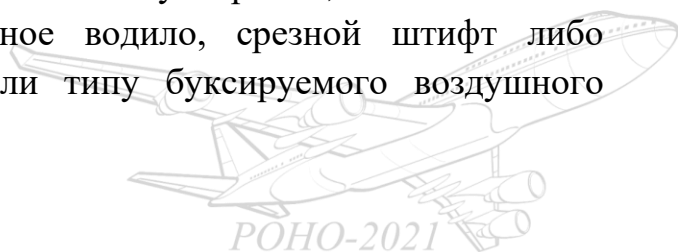
3.5.11.3. Наземный персонал, ответственный за буксировку.


3.5.11.3.1. Ответственность наземного персонала. Ответственным за буксировку среди наземного персонала считается сотрудник, находящийся на связи с летным экипажем воздушного судна, имеющий допуск к данной процедуре и прошедший необходимую подготовку.

3.5.11.3.2. Ответственный наземный персонал должен нести ответственность за каждую отдельную процедуру буксировки ВС. Данная функция может выполняться различными агентами, находящимися на различных позициях и выполняющими различные роли.

3.5.11.3.3. Обязанности наземного персонала, ответственного за отправление воздушного судна:

1. несет ответственность за весь процесс буксировки, начиная с момента получения разрешения от экипажа на начало буксировки;
2. обеспечивает, чтобы буксировочное водило, срезной штифт либо безводильный тягач соответствовали типу буксируемого воздушного судна;



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	37	0	15.03.2021

3. проводит брифинги со всеми задействованными в движении воздушного судна сотрудниками для того, чтобы обеспечить контроль и подтвердить, каким образом будет происходить маневрирование воздушным судном;
4. поддерживает постоянную связь с летным экипажем через систему СПУ;
5. несет окончательную ответственность за проведение процедур буксировки в текущих условиях, а также за информирование экипажа;
6. если условия на перроне не соответствуют условиям для нормальной буксировки (например, имеются опасности, препятствия, скользкие поверхности, обледенение), наземный персонал, отвечающий за буксировку, информирует летный экипаж о том, что разрешение на запуск двигателя не будет дано до тех пор, пока:
 - ВС будет буксироваться по части перрона, на которой состояние поверхности считается безопасным для начала запуска двигателей;
 - выталкивание хвостом вперед завершено, воздушное судно полностью остановилось, его стояночный тормоз установлен;
7. обеспечивает, чтобы предохранительная чека была установлена до сцепки водила / безводильного тягача с воздушным судном и (или) что механизм сброса давления в цилиндрах системы рулевого управления включен соответствующим образом для начала буксировки (в зависимости от типа воздушного судна);
8. подключает СПУ и проверяет связь, чтобы выполнить следующие действия:
 - убедиться в том, что система коммуникации функционирует;
 - доложить экипажу о текущем состоянии выполнения наземных процедур обслуживания;
 - запросить разрешение и отсоединить наземную силовую установку после получения устного разрешения летного экипажа;
9. выполняет визуальный осмотр воздушного судна перед отправлением;
10. подает сигнал «Все свободно» водителю тягача и вспомогательному персоналу на законцовках крыльев (если применимо) сразу после получения подтверждения от летного экипажа об отключении стояночного тормоза воздушного судна и разрешения на начало буксировки;
11. находится внутри буксирующего тягача, либо идет пешком по перрону на безопасном расстоянии от носовой стойки шасси и буксировочного тягача.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	38	0	15.03.2021



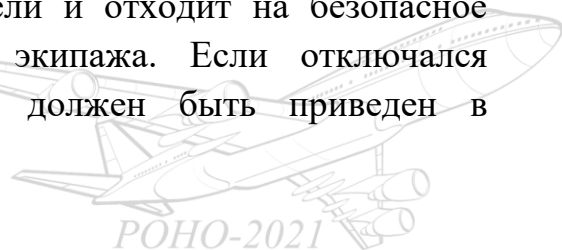
Опасно!


Находясь рядом с носовой стойкой шасси: сигнальщик на законцовках крыльев и водитель тягача должны поддерживать визуальный контакт друг с другом в течение всего процесса буксировки. После получения разрешения от экипажа водитель тягача должен следить за тем, чтобы путь движения воздушного судна был свободен от других воздушных судов / оборудования / препятствий.

12. следит за состоянием СПУ и проводит коммуникацию с летным экипажем, при необходимости;
13. уведомляет летный экипаж в случае, если по каким-либо причинам запуск двигателей воздушного судна является небезопасным, а также о необходимости остановить запуск двигателей;

Примечание: Летный экипаж может потребовать подтверждения того, что каждый двигатель запущен.

14. уведомляет летный экипаж о необходимости включения стояночного тормоза ВС по окончании буксировки. После получения подтверждения от экипажа подает сигнал о включении на воздушном судне стояночного тормоза водителю тягача и вспомогательному персоналу на законцовках крыльев (если применимо);
15. подает визуальный сигнал «Тормоз установлен» водителю тягача и вспомогательному персоналу на законцовках крыльев (если применимо), разрешающий отсоединение буксировочного оборудования. Удаляет предохранительную чеку и (или) должен убедиться, что механизм сброса давления в цилиндрах рулевого управления воздушного судна установлен в нормальное положение для руления (в зависимости от типа воздушного судна);
16. должен убедиться, что водило отцеплено от тягача перед расцепкой от воздушного судна (за исключением случаев, когда конструкция водила требует, чтобы сначала производилась расцепка с ВС);
17. после того, как водило/безводильный тягач отсоединены, прекращается коммуникация через интерком. После согласования с экипажем отсоединяет гарнитуру СПУ и закрывает лючок на фюзеляже (если применимо на данном типе ВС);
18. закрывает и закрепляет сервисные панели и отходит на безопасное расстояние от ВС в зоне видимости экипажа. Если отключался переключатель активации давления, он должен быть приведен в



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	39	0	15.03.2021

нормальное рабочее состояние, и экипаж информируется об этом;

19. демонстрирует экипажу извлеченную предохранительную чеку управления, если это предусмотрено для данного типа ВС;

20. подает визуальный сигнал «Все свободно для начала руления», как только установлен визуальный контакт с экипажем. В условиях пониженной видимости летный экипаж должен включить внутреннее освещение пилотской кабины;

21. остаётся на заданной позиции до тех пор, пока экипаж не подтвердит получение сигнала.



Внимание!

Экипаж или оператор системы тормозов должен быть незамедлительно уведомлен в случае расцепки тягача и ВС во время движения последнего. Остановите перемещение воздушного судна путем плавного нажатия на тормоз, если ВС нагоняет тягач во время буксировки.



Опасно!

Если носовая стойка шасси находится в положении не прямо по центру, стойка может быстро повернуться в прямое положение сразу после удаления предохранительной чеки. В этом случае может быть нанесен вред здоровью персонала либо произойти повреждение воздушного судна.

Не отсоединяйте кабель гарнитуры СПУ до тех пор, пока буксировочное водило (либо безводильный тягач) не отсоединен от носовой стойки шасси.

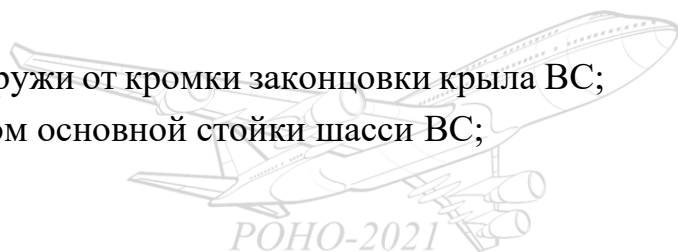
3.5.11.4. Вспомогательный персонал на законцовках крыльев.

3.5.11.4.1. Наличие вспомогательного персонала может быть контролировано либо ограничено авиационной администрацией страны, либо местной администрацией аэропорта.

3.5.11.4.2. Если применимо, сопровождающий у концов крыльев либо другой вспомогательный персонал должен выполнить следующие требования:

1. во всех случаях подчиняться указаниям руководителя буксировки;
2. использовать два маршаллинговых жезла, которые используются в дневное время, либо светящиеся в случае пониженной видимости;
3. перед и во время движения воздушного судна находиться в позиции при соблюдении нижеприведенных условий, если это применимо и (или) разрешено:

- примерно на 1 метр (3 фута) снаружи от кромки законцовки крыла ВС;
- на одной линии с задним колесом основной стойки шасси ВС;



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	40	0	15.03.2021

- должен постоянно поддерживать визуальный контакт с лицом, ответственным за буксировку;
- 4. убедиться, что на пути движения ВС нет препятствий (т. е. других ВС, транспортных средств);
- 5. непрерывно подавать сигнал «Безопасно для движения» руководителю буксировки путем отчетливого «маятникового» движения руки;
- 6. продолжать отслеживать направление движения ВС до тех пор, пока воздушное судно не остановится на заданной позиции для вылета;
- 7. если в какой-то момент движения воздушного судна персонал на законцовках крыльев не уверен либо идентифицировал неминуемую опасность, он должен подать сотруднику, ответственному за буксировку, сигнал «Остановить буксировку».
- 8. занять позицию либо на 11 часов, либо на 1 час по циферблату со стороны терминала аэропорта в зоне четкой видимости экипажа на безопасном расстоянии от ВС;
- 9. подать визуальный сигнал «ОСТАНОВКА ВС» летному экипажу после получения визуального сигнала «Тормоз установлен» от ответственного за выталкивание воздушного судна. (Скрещенные жезлы над головой либо на уровне груди);
- 10. находиться в данном положении до тех пор, пока руководитель буксировки не пройдет на заданную позицию, и передать ему/ей функции маршаллера для подачи разрешения ВС на начало движения.
- 11. вернуться в терминал после того, как функции маршаллера переданы.

3.5.11.5. Водитель тягача. Обязанности водителя тягача при выталкивании воздушного судна хвостом вперед указаны ниже:

1. расположить тягач либо сцепку тягача и буксировочного водила на одной оси со стойкой шасси воздушного судна в конце его движения;
2. полностью поднять колесики буксировочного водила до начала движения воздушного судна (если водило используется);
3. ожидать разрешения на начало буксировки от экипажа либо руководителя буксировки;
4. включить соответствующую передачу и медленно начать движение ВС;
5. перед началом движения ВС убедиться, что парковочный тормоз убран и проблесковые маяки воздушного судна включены (в соответствии с местными требованиями аэропорта);
6. начать буксировку по прямой линии;



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспресс	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	41	0	15.03.2021

7. поддерживать минимальную скорость маневрирования и применять тормоза плавно;
8. просматривать перрон во время буксировки, отслеживать расстояния и персонал на законцовках крыльев (если применимо), чтобы обеспечить движение воздушного судна вдали от любых препятствий. Быть готовым немедленно остановиться;
9. во время буксировки следить за тем, чтобы углы поворота носовой стойки не были превышены и немедленно уведомлять экипаж, если произошло превышение таких лимитов. Возможно повреждение НСШ;
10. если руководитель буксировки передвигается пешком по перрону, необходимо поддерживать с ним/ней визуальный контакт и обеспечить достаточное расстояние во время всего процесса буксировки между ним/ней и носовой стойкой шасси ВС;
11. если руководитель буксировки находится слишком близко к носовой стойке шасси, буксировка должна быть остановлена, а необходимое расстояние для его/ее безопасности обеспечено;
12. установить тягач на тормоз по завершении буксировки;
13. удерживать тормоза на тягаче до тех пор, пока не будет получен сигнал «Release» о необходимости снятия тягача с тормозов из пилотской кабины либо от руководителя буксировки по СПУ;
14. ожидайте пока руководитель буксировки либо экипаж не подаст сигнал по СПУ «Тормоза ВС установлены»;
15. отпустите тормоза тягача и включите нейтральную передачу после установки ВС на тормоз для того, чтобы снять напряжение, оказываемое на буксировочное водило;
16. установите тягач на пути движения ВС в зоне видимости из пилотской кабины (если это возможно) после отсоединения буксировочного водила от тягача;
17. оставайтесь на позиции в зоне видимости из пилотской кабины до тех пор, пока ответственный руководитель буксировки не отсоединит гарнитуру СПУ от ВС и не будет находиться в зоне видимости экипажа;
18. отгоните тягач к терминалу или на подходящее место парковки.



Внимание!

Если носовая стойка шасси находится в положении не прямо по центру, стойка может быстро повернуться в прямое положение сразу после удаления предохранительной чеки. Это может привести к нанесению травм персоналу.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	42	0	15.03.2021

3.5.11.6. Оператор системы тормозов. Если применимо, в соответствии с местными процедурами, оператор тормозов должен:

1. убедиться в закрытии дверей ВС уполномоченным и обученным персоналом;
2. выполнять процедуры включения и выключения тормозов по согласованию с оператором переговорного устройства;
3. расположить сиденье так, чтобы при необходимости можно было легко применить тормоза;
4. немедленно сообщить оператору переговорного устройства в случае возможного контакта с какими-либо объектами;
5. применять тормоза во время буксировки по указанию оператора переговорного устройства либо когда становится ясно, что воздушное судно отцепилось от тягача.

Примечание: Процедуры, выполняемые при возникновении инцидентов в ходе буксировки (см. Таблица 16).

3.5.12. Маневрирование во время неблагоприятных погодных условий.

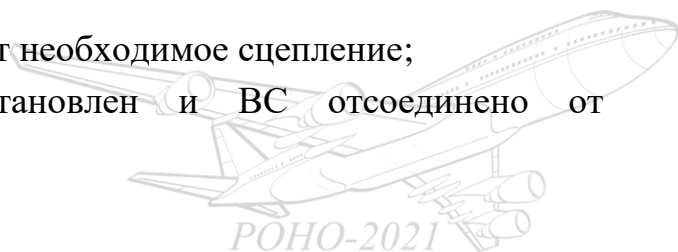
3.5.12.1. Неблагоприятные погодные условия (например, туман, дождь) могут влиять на уровень видимости и коэффициент сцепления с поверхностью.


3.5.12.2. Водитель тягача должен снизить скорость и осуществлять буксировку в соответствии с текущими погодными условиями.

3.5.12.3. Маневрирование в зимний период и в условиях скользкой поверхности. При маневрировании воздушного судна на скользких поверхностях перрона необходимо соблюдать предельную осторожность, чтобы не потерять управление тягачом из-за заноса, который также может привести к складыванию сцепки (когда тягач толкается воздушным судном неконтролируемым образом). Многие дополнительные условия (например, как сильный ветер, скользкое дорожное покрытие, уклоны дорожного полотна) могут усугублять данную опасность.

3.5.12.4. Необходимо соблюдать указанные ниже минимальные меры предосторожности:

1. избегайте резких поворотов, резкого набора скорости либо резкого торможения;
2. за исключением случаев запуска с помощью УВЗ, производите запуск только в следующих ситуациях:
 - состояние перрона обеспечивает необходимое сцепление;
 - стояночный тормоз ВС установлен и ВС отсоединено от



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	43	0	15.03.2021

водильного/безводильного буксировочного тягача.

3.5.12.5. **Управление носовой стойкой шасси ВС.** Каждый тип ВС имеет специфические требования по деактивации механизма рулевого управления носовой стойки шасси ВС.



Опасно!

Предохранительная чека должна:

1. иметь соответствующую маркировку о типе ВС, для которого она предназначена;
2. иметь надпись «Удалить перед вылетом» (Remove Before Flight);
3. регулярно проверяться на предмет технического состояния.

3.5.12.6. **Защитные меры для носовой стойки шасси и углы поворота.** Чтобы защитить носовую стойку от повреждения, визуальные маркировки допустимого поворота обозначают максимальные углы поворота самой стойки.



Опасно!

В случае превышения максимального угла поворота носовой стойки, информируйте службу технического обслуживания ВС и экипаж, если применимо, и сделайте запрос на проведение технической инспекции.

Воздушное судно должно быть возвращено на стоянку для проверки возможного повреждения стойки.

Во время использования безводильного тягача, оборудованного либо сигнализацией превышения поворотного угла, либо устройством предотвращения такого превышения, убедитесь в том, что визуальные маркировки не превышают максимального угла поворота.

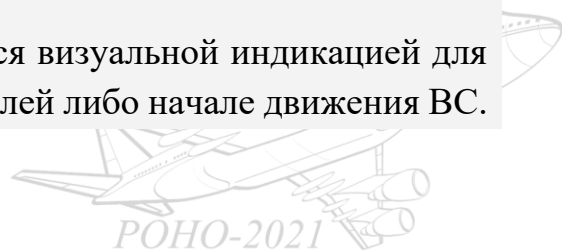
При буксировке воздушного судна безводильным тягачом необходимо, чтобы системы контроля заносов на повороте и контроля перегрузки крутящего момента были в рабочем состоянии и включены.

3.5.13. **Проблесковые световые маяки воздушного судна.** Во время стандартной процедуры отправления ВС, как только все двери ВС будут закрыты, экипаж запрашивает у органов УВД разрешение на начало буксировки. Как только разрешение получено, экипаж включает проблесковые маяки ВС.



Внимание!

Включенные проблесковые маяки ВС являются визуальной индикацией для наземного персонала о скором запуске двигателей либо начале движения ВС.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	44	0	15.03.2021

Движение транспортных средств должно быть остановлено до отправления ВС из этой зоны.



Внимание!

В случае непредвиденного включения проблесковых маяков (помимо подготовки к вылету или буксировки) персонал наземного обслуживания должен покинуть зону обслуживания и выяснить причину у находящегося в кабине экипажа, прежде чем продолжать операции по наземному обслуживанию.

3.5.14. Запуск двигателей с использованием подачи воздуха (Cross Bleed).


Запуск двигателей с использованием струи воздуха одного двигателя для запуска другого может быть выполнен только после завершения буксировки, установки тормозов ВС, и когда зона вокруг ВС свободна.



Внимание!

Эффект тяги, реактивной струи и всасывания таких двигателей сильнее, чем обычно.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	45	0	15.03.2021

3.6. МЕХАНИЗИРОВАННАЯ БУКСИРОВОЧНАЯ УСТАНОВКА С БЕЗВОДИЛЬНЫМ ТЯГАЧОМ ОСНОВНОЙ СТОЙКИ

3.6.1. Особенности механизированной буксировочной установки (далее – МБУ) и меры безопасности:

3.6.1.1. перед присоединением механизированной буксировочной установки к ВС, она может быть припаркована перед ВС либо за пределами безопасной зоны обслуживания, но ни в коем случае не под крыльями ВС. Убедитесь, что устройства дистанционного управления функционируют на расстояниях, нормальных для таких операций;

3.6.1.2. обязательно кабина водителя должна быть поднята при присоединении МБУ к ВС;

3.6.1.3. буксировка хвостом вперед при неисправном переговорном устройстве запрещена;

3.6.1.4. агент, ответственный за отправление ВС, должен постоянно находиться на связи с экипажем по переговорному устройству, а также находиться перед воздушным судном, следовать за ним во время его движения и постоянно находиться в поле видимости летного экипажа;

3.6.1.5. агент должен находиться за пределами зон забора воздуха двигателей и за пределами пути движения шасси во время всего маневра выталкивания воздушного судна;

3.6.1.6. в случае заклинивания роллерных захватов МБУ вследствие технической неисправности в конце буксировки обязательно:

- запросить службу технического обслуживания наземного оборудования принять меры в связи с МБУ;
- запросить службу технического обслуживания ВС провести инспекцию ВС.

3.6.2. Мероприятия до начала буксировки с использованием механизированной буксировочной установки.

3.6.2.1. Подсоединение механизированной буксировочной установки. Перед подсоединением МБУ:

1. проинформировать экипаж о том, что будет использоваться МБУ;
2. заправка ВС должна быть завершена;
3. убедиться, что колодки установлены под носовую стойку шасси ВС;
4. убедиться, что установлен стояночный тормоз ВС;
5. убрать колодки из-под основных стоек шасси;



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	46	0	15.03.2021

3.6.2.2. Запуск двигателей при использовании механизированной буксировочной установки. Запуск двигателя №2 производится в обычной очередности на стоянке. Запуск двигателя №1 должен производиться после буксировки с включенным стояночным тормозом ВС, когда агент, ответственный за отправление ВС, убедился, что МБУ выведена за пределы стабилизаторов ВС.



Внимание!

В некоторых случаях (например запуск с применением УВЗ), запуск всех двигателей может быть произведен на местах стоянки, при этом должно быть обеспечено следующее:

- данный вопрос заранее согласован между экипажем и агентом, ответственным за отправление ВС;
- опасные зоны вокруг двигателей свободны.

3.6.3. Буксировка хвостом вперед с применением механизированной буксировочной установки.



Внимание!

Буксировка хвостом вперед должна заканчиваться прямым отрезком длиной не менее 5 м (16 футов). Если данные инструкции не могут быть выполнены, то запрещается производить вытягивание воздушного судна.

Помимо прочего, вытягивание ВС вперед должно быть завершено по прямой линии длиной минимум 5 метров (16 футов).

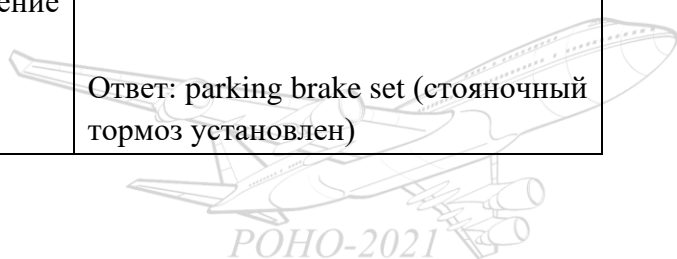
3.6.3.1. Экстренная остановка во время буксировки хвостом вперед может быть применена путем:


- остановки двигателя МБУ (дистанционно);
- применением тормозов ВС экипажем.

3.6.4. Переговоры при использовании механизированной буксировочной установки перед вылетом.

Таблица 12 – Переговоры между наземным персоналом и экипажем МБУ

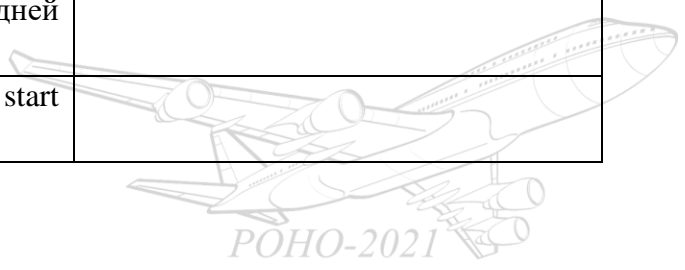
Переговоры между наземным персоналом и экипажем (МБУ)		
Фаза	Наземный персонал	Лётный экипаж
Подготовка (перед установкой МБУ)	Запрос: confirm parking brake set (подтвердите включение стояночного тормоза)	Ответ: parking brake set (стояночный тормоз установлен)



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	47	0	15.03.2021

Продолжение таблицы 12

	Удостоверьтесь, что предохранительная чека не установлена. Произведите установку МБУ.	
После завершения сервисных проверок перед отправлением	Запрос: pre-departure checks completed (предполётные проверки завершены)	Ответ: roger (принято)
Запуск двигателя №2	Запрос: clear to start engine №2 (разрешаю запуск двигателя №2) Уберите колодку сзади носовой стойки шасси	Ответ: standby Запрос: starting engine №2
Буксировка	Уберите колодку спереди НСШ Ответ: commencing pushback (+ acknowledgement of any specific pushback requirement) (начинаю буксировку (а также какое-либо конкретное требование к буксировке) Активирует функцию «Push» МБУ и инструктирует пилотов по направлениям движений: 1. рычаг управления с левой либо правой стороны; 2. чуть больше или меньше; 3. прямо.	Запрос: parking brake released, cleared to push (+ any specific pushback requirement) (установочный тормоз убран, готов к буксировке (а также какое-либо требование к буксировке) Экипаж управляет ВС в соответствии с инструкциями агента, ответственного за отправление ВС
Завершение буксировки	Запрос: pushback completed, set parking brake МБУ отгоняется назад под вертикальный стабилизатор (под фюзеляж на уровне задней пассажирской двери)	Ответ: parking brake set
Запуск двигателя №1	Запрос: aircraft clear, clear to start engine №1	



Продолжение таблицы 12

		Ответ: starting engine №1
Отсоединение	<p>Ответ: disconnecting, hold position and wait for visual signal on your left/ front/ right (отсоединение тягача, стойте на месте и ожидайте визуального сигнала слева/ спереди/ справа от вас)</p>	<p>Запрос: clear to disconnect</p> <p>Ответ: holding position and standing by for visual signal on the left/ front/ right (занял позицию, ожидаю визуального сигнала слева/ спереди/ справа от меня)</p>

3.6.5. Действия после завершения буксировки хвостом вперед с использованием механизированной буксировочной установки. Отсоединение механизированной буксировочной установки:

3.6.5.1. после того, как стояночный тормоз ВС установлен, агент, ответственный за отправление ВС, используя дистанционное управление, открывает удерживающие роллеры;

3.6.5.2. используя дистанционное управление, агент, ответственный за отправление ВС, отгоняет МБУ как минимум под вертикальный стабилизатор;

3.6.5.3. после того, как ВС вырулит и опасность реактивной выхлопной струи будет устранена, агент, ответственный за отправление ВС, убирает МБУ с рулежной дорожки.

3.6.6. Инциденты во время буксировки с механизированной буксировочной установкой.

3.6.6.1. Инструкции в случае возгорания механизированной буксировочной установки во время буксировки:

3.6.6.1.1. **ВС на стоянке, интерфон подключен.** Агент, ответственный за отправление ВС, должен:

1. предупредить экипаж посредством интерфона в кабине и на земле. Летный экипаж вызывает пожарную бригаду посредством радиосвязи;
2. контролирует открывание удерживающих роллеров;
3. если двигатель МБУ включен:
 - отогнать МБУ, используя дистанционное управление;
 - оставаться на связи с экипажем;



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	49	0	15.03.2021

- остановить/заглушить двигатель МБУ посредством дистанционного управления, если это не произошло автоматически;
 - оставаться на связи через интерфон после начала тушения пожара и информировать летный экипаж о текущей ситуации;
4. если двигатель МБУ выключен:
- оставайтесь на связи с экипажем после разрешения летного экипажа о начале тушения пожара;
 - нажать одну из трех кнопок чрезвычайной остановки (самую доступную);
 - отбуксировать тягач от ВС и доложить летному экипажу о текущей ситуации.

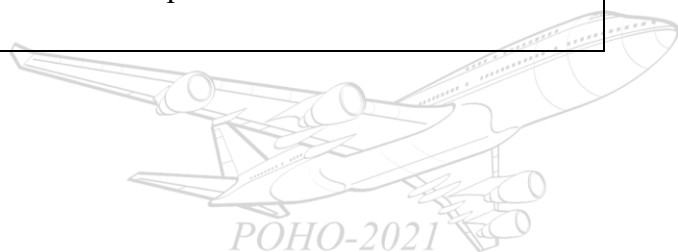
3.6.6.1.2. Во время буксировки. Обязанности агента, ответственного за отправление ВС:

1. предупредить экипаж посредством интерфона в кабине и на земле. Экипаж вызывает пожарную бригаду посредством радиосвязи;
2. остановить буксировку;
3. запросить разрешение на установку ВС на парковочный тормоз;
4. проконтролировать открытие удерживающих роллеров и произвести отгон МБУ посредством дистанционного управления;
5. остановить/заглушить двигатель МБУ посредством дистанционного управления, если это не произошло автоматически;
6. доложить летному экипажу о текущей ситуации.

3.6.6.2. Инструкции на случай возгорания механизированной буксировочной установки

Таблица 13 – Инструкции на случай возгорания МБУ

Лётный экипаж	Наземный персонал
В случае если ВС не может самостоятельно производить движение – МБУ остановлен	
Запрашивает провести инспекцию ВС	<ol style="list-style-type: none"> 1. Информировует экипаж о том, что удерживающие роллеры открыты и МБУ остановлен; 2. остаётся на связи с экипажем после выдачи лётным экипажем согласия
В случае если ВС не может самостоятельно производить движение – МБУ не остановлен	
В случае если двигатель находится на противоположной стороне при включённом МБУ: заглушает двигатели	Информировует экипаж о том, что удерживающие роллеры МБУ не открыты




 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	50	0	15.03.2021

Продолжение таблицы 13

1. Не разрешает эвакуацию пассажиров через аварийный выход на крыло самолёта на стороне МБУ; 2. запрашивает провести инспекцию ВС	1. Остается на связи с экипажем после выдачи экипажем согласия; 2. тушит возгорание
В случае если ВС может самостоятельно производить движение – МБУ остановлен	
Запрашивает провести инспекцию ВС	1. Информировует экипаж о том, что удерживающие роллеры открыты и МБУ остановлен; 2. остаётся на связи с экипажем после выдачи лётным экипажем согласия; 3. направляет экипаж для приведения ВС в движение вперед
В случае если ВС может самостоятельно производить движение – МБУ не остановлен	
В случае если двигатель находится на противоположной стороне при включённом МБУ: не заглушает двигатели	Информировует экипаж о том, что удерживающие роллеры МБУ не открыты
	1. Остается на связи с экипажем после выдачи экипажем согласия; 2. нажимает самую доступную из кнопок остановки
1. По инструкции агента, ответственного за отправление ВС, использование силы тяги двигателей, превышающей тормозное сопротивление роллеров, приводит самолёт в движение вперед; 2. запрашивает провести инспекцию ВС	После восстановления связи посредством интеркома наземный персонал обязан доложить экипажу о текущей ситуации.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	51	0	15.03.2021

3.7. ОТПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА С ОТКРЫТОЙ СТОЯНКИ

3.7.1. *Открытая стоянка* — это место перрона, на которое может самостоятельно за руливать ВС для стоянки, а также отправляться, вырубивая с помощью тяги собственных двигателей. На некоторых аэродромах воздушное судно может быть отбуксировано от открытой стоянки до рулежной дорожки до начала запуска двигателей.

3.7.2. Процедура отправления ВС с открытой стоянки:

3.7.2.1. проведите все предполетные проверки;

3.7.2.2. смотрите раздел «Коммуникация при отвлении ВС» (см. п. 3.5.9.4. данного Руководства) и следуйте инструкциям по фразеологии при диалоге;

3.7.2.3. убедитесь, что весь персонал и оборудование находятся на достаточном удалении от ВС и за пределами зоны обслуживания;

3.7.2.4. займите позицию для маршаллинга за пределами зоны обслуживания, в зоне прямой видимости экипажа, расположенного как на правом, так и на левом кресле в пилотской кабине в зависимости от наличия сооружений.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	52	0	15.03.2021

3.8. БУКСИРОВКА ВОЗДУШНОГО СУДНА НОСОМ ВПЕРЕД (ВЫТЯГИВАНИЕ) [GRH 3.2.9.]

3.8.1. Буксировка самолётов типа В747-300 и Ил-76ТД осуществляется в соответствии с руководством по эксплуатации ВС.

3.8.2. Операции по перемещению воздушного судна должны выполняться с повышенным вниманием для предотвращения причинения вреда персоналу, повреждения воздушного судна, оборудования и приспособлений.

3.8.3. **Требования к буксировке ВС.** Следующие требования должны соблюдаться при буксировке ВС:

3.8.3.1. убедитесь в том, что давление гидравлической системы тормозов ВС и (или) тормозного аккумулятора находится в необходимом диапазоне давления;

3.8.3.2. убедитесь, что электрические системы, необходимые для буксировки ВС, подключены к питанию;

3.8.3.3. убедитесь, что все предохранительные чеки/муфты безопасности установлены, и после завершения буксировки убедитесь, что все чеки и муфты убраны и помещены в места хранения;

3.8.3.4. убедитесь, что квалифицированный сотрудник, оператор системы тормозов ВС, находится в пилотской кабине;

3.8.3.5. убедитесь в надёжности коммуникации между наземным персоналом и экипажем ВС;

3.8.3.6. убедитесь, что упорные колодки ВС установлены после завершения маневра и до отсоединения безводильного тягача либо буксировочного водила от ВС.



Внимание!

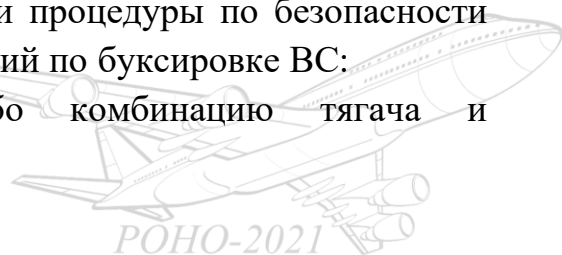
Информируйте оператора тормозов / либо экипаж и (или) обратитесь к техническим специалистам для технического осмотра, если вы:


1. обнаружили какую-либо чрезмерную утечку жидкостей;
2. заметили любые неуказанные повреждения ВС;
3. стали свидетелем любой неисправности, сбоя, отказа или дефекта, который, по вашему мнению, может оказать негативное влияние на выполнение полета данного ВС.


3.8.4. **Маневрирование при буксировке ВС.** Процедуры маневрирования при буксировке одинаковы для всех типов ВС.

3.8.4.1. Следующие минимальные требования и процедуры по безопасности полетов должны соблюдаться перед и во время операций по буксировке ВС:

1. установите буксировочный тягач либо комбинацию тягача и



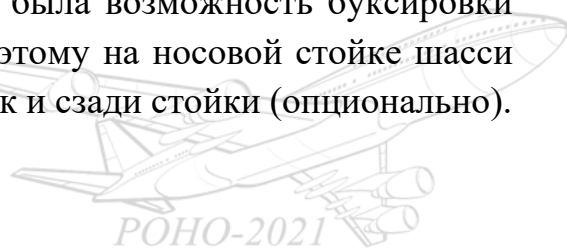
 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	53	1	31.03.2021

- буксировочного водила прямо и по центру ВС перед началом движения;
2. полностью поднять колесики буксировочного водила до начала движения воздушного судна (если водило используется).
 3. перед началом движения ВС убедитесь, что парковочный тормоз ВС убран/отпущен и проблесковые маячки ВС включены в соответствии с местными требованиями аэропорта;
 4. ожидайте разрешения экипажа либо оператора системы тормозов для начала движения воздушного судна;
 5. траектория перемещения ВС должна начинаться с прямого отрезка;
 6. поддерживайте минимальную скорость маневрирования и применяйте тормоза тягача плавно;
 7. при буксировке ВС не превышайте скорости, ограниченные используемым буксировочным оборудованием, воздушным судном либо аэропортом;
 8. используйте соответствующую разметку на перроне в качестве ориентиров для обеспечения безопасной дистанции до препятствий при маневрировании. Помните о габаритах буксируемого воздушного судна;
 9. соблюдайте минимальную дистанцию между транспортными средствами, достаточную для своевременной остановки;
 10. остановитесь за 50 м до пересечения рулежных дорожек, если остановка необходима;
 - 
 11. соблюдайте максимальный допустимый угол поворота и избегайте резких поворотов, которые могут привести к чрезмерному износу шин (для В747-300 – 70°, для Ил-76ТД – 45°);
 12. при любых остановках выполняйте плавное торможение;
 13. по прибытии на место назначения протяните ВС еще на несколько метров, чтобы обеспечить прямое положение носовой стойки шасси, направленной вперед. Это снижает любую торсионную нагрузку (нагрузку на скручивание), которая влияет на компоненты и шины стоек шасси;
 14. установите тягач на парковочный тормоз после его полной остановки.

Примечание: Некоторые приведенные меры предосторожности могут быть не применимы при использовании безводильных тягачей.

3.8.5. Общие требования к буксировке самолета В-747-300.

3.8.5.1. Конструкция ВС предусматривает буксировку носом вперед и назад, как за переднюю стойку шасси, так и за основные. Антенны и маяки, расположенные на нижней части фюзеляжа, размещены так, чтобы была возможность буксировки снизу ВС с помощью низкопрофильного тягача. Поэтому на носовой стойке шасси имеется два буксировочных фитинга, как спереди, так и сзади стойки (опционально).



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	54	0	15.03.2021

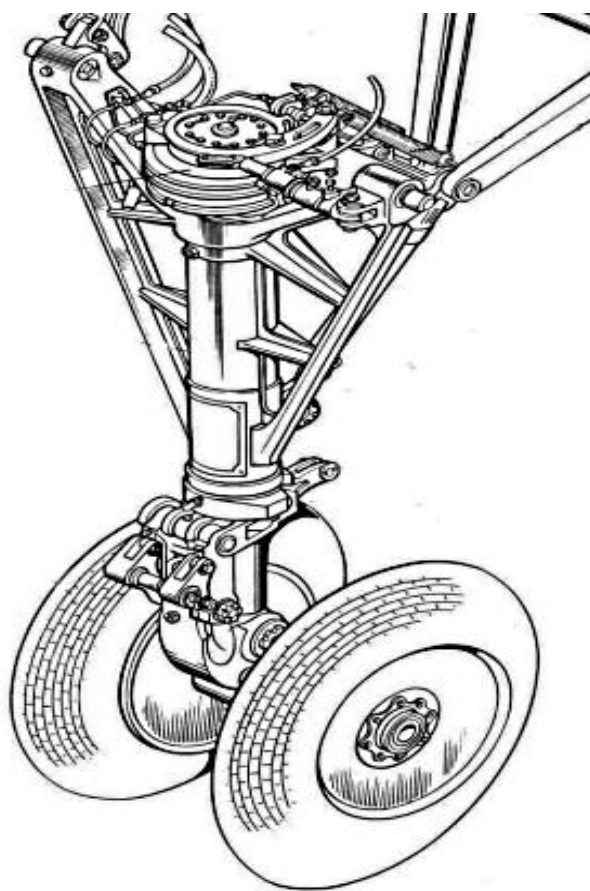


Рисунок 12 – Носовая стойка шасси

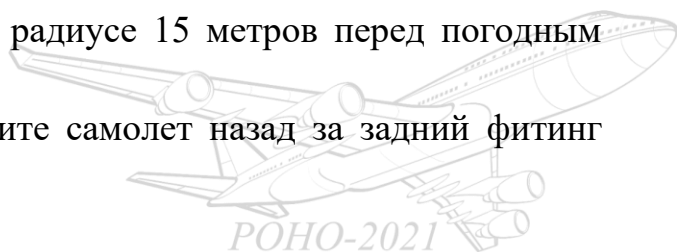
3.8.5.2. Каждая основная стойка имеет проушины с обеих сторон (спереди и сзади). Они используются для нестандартных операций, таких как вытаскивание самолета из-за предела рулежной дорожки в аварийной ситуации.

3.8.5.3. Необходимо быть особо внимательным во время поворота носовой стойки во время буксировки и следить за углом разворота. Нельзя поворачивать стойку более допустимых значений. В случае, когда шлиц шарнир не рассоединен этот угол обозначен на створках шасси красной полосой.

3.8.5.4. Убедитесь, что соблюдаете минимальное расстояние, когда проезжаете рядом с самолетом или другими структурами: необходимо иметь минимальное расстояние между выходным устройством ВСУ и другими конструкциями, когда ВСУ запущена.

3.8.5.5. Будьте внимательными, когда двигаете рычаги управления двигателями (далее – РУД) в кабине экипажа. Движение РУДов может активировать погодный радар. Не используйте его в ангаре. Убедитесь, что нет людей, топливной течи или открытых топливных резервуаров в радиусе 15 метров перед погодным радаром.

3.8.5.6. Будьте внимательны, когда тащите самолет назад за задний фитинг



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	55	0	15.03.2021

передней стойки шасси. Следите за тем, чтобы не зацепить буксировочным тягачом структуру самолета и двигателя.

3.8.5.7. Стабильность буксировки комбинации безводильного тягача/самолета зависит от многих факторов, два из которых — это усилие буксировочного тягача и состояние рулежных дорожек. Максимальная скорость буксировки должна быть согласована с оператором и правилами аэропорта, в зависимости от возможности тягача.

3.8.5.8. Можно использовать безводильный тягач как для буксировки вперед, так и назад. В исключительных случаях можно буксировать самолет с открытыми дверями нижних багажников или входной дверью.

3.8.5.9. После буксировки и перед движением самолета необходимо убедиться, что буксировочный палец снят с механизма разворота передней стойки шасси.

3.8.6. Подготовка к буксировке ВС.

3.8.6.1. Буксировка самолётов типа В747-300 и Ил-76ТД осуществляется в соответствии с руководством по эксплуатации ВС.

3.8.6.2. Операции по перемещению воздушного судна должны выполняться с повышенным вниманием для предотвращения причинения вреда персоналу, повреждения воздушного судна, оборудования и приспособлений.



Внимание!

Необходимо убедиться, что все капоты двигателей опущены и закрыты на замки перед началом буксировки. В противном случае может произойти повреждение самолета и оборудования.

3.8.7. Начало буксировки самолета.



Внимание!

Не удерживайте или не поворачивайте рукоятку управления разворотом ПОШ во время буксировки.

3.8.7.1. Для выполнения буксировки выполните следующее:

3.8.7.1.1. Убедитесь, что персонал, работающий в ближайшей зоне, знает опасные зоны, показанные на рисунке 13:

- тягач;
- водило;
- носовые колоса;
- основные колеса.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	56	0	15.03.2021

3.8.7.1.2. во время буксировки самолета нельзя использовать тормозную систему самолета для остановки самолета, если это не аварийная ситуация;

3.8.7.1.3. перед парковкой самолета убедитесь, что самолет проехал не менее 12 футов прямо;

3.8.7.1.4. подсоедините шлиц шарнир;

3.8.7.1.5. установите самолет на стояночный тормоз.

3.8.8. Возврат самолета в исходное состояние:

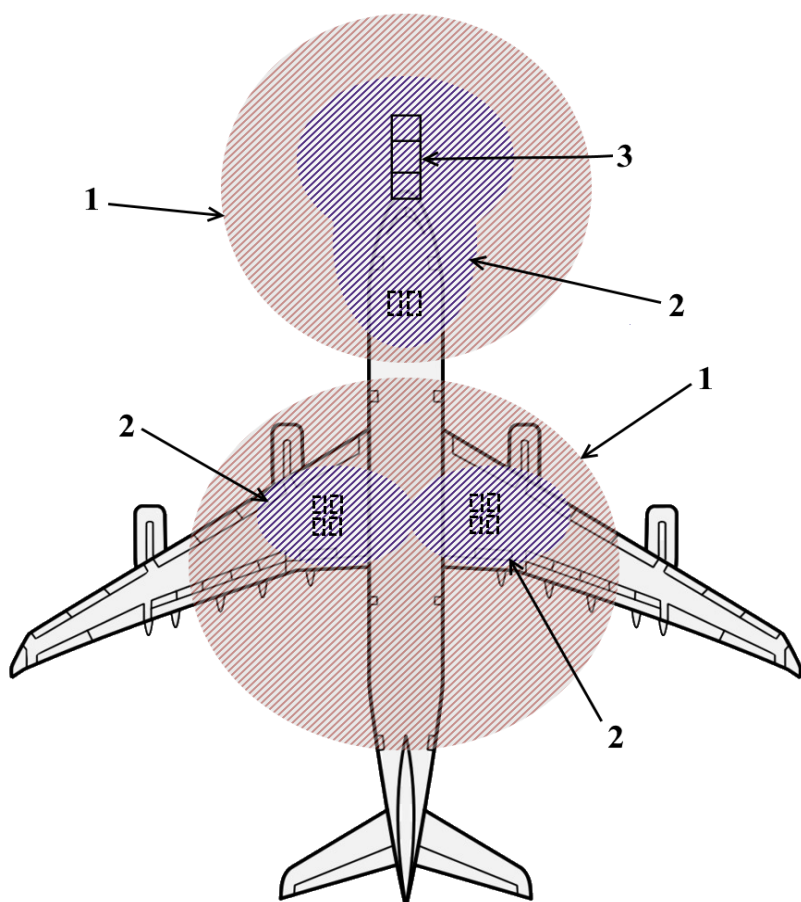
3.8.8.1. в конце буксировки установите колодки спереди и сзади основных опор шасси, примерно на 51 мм от колес;

3.8.8.2. снимите со стояночного тормоза;

3.8.8.3. снимите электропитание (если необходимо);

3.8.8.4. если необходимо, отсоедините водило от ПОШ;

3.8.8.5. убедитесь, что колеса ПОШ находятся в центральном положении, снимите буксировочный палец.



1 – зона осторожности;

2 – опасная зона;

3 – тягач.

Рисунок 13 – Опасные зоны при буксировке





 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	57	0	15.03.2021

Таблица 14 – Проверочный список для подготовки ВС к буксировке

Действие	Кем выполняется	
	Оператор системы тормозов	Водитель тягача
Для буксировки ВС используйте список, находящийся в пилотской кабине	✓	✓
Проверьте средства коммуникации между тягачом и кабиной ВС	✓	✓
Вставьте предохранительную чеку / отключите рулевое управление	✓	✓
Дайте разрешение для присоединения буксировочного водила и тягача либо безводильного тягача после включения стояночного тормоза ВС	✓	
Установите предохранительные чеки, если требуется	✓	✓
Присоедините водило сперва к ВС, потом к тягачу		✓
Перед присоединением безводильного тягача убедитесь в том, что на основной стойке шасси ВС упорные колодки ВС установлены симметрично		✓
Присоедините тягач или безводильный тягач и установите на стояночный тормоз		✓
После отъезда всей наземной техники от ВС удалите упорные колодки ВС либо проверьте, чтобы они были убраны		✓
Убедитесь, что ВС хорошо видно другим сторонам в соответствии с местными правилами, особенно в тёмное время суток (например, включите внешние огни и проблесковые маяки)	✓	
Свяжитесь с вышкой УВД для получения разрешения на начало движения ВС (в зависимости от местных требований)	✓	✓
После получения разрешения отпустите стояночный тормоз ВС	✓	
Подайте сигнал водителю тягача для начала буксировки	✓	
Запросите подтверждение у оператора системы тормозов о том, что стояночный тормоз ВС убран		✓
Выполняйте буксировку		✓



 Авиакомпания ТрансАВИАЭксперт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	58	0	15.03.2021

3.8.9. Завершение процедуры буксировки ВС.

Таблица 15 – Проверочный список по окончании процедуры буксировки ВС

Действие	Кем выполняется	
	Оператор системы тормозов	Водитель тягача
Установите тягач на стояночный тормоз		✓
Запросите оператора тормозов разрешение установить ВС на стояночный тормоз		✓
Проинформируйте вышку УВД о том, что процедура буксировки ВС завершена, и вы освобождаете данную частоту радиосвязи (в зависимости от местных требований)	✓	✓
Установите ВС на стояночный тормоз и проверьте давление в системе. Проинформируйте водителя тягача: parking brake set, pressure checked (стояночный тормоз установлен, давление проверено)	✓	
Установите упорные колодки под основную стойку шасси ВС		✓
Отключите внешние огни и проблесковые маяки ВС	✓	
Проинформируйте оператора тормозов: aircraft chocked (колодки установлены)		✓
Дайте разрешение на отсоединение буксировочного водила либо безводильного тягача. Отсоедините наземное питание тягача (если применимо)		✓
Отсоедините буксировочное водило либо безводильный тягач и удалите предохранительную чеку / активируйте рулевое управление		✓
При необходимости установите дополнительные колодки под колеса		✓
Проинформируйте оператора системы тормозов: towbar / tractor disconnected (буксировочное водило / тягач отсоединен)		✓
Уберите стояночный тормоз ВС и проинформируйте оператора тягача: «стояночный тормоз отключён» (если применимо)	✓	
После получения разрешения от оператора системы тормоза отключите и отсоедините от тягача наземный источник питания		✓
Установите и подключите НСУ		✓
Удалите предохранительные чеки, если они установлены, и уберите в предназначенное место хранения	✓	




 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	59	0	15.03.2021

3.8.10. Инциденты во время процедуры буксировки ВС.

Таблица 16 – Инциденты во время процедуры буксировки ВС

Оператор системы тормозов	Водитель тягача
Сбой радиокommunikации	
	<ol style="list-style-type: none"> остановите ВС/тягач незамедлительно. За исключением случаев, когда пересекаете ВПП, в этом случае необходимо пересечь ВПП и потом сразу остановиться; включите стояночный тормоз тягача; информируйте руководителя буксировкой и ожидайте помощь (машина сопровождения до окончания буксировки)
Неисправность тягача	
<ol style="list-style-type: none"> информируйте органы УВД; включите стояночный тормоз ВС; слушайте УКВ радиостанцию и ожидайте помощи 	<ol style="list-style-type: none"> остановите сцепку ВС / тягача; информируйте органы УВД (безводильная буксировка выполняется одним сотрудником); включите стояночный тормоз тягача; установите упорные колодки под шасси ВС; слушайте УКВ радиостанцию (безводильная буксировка выполняется одним сотрудником)
Расцепка тягача / ВС	
<ol style="list-style-type: none"> включите тормоза ВС; как только удалось остановить движение, сразу же установите стояночный тормоз ВС и только после этого отпустите педаль тормоза 	<ol style="list-style-type: none"> не нажимайте на тормоза тягача; проинформируйте оператора тормозов о расцепке; продолжайте двигаться по траектории движения ВС, сохраняя предельное внимание, и остановите тягач в соответствии с положением ВС; установите упорные колодки под шасси ВС
Возгорание тягача	
<ol style="list-style-type: none"> информируйте органы УВД; включите стояночный тормоз ВС 	<ol style="list-style-type: none"> проинформируйте оператора системы тормозов и УВД; немедленно остановите сцепленные ВС / тягач; если возможно, установите колодки под колеса ВС; если возможно, отцепите тягач и отведите от ВС в безопасное место
Возгорание ВС	
<ol style="list-style-type: none"> сообщите УВД и водителю тягача; включите стояночный тормоз ВС; если возможно, начните тушение, используя бортовой огнетушитель; 	<ol style="list-style-type: none"> проинформируйте оператора системы тормозов и УВД; остановите сцепку ВС / тягача незамедлительно;



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	60	0	15.03.2021

Продолжение таблицы 16

4. эвакуируйте ВС, используя бортовые средства эвакуации, если необходимо	3. если возможно, установите колодки под колёса ВС; 4. если возможно, отцепите тягач и отведите от ВС в безопасное место
Происшествие с другим ВС либо транспортным средством	
1. свяжитесь с вышкой УВД, укажите позицию и характер проблемы; 2. слушайте УКВ радиостанцию и ожидайте помощи	1. проинформируйте оператора системы тормозов и УВД; 2. немедленно остановите сцепленные ВС / тягач; 3. включите стояночный тормоз тягача; 4. следуйте инструкциям по буксировке; 5. не отцепляйте тягач; 6. установите колодки под колёса основной стойки шасси; 7. слушайте УКВ радиостанцию и ожидайте помощи
Неисправность связи через интерфон	
Если во время буксировки утрачена связь через интерфон, буксировка должна быть немедленно остановлена, и должен быть установлен другой метод связи до того, как буксировка может быть продолжена. Если это невозможно, требуется запросить вспомогательный персонал	

3.8.11. Водитель тягача и оператор тормозов должны постоянно информировать друг друга.

3.8.12. Ограничения при буксировке ВС.

3.8.12.1. На балансировку ВС могут влиять топливо и другие виды загрузки.

3.8.12.2. Во избежание «опускания ВС на хвост» при его буксировке убедитесь, что фактический центр тяжести ВС расположен ближе к носу ВС относительно критического центра тяжести.


3.8.12.3. Если вы не можете определить это самостоятельно, то должны запросить помощи у квалифицированного агента, ответственного за контроль центровки.

3.8.13. Буксировка самолета со спущенными шинами.

3.8.13.1. Самолет может быть отбуксирован, когда шины спущены. Такой метод должен быть использован крайне редко, так как нагрузка на шасси будет выше, нежели при надутых шинах. Такая перегрузка может привести к повреждению исправной шины и необходимости ее замены. Также в такой ситуации могут быть повреждены колеса, шасси и/или структура самолета.

3.8.13.2. Буксировка самолета со спущенными шинами. Подготовка самолета к буксировке со спущенными шинами.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	61	1	31.03.2021

3.8.13.2.1. Для буксировки самолета со спущенными шинами необходимо выполнить следующее:

1. самолет может быть отбуксирован за ПОШ с одной спущенной шиной ПОШ и пятью спущенными шинами основной опоры шасси (далее – ООШ). Это допустимо только для эвакуации самолета с ВПП. Если общее количество спущенных шин более 6, буксировку самолета необходимо выполнять за ООШ.
2. сохранять скорость буксировки минимальной.
3. избегать резких поворотов во время буксировки самолета.
3. после буксировки самолета с двумя спущенными шинами на оси выполнить инспекцию колеса. Инспекция должна включать неразрушающий контроль на наличие трещин и концентричности.

Примечание: Не рекомендуется выполнять буксировку, когда колесные диски цепляют землю.


3.8.14. Буксировка самолета со снятыми двигателями. Правила буксировки самолета со снятыми двигателями:

3.8.14.1. соблюдать эти требования во время выполнения всей работы;

3.8.14.2. не производить буксировку самолета с одним или обоими снятыми двигателями в случае, если центровка не в зоне безопасности (осуществляется в соответствии с руководством по эксплуатации ВС). Использовать допустимые веса и балансировочные процедуры для сохранения центровки самолета ниже линии запаса устойчивости на земле;

3.8.14.3. обычно балласт не требуется, когда на самолете установлено все оборудование и выполняется буксировка со снятыми двигателями. Данная процедура применима, когда экипаж, загрузка, и топливо не на самолете.

3.8.15. Более подробно информация о буксировке ВС топливом описана в *Руководстве по регулированию и процедурам технического обслуживания (далее – РРПТО) часть 2 глава 2.24 п. 2.24.1.2.*

 3.8.16. Процедура коммуникации между наземным персоналом и экипажем при буксировке с использованием водильного тягача описана в *Главе 3 п. 3.5.9.4. настоящего Руководства (Таблица 10).*



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	62	0	15.03.2021

3.9. ДЕЗИНСЕКЦИОННАЯ ОБРАБОТКА

3.9.1. Профилактическая дезинсекция проводится на борту ВС, если оно прибыло из эпидемиологических неблагополучных регионов.

3.9.2. Решение о введении профилактических мероприятий на воздушных судах, прибывших из данных регионов, принимается руководством авиакомпании в соответствии с рекомендациями санитарно-эпидемиологической службы.

3.9.3. Дезинсекцию самолета требуют множество государств, чтобы предотвратить появление или распространение инфекционных болезней.

Примечание: Отказ от выполнения дезинсекции может привести к изоляции (карантину) пассажиров и экипажа в течение неопределенного времени решением руководства службы здравоохранения стран принимаемой стороны.

3.9.4. Дезинсекция может производиться сотрудниками специальной службы или экипажем ВС. Палуба и салоны могут быть обработаны экипажем с помощью аэрозолей.

3.9.5. Процедура дезинсекции в грузовом отделении:

3.9.14.1. аэрозоль должен распыляться наземным персоналом;

3.9.14.2. каждый отсек должен обрабатываться в течение 10-15 секунд и только перед закрытием дверей и люков;

3.9.14.3. инсектицид нельзя непосредственно распылять на живых животных;

3.9.14.4. пустые флаконы должны всегда возвращаться экипажу, поскольку они могут быть необходимы как свидетельствующее доказательство.


3.9.15. Количество флаконов, необходимых для дезинсекции салона и нижних палуб, указано в соответствующих руководствах самолета.

3.9.16. Если по каким-либо причинам двери самолета были открыты после того, как дезинсекция была закончена, обработка должна быть повторена снова до взлета.

3.9.17. Примеры аэрозолей для дезинсекционной обработки:

1. Permethrin;
2. Insecticide 2000;
3. Insekt Spezial.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	63	0	15.03.2021

3.10. ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ ОБРАБОТКА

3.10.1. *Противообледенительная обработка* — обработка поверхностей воздушного судна (ВС) на земле перед полётом с целью удаления замёрзших осадков и предотвращения их появления на критических поверхностях ВС до взлёта. Появление замёрзших осадков на поверхностях также называется наземным обледенением.

3.10.2. Обледенение ВС на земле.

3.10.2.1. Причиной обледенения воздушного судна на земле могут послужить многие атмосферные и окружающие условия. Главным образом это такие условия, как ледяной налет, снег, замерзающий туман, замерзающая морось, замерзающий дождь, а также дождь, морось, туман или высокая влажность в сочетании с наличием холодного топлива. Последний тип обледенения может возникнуть при температуре окружающего воздуха значительно выше точки замерзания.

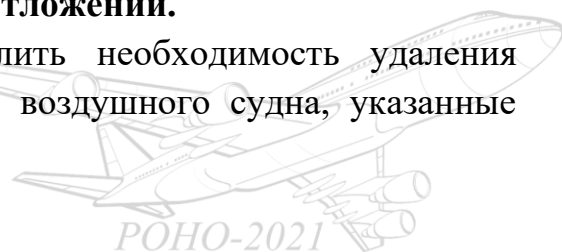
3.10.2.2. Следует также иметь в виду, что при подготовке самолета на земле атмосферные условия могут быть неустойчивыми и изменяться, поэтому летные экипажи и наземный персонал должен всегда проявлять бдительность. Однако часто бывает очень трудно обнаружить прозрачный лед или то, что противообледенительная жидкость некачественная.

3.10.2.3. К другим условиям, которые способствуют обледенению поверхностей самолета, относятся: эксплуатация ВС на перроне, рулѐжных дорожках (далее – РД) и взлѐтно-посадочной полосе (далее – ВПП), покрытых водой, слякотью или снегом. Эти формы загрязнений могут отложиться на поверхностях самолета в результате ветра, маневрирования самолетов, воздействия реактивной струи или работы наземного оборудования, а также нагрева поверхностей самолета в условиях замерзающих осадков при температуре ниже точки замерзания.

3.10.2.4. Теплые поверхности самолета могут вызвать таяние выпавших осадков, которые затем снова замерзают. Во многих случаях обычные процедуры удаления и предупреждения обледенения могут оказаться неэффективными для обеспечения необходимой защиты для продолжения полетов. Это может произойти в условиях замерзающего дождя, замерзающей мороси, сильного снегопада или в любых других условиях, когда в замерзающих (обледенительных) осадках содержится большое количество воды.

3.10.3. Проверка наличия снежно-ледяных отложений.

3.10.3.1. Цель данной проверки – определить необходимость удаления обледенения. Проверке подлежат все поверхности воздушного судна, указанные



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	64	0	15.03.2021

ниже, а также любые прочие поверхности, рекомендованные изготовителем ВС.

3.10.3.2. Данная проверка должна выполняться из таких мест, где обеспечивается достаточный обзор элементов конструкции самолета (например, со специально оборудованного автомобиля для противообледенительной защиты или с любого другого подходящего вида оборудования).

3.10.3.3. В случае обнаружения каких-либо отложений (кроме ледяного налета, указанного далее), должна быть проведена обработка воздушного судна с применением процедур удаления обледенения.

3.10.3.4. Если требуется также предупреждение обледенения, то такая обработка воздушного судна выполняется с применением одноэтапной или двухэтапной процедуры противообледенительной защиты. В заявках на выполнение противообледенительной защиты должно указываться, какие именно элементы конструкции самолета требуют обработки.

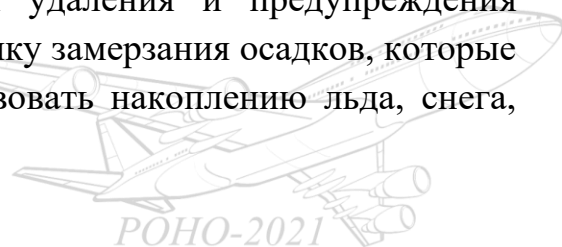
Примечание: Для конкретных типов воздушных судов предусмотрены дополнительные требования, например, специальные проверки на наличие прозрачного льда, такие как проверки поверхностей крыльев на ощупь. Подобные специальные проверки не являются частью проверки наличия снежно-ледяных отложений. Для соответствия этим требованиям, эксплуатанты воздушных судов должны обеспечить наличие персонала, имеющего надлежащий уровень квалификации.

3.10.3.5. Если поверхности воздушного судна покрыты отложениями, то до отправки воздушного судна должна быть выполнена процедура по удалению обледенения. Если существует риск образования отложений на поверхностях самолета в момент его отправки, то необходимо выполнить процедуру по предупреждению обледенения этих поверхностей.

3.10.3.6. Если требуется как удаление, так и предупреждение обледенения, то процедуру противообледенительной защиты можно выполнять в один или два этапа. Выбор одноэтапной или двухэтапной процедуры зависит от погодных условий, имеющегося оборудования, имеющихся жидкостей, а также от требуемого времени защитного действия.

[3.10.4. Жидкости для удаления и предупреждения обледенения самолетов на земле.

3.10.4.1. Основная функция жидкостей для удаления и предупреждения обледенения заключается в том, чтобы понижать точку замерзания осадков, которые попадают на самолет, и, таким образом, препятствовать накоплению льда, снега,



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	65	0	15.03.2021

слякоти или ледяного налета на критических поверхностях.

3.10.4.2. Жидкости для удаления и предупреждения обледенения классифицируются как жидкости типа I, II, III и IV. ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» применяет только жидкости, одобренные АЕА и ISO и изготовленные в соответствии со спецификациями SAE.] GRN 4.2.4

[3.10.5. Виды жидкостей.

3.10.5.1. Жидкости типа I (если содержится краситель: оранжевые). Жидкости типа I поставляются в концентрированном или в разбавленном (готовом к применению) виде. Концентрированные жидкости типа I содержат большое количество гликоля (этиленгликоль, диэтиленгликоль, пропиленгликоль, или смеси этих гликолей). Остальная часть – вода, замедлители коррозии, смачивающие агенты, антипенные присадки и иногда красители.

3.10.5.2. Жидкости типа II, III и IV. Жидкости типа II (если содержится краситель: как правило, светло-желтые). Жидкости типа IV (если содержится краситель: изумрудно-зеленые).

3.10.5.2.1. Жидкости типа II, III и IV поставляются как в разбавленном, так и неразбавленном виде.

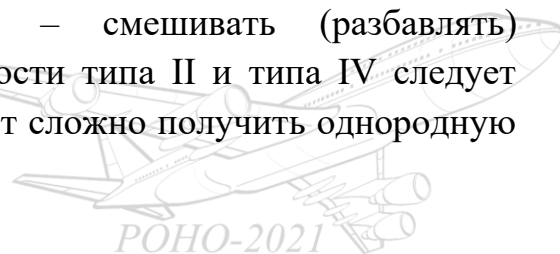
3.10.5.2.2. Неразбавленные жидкости типа II и IV содержат значительное количество этиленгликоля, диэтиленгликоля или пропиленгликоля. Остальную часть смеси составляют вода, загуститель, замедлители коррозии, смачивающие реагенты и иногда краситель. Высокая вязкость жидкости в сочетании с присутствующими в ней смачивающими реагентами позволяет обеспечить нанесение путем распыления толстого покрытия на поверхность самолета.

3.10.5.2.3. Для обеспечения максимально эффективной противообледенительной защиты жидкости типа II и IV следует использовать в неразбавленном виде. Тем не менее жидкости типа II и IV также используются и в разбавленном виде в тех случаях, когда они применяются при высокой температуре окружающего воздуха и небольшом количестве осадков.

3.10.6. Смешивание жидкостей.

3.10.6.1. Запрещается смешивать различные типы жидкостей (тип I, II или IV), или жидкости одного типа, но различных торговых марок. Такой запрет объясняется тем, что жидкость каждой торговой марки имеет специфический химический состав, что влияет на ее химические и физические свойства.

3.10.6.2. Единственное, что разрешается – смешивать (разбавлять) противообледенительные жидкости с водой. Жидкости типа II и типа IV следует разбавлять горячей водой. В противном случае будет сложно получить однородную



 Авиакомпания ТрансАВИАэксперт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	66	0	15.03.2021

смесь противообледенительной жидкости и воды. После разбавления противообледенительной жидкости водой необходимо проверить концентрацию, используя рефрактометр (допустимая погрешность: +/- 0,002 при 20°C).

3.10.7. Хранение и обращение с жидкостями.

3.10.7.1. Жидкости для предупреждения / удаления обледенения представляют собой химические продукты, влияющие на окружающую среду. В процессе обращения с противообледенительными жидкостями следует по возможности не допускать разливов, а также тщательно соблюдать все требования законодательства по вопросам экологии и здравоохранения, и требования, содержащиеся в паспортах безопасности, которые предоставляются производителями.

3.10.7.2. Запрещается смешивать различные продукты без дополнительных квалификационных (оценочных) испытаний.

3.10.7.3. Следует использовать резервуары, специально предназначенные для хранения противообледенительных жидкостей. Резервуары для хранения жидкостей должны быть изготовлены из материалов, совместимых с той или иной жидкостью для предупреждения/удаления обледенения, согласно указаниям производителей (например, коррозионно-стойкая сталь, пластмасса и т.д.).

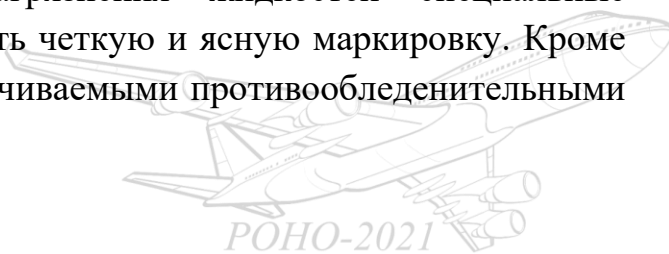
3.10.7.4. Необходимо следить за тем, чтобы не допускать использования разнородных металлов, соприкасающихся друг с другом, поскольку гальванические пары могут привести к загустению жидкостей и ухудшению их защитных свойств. На резервуары для жидкостей необходимо наносить соответствующие обозначения во избежание перемешивания жидкостей.


3.10.7.5. Резервуары для хранения противообледенительных жидкостей следует регулярно проверять на предмет коррозии и/или загрязнения. Если обнаружены явные признаки коррозии или загрязнения, то резервуары необходимо привести в надлежащее состояние или заменить.

3.10.7.6. Для предотвращения коррозии в местах соприкосновения жидкости с паром, а также в паровом пространстве, рекомендуется поддерживать в резервуарах достаточно высокий уровень жидкости. Диапазон температуры хранения должен соответствовать указаниям производителей.

3.10.7.8. Для перекачки жидкостей разрешается использовать только совместимые насосы и распыляющие сопла. Конструктивное исполнение насосных систем должно соответствовать рекомендациям изготовителя жидкости.

3.10.7.9. В целях недопущения загрязнения жидкостей специальные перекачивающие трубопроводы должны иметь четкую и ясную маркировку. Кроме того, они должны быть совместимы с перекачиваемыми противообледенительными



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	67	0	15.03.2021

жидкостями.



Внимание!

Не следует допускать ненужного нагрева жидкостей в баках транспортных средств. Длительный или повторный нагрев жидкостей (прямой или косвенный) может привести к потере воды, что, в свою очередь, приводит к ухудшению защитных свойств жидкостей.

3.10.7.12. Любой из указанных далее факторов (или их сочетание) может ускорить ухудшение характеристик жидкостей:

1. малый расход жидкости;
2. нахождение специальных автомобилей для противообледенительной защиты в режиме ожидания при включенной системе подогрева в течение продолжительного времени;
3. высокие температуры в баках с жидкостями;
4. высокие температуры в баках с водой, непосредственно контактирующих с баками, с жидкостями (отсутствие изоляционных материалов между баками).

3.10.7.13. Для предотвращения загрязнения жидкости оборудование для нанесения жидкости перед первоначальным заполнением должно быть тщательно очищено.



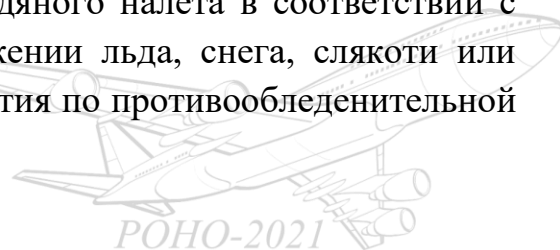
Опасно!

Запрещается нагревать жидкости для противообледенительной защиты в ограниченных по размерам зонах или зонах с плохой вентиляцией. Периодически необходимо проверять эксплуатационную пригодность жидкости на распыляющем сопле.] **GRN 4.2.4.**

3.10.8. Проверки после/перед применением жидкостей для удаления и предупреждения обледенения.

3.10.8.1. Командир воздушного судна несет ответственность за обеспечение соответствия его воздушного судна требованиям концепции «Чистого воздушного судна» перед взлетом. Как правило, экипаж ВС в первую очередь осуществляет осмотр самолета или проводит предвзлетную проверку.

3.10.8.2. Критические поверхности, фюзеляж и шасси самолета должны быть проверены на наличие льда, снега, слякоти или ледяного налета в соответствии с утвержденным планом эксплуатанта. При обнаружении льда, снега, слякоти или ледяного налета необходимо осуществить мероприятия по противообледенительной



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	68	0	15.03.2021

защите самолета.

3.10.8.3. Проверка обработанного воздушного судна проводится сразу же после применения противообледенительных жидкостей и осуществляется квалифицированным специалистом компании, которая предоставляет услуги по противообледенительной обработке ВС, соответствии с утвержденным планом и процедурами эксплуатанта.

3.10.8.4. Проверки должны охватывать все критические поверхности воздушного судна и выполняться из такого места, в котором обеспечивается обзор всех критических элементов воздушного судна.

3.10.8.5. Процедура предвзлетной проверки является важной частью наземных операций и единственным средством, с помощью которого командир воздушного судна может убедиться в том, что самолет перед взлетом соответствует концепции «Чистого воздушного судна».

3.10.8.6. Если после проведения внутренней или внешней проверки критических поверхностей самолета установлено, что эти требования не выполнены, то необходимо повторить процедуру противообледенительной защиты. Для проведения такой проверки в ночное время или в плохую погоду может потребоваться специальное оборудование или применение особых процедур.

[3.10.9. Методы противообледенительной защиты и удаления обледенения.

Примечание: При проведении процедур по удалению обледенения крайне важно всегда соблюдать инструкции и рекомендации производителей воздушных судов. Разрешается использовать только те жидкости для удаления обледенения, которые утверждены и рекомендованы производителями воздушных судов.

3.10.9.1. Противообледенительная защита, как правило, осуществляется с использованием нагретых жидкостей, наносимых с помощью распылителей, установленных на специально оборудованных автомобилях.

3.10.9.2. В целях удаления обледенения применяются другие альтернативные методы:

1. удаление обледенения при помощи ручных инструментов (щетки, метлы, веревки и т.д.). Применение механических методов особенно рекомендуется в том случае, если воздушное судно покрыто толстым слоем снега с тем, чтобы обеспечить надлежащее нанесение жидкостей для противообледенительной защиты;
2. удаление обледенения при помощи воздуходувок горячего воздуха или воздухом принудительной подачи.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	69	0	15.03.2021

3.10.10. Противообледенительная защита воздушного судна с помощью жидкостей. Жидкости для противообледенительной защиты наносятся с близкого расстояния от обшивки самолета с тем, чтобы свести к минимуму потерю тепла. Может потребоваться применение особых методов, что зависит от особенностей конструкции самолета. Распыление жидкости, как правило, начинается с фюзеляжа. Ниже приводится описание обычных методов обработки:

3.10.10.1. Фюзеляж. Жидкость наносится вдоль осевой линии его верхней части и затем на боковые поверхности. Следует избегать прямого попадания жидкости на иллюминаторы.

3.10.10.2. Крылья и горизонтальное оперение. Распыление жидкости начинается с передней кромки крыла по направлению к задней кромке, и от самой верхней точки выпуклой поверхности до ее нижней точки. Могут применяться другие процедуры в зависимости от условий на местах и конфигурации воздушного судна.

3.10.10.3. Вертикальные поверхности. Жидкость наносится сверху вниз: с передней кромки по направлению к задней кромке.

3.10.10.4. Шасси и ниши шасси. Нанесение противообледенительной жидкости в этих местах должно быть минимальным. Применение струи под высоким давлением не рекомендуется. Ни в коем случае не наносить жидкость непосредственно на тормоза и колеса.

3.10.10.5. Двигатели/ВСУ. Следует избегать попадания жидкости в двигатели или ВСУ. Необходимо руководствоваться рекомендациями изготовителя. Перед запуском двигателей необходимо убедиться в том, что роторы вращаются свободно, а передние и задние стороны лопаток вентилятора свободны от льда.

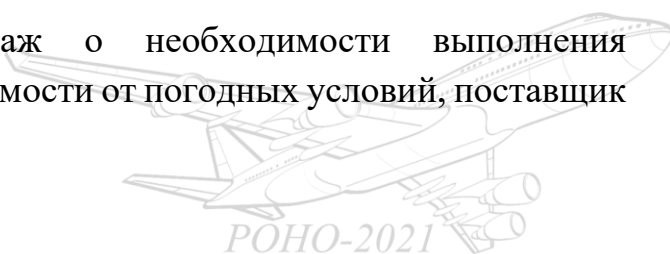
3.10.10.6. Во время проведения операции по противообледенительной защите при работающих двигателях или ВСУ системы кондиционирования воздуха должны быть выключены. Нельзя обрабатывать жидкостью непосредственно выхлопные сопла и реверсивные устройства двигателей.


3.10.10.7. Приборные датчики. Следует избегать попадания жидкости непосредственно на приемники полного давления, приемники статического давления или датчики направления воздушного потока/угла атаки.] **GRN 4.2.2.**

3.10.11. Обработка воздушного судна.

3.10.11.1. Приняв решение о проведении процедур противообледенительной защиты воздушного судна, КВС или технический персонал вызывают персонал по противообледенительной защите.

3.10.11.2. КВС информирует экипаж о необходимости выполнения противообледенительной обработки. В зависимости от погодных условий, поставщик



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	70	0	15.03.2021

услуг, по согласованию с экипажем, выбирает место проведения обработки. Если противообледенительная обработка выполняется на стоянке и рулежной дорожке, то наземный персонал по противообледенительной защите должен прибыть к моменту закрытия дверей.

3.10.11.3. Если обработка выполняется в месте предварительного старта, то наземный персонал по противообледенительной защите должен прибыть до начала буксировки ВС или движения ВС на собственной тяге. Противообледенительная обработка начинается только после получения разрешения ЭВС.

3.10.11.4. Поставщик услуг по противообледенительной защите отвечает за то, чтобы обработка воздушного судна выполнялась в соответствии с рекомендациями изготовителя конкретного типа самолета.

3.10.11.5. До начала обработки, наземный технический персонал и экипаж обязаны убедиться в том, что воздушное судно подготовлено надлежащим образом (двери закрыты, органы управления полетом в надлежащем положении) в соответствии с рекомендациями изготовителя и процедурами компании.

3.10.11.6. Выполнив проверку после завершения процедуры противообледенительной защиты, представитель компании, обладающий надлежащей квалификацией, сообщает летному экипажу о завершении обработки, выдавая так называемый «Код выполненной обработки». Этим самым подтверждается факт, что самолет очищен и соответствует требованиям.

3.10.12. Удаление обледенения

3.10.12.1. Лед, снег, слякоть или ледяной налет должны удаляться с поверхностей воздушного судна. С этой целью выполняется обработка нагретыми жидкостями, применяются механические методы, альтернативные технологии или используется сочетание разных методов.


3.10.12.2. Для удаления вышеуказанных отложений с использованием жидкостей применяются следующие процедуры:

3.10.12.2.1. Предварительная обработка до начала удаления / предупреждения обледенения.

3.10.12.2.1.1. В некоторых случаях до начала процедуры удаления обледенения следует рассмотреть возможность предварительной обработки ВС в целях удаления большого количества снежно ледяных отложений (снега, слякоти, льда), а также сокращения расхода необходимой жидкости на основе гликоля.

3.10.12.2.1.2. Такая предварительная обработка может выполняться различными средствами (например, метла, воздух принудительной подачи,



 Авиакомпания ТрансАВИАЭксперт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	71	0	15.03.2021

воздуходувки нагретого воздуха, нагретая вода, нагретые жидкости с запасом в сторону понижения по температуре замерзания).

3.10.12.2.1.3. Если используется процедура предварительной обработки, необходимо убедиться, что при последующем процессе удаления обледенения обеспечивается удаление всех снежно-ледяных отложений, включая отложения, которые могли образоваться на поверхностях и/или в углублениях в результате предварительной обработки.

3.10.12.2.2. Удаление ледяного налета и тонкого льда.

3.10.12.2.2.1. Локальное удаление ледяного налета на крыльях, если ледяной налет образовался только на небольших участках на верхней поверхности крыльев, и если выпадения осадков не происходит и не ожидается, то можно выполнять локальное удаление обледенения.

3.10.12.2.2.2. Нанесите путем распыления нагретую смесь жидкости и воды, пригодную для одноэтапной процедуры, на загрязненный участок крыла, затем обработайте этот же участок, но на другом крыле. Оба крыла должны быть обработаны одинаково (одни и те же участки, одно и то же количество и тип жидкости, одна и та же концентрация жидкости), даже если ледяной налет присутствует только на одном крыле.

3.10.12.2.2.3. Персонал, имеющий надлежащий уровень подготовки и квалификации, который отвечает за выпуск воздушного судна, должен убедиться, что обработка выполнена симметрично, и что снежно-ледяные отложения удалены, а затем передать КВС детальные сведения об обработке.



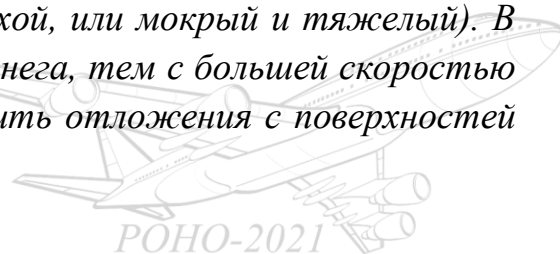
Внимание!

Запрещается направлять струю жидкости на поверхность под прямым углом. Жидкость следует наносить под небольшим углом, чтобы не допустить повреждения поверхностей самолета. Запрещается сдувать ледяной налет или снег с поверхностей самолета струей высокого давления.

3.10.12.2.3. Удаление снега.

3.10.12.2.3.1. Рекомендуется настроить распыляющее сопло таким образом, чтобы обеспечивалось полное удаление отложений снега, а образование пены было минимальным, поскольку пену можно принять за снег.

Примечание: Выбор процедуры будет зависеть от имеющегося оборудования, а также глубины слоя и типа снега (т.е. легкий и сухой, или мокрый и тяжелый). В большинстве случаев, чем толще слой отложений снега, тем с большей скоростью должен подаваться поток жидкости, чтобы удалить отложения с поверхностей



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	72	0	15.03.2021

воздушного судна. В случае незначительных отложений снега (как мокрого, так и сухого), могут применяться такие же процедуры, что и для удаления ледяного налета.

3.10.12.2.3.2. Сильное скопление снега на поверхностях самолета всегда достаточно сложно поддается удалению, и требует расхода большого количества жидкости. В таких условиях следует рассмотреть возможность удаления основной массы снега вручную, а затем приступить к обычной процедуре удаления обледенения.

3.10.12.2.3.3. Удаление льда выполняется при помощи нагретой жидкости, которая устраняет сцепление льда с поверхностью. Данный метод основан на высокой теплопроводности металла обшивки. Поток горячей жидкости следует направлять с малого расстояния под углом чуть меньше 90° в одно место на поверхности, нанося жидкость до тех пор, пока не появится обшивка самолета. Затем тепло будет расходиться по обшивке самолета во все стороны, при этом температура поднимается выше точки замерзания, а сцепление снежно-ледяных отложений с поверхностью самолета уменьшается.

3.10.12.2.3.4. Многократное повторение этой процедуры позволяет разрушить сцепление снежно-ледяных отложений с поверхностью самолета на больших участках. Затем снежно-ледяные отложения смываются, причем скорость подачи жидкости зависит от количества отложений.

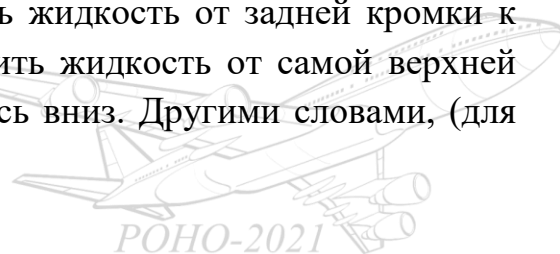
3.10.12.2.4. Общие принципы нанесения жидкости для удаления обледенения.

3.10.12.2.4.1. Для определенных типов воздушных судов должны применяться особые процедуры, учитывающие специфику конструкции самолета (необходимо обращаться к инструкциям изготовителей самолетов).

3.10.12.2.4.2. Лед, снег или ледяной налет разбавляют жидкостью, снижая ее концентрацию. Нанесение достаточно горячей жидкости для удаления обледенения гарантирует, что повторного замерзания не произойдет, и что вся загрязненная жидкость (жидкость после обработки) будет удалена.

3.10.12.2.4.3. В целях эффективного удаления снега и льда необходимо использовать технические приемы, описанные далее.

1. Крылья, горизонтальное оперение (стабилизатор) и руль высоты. Распыление жидкости начинается с передней кромки крыла по направлению к задней кромке. Распылять жидкость от задней кромки к передней запрещается. Начинайте наносить жидкость от самой верхней точки поверхностей, постепенно опускаясь вниз. Другими словами, (для



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	73	0	15.03.2021

большинства воздушных судов), нанесение жидкости следует начинать от законцовки крыла, продвигаясь к его корневой части;

Примечание: Любые отклонения от данной процедуры следует уточнять, обращаясь к Руководству по техническому обслуживанию, предоставляемому изготовителем воздушного судна.

2. вертикальные поверхности. Жидкость наносится сверху вниз;
3. фюзеляж. Жидкость наносится вдоль осевой линии его верхней части, а затем на боковые поверхности. Убедитесь, что на фюзеляже отсутствует лед и снег, обращаясь к Руководствам изготовителя воздушного судна. Наличие изморози допускается;
4. шасси и ниши шасси. Нанесение противобледенительной жидкости в этих местах должно быть минимальным. Ни в коем случае не наносите жидкость непосредственно на тормоза и колеса;

Примечание: Такие скопления, как нанесенный ветром снег, можно удалять не жидкостью, а другими средствами (механически, струей воздуха, теплом и т.д.). Однако, в случае сцепления снежно-ледяных отложений с поверхностями, удалять отложения можно горячим воздухом, или же распылением горячих жидкостей для удаления обледенения.

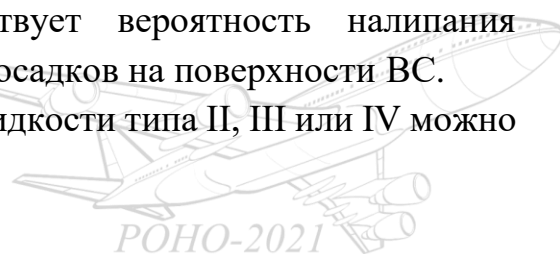
5. двигатели. Перед вылетом воздушного судна следует удалять отложения снега с воздухозаборников двигателей, применяя механические методы. Любые снежно-ледяные отложения на нижней поверхности воздухозаборника, лопатках вентилятора (в том числе с задней стороны) или винтах следует удалять горячим воздухом или другими средствами, в соответствии с рекомендациями изготовителя двигателя.

3.10.13. Предупреждение обледенения.

3.10.13.1. Можно предотвратить скопление льда, снега, слякоти или ледяного налета на поверхностях самолета в течение некоторого времени, применяя жидкости для предупреждения обледенения. При использовании жидкостей для предупреждения обледенения следует применять следующие процедуры:

3.10.13.1.1. Обязательное использование. Жидкости для предупреждения обледенения следует наносить на поверхности воздушного судна в тех случаях, когда в момент отправки воздушного судна существует вероятность налипания замерзающего дождя, снега или иных замерзающих осадков на поверхности ВС.

3.10.13.1.2. Необязательное использование. Жидкости типа II, III или IV можно



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	74	0	15.03.2021

наносить на чистые поверхности воздушного судна в момент прибытия (желательно до начала его разгрузки) – в случае сокращенного времени наземного обслуживания обратного рейса при замерзающих осадках, а также в том случае, если самолет стоит на стоянке всю ночь. Такая обработка до минимума сокращает образование льда до момента вылета, а зачастую облегчает последующую процедуру удаления обледенения.



Внимание!

Данная процедура может привести к накоплению остатков жидкостей на поверхностях самолета. Необходимо организовать надлежащую программу проверки и очистки. Перед вылетом необходимо устранить обледенение воздушного судна, если эксплуатационная пригодность жидкости не может быть обеспечена.



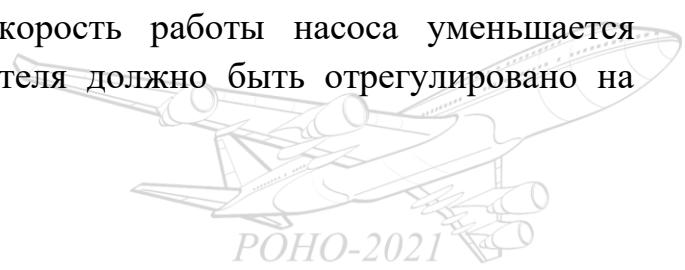
Внимание!


При использовании данной процедуры существует вероятность накопления остатков жидкости в отдельных местах. Необходимо проводить осмотр и очистку в соответствии со специальной программой. После того, как от местной метеорологической службы получено предупреждение о возможном образовании ледяного налета, выпадении снега, замерзающей мороси, замерзающего дождя или замерзающего тумана, можно наносить жидкости типа II, III или IV на чистые поверхности воздушного судна до начала выпадения замерзающих осадков. Это сведет к минимуму возможность сцепления снега или льда с поверхностями самолета (или сократит накопление замерзших осадков на поверхностях самолета), а также облегчит последующую процедуру удаления обледенения.

3.10.13.2. Для более эффективного предупреждения обледенения жидкость должна наноситься ровным слоем достаточной толщины на предписанные поверхности самолета, причем поверхности должны быть чистыми (свободными от снежно-ледяных отложений).

3.10.13.3. Для обеспечения более длительного времени защиты от обледенения следует использовать неразбавленные жидкости типа II, III или IV.

3.10.13.4. Нанесение жидкости под высоким давлением и с большой скоростью подачи, характерное для процедуры удаления обледенения, в данном случае не требуется. По возможности скорость работы насоса уменьшается соответствующим образом. Сопло распылителя должно быть отрегулировано на средний расход.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	75	0	15.03.2021

Примечание: При использовании в целях предупреждения обледенения, жидкости типа I имеют невысокую эффективность с точки зрения времени защитного действия. Поскольку время защитного действия минимально, то применение этих жидкостей дает относительно небольшой полезный эффект.

3.10.14. Предупреждение образования прозрачного льда

3.10.14.1. Снежно-ледяные отложения на поверхности ВС при взлете могут оказать негативное влияние на ЛТХ ВС, на работу двигателей, функциональных систем и приборов – вплоть до катастрофических последствий.

3.10.14.2. Прозрачный лед может сформироваться на поверхностях воздушного судна под слоем снега или слякоти. Следовательно, после каждой операции по удалению обледенения необходимо тщательно проверять поверхности, чтобы удостовериться в том, что все снежно-ледяные отложения были удалены.

3.10.14.3. Значительные отложения прозрачного льда могут образовываться рядом с топливными баками, на верхних поверхностях крыльев, а также в подкрыльных областях. Наибольшая опасность такого вида обледенения воздушного судна возникает при совокупности следующих условий:

1. во время обслуживания оборотного/транзитного рейса температура крыльев остается существенно ниже 0°C (32°F);
2. температура окружающего воздуха находится в диапазоне от -2°C до +15°C (от 28°F до 59°F);
3. наземное обслуживание воздушного судна происходит в условиях выпадения осадков или высокой влажности.

3.10.14.4. Прозрачный лед крайне сложно обнаружить визуально. Тем не менее, признаком наличия прозрачного льда на верхних поверхностях крыльев может являться наличие ледяного налета или льда на нижней поверхности крыльев.

3.10.14.5. Следовательно, при вышеперечисленных преобладающих условиях, а также в том случае, если есть основания предполагать наличие прозрачного льда, необходимо выполнить осмотр перед самым вылетом, для уверенности в том, что все снежно-ледяные отложения действительно были удалены.

Примечание: Как правило, низкая температура крыльев, связанная с данным типом снежно ледяных отложений, имеет место в том случае, когда в крыльевых топливных баках во время наземной подготовки к оборотному рейсу/транзитному рейсу остается значительное количество холодного топлива, а при последующей дозаправке существенного увеличения температуры крыльев не происходит.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	76	0	15.03.2021

[3.10.15. Общие требования к поверхностям воздушного судна после проведения операции по противообледенительной защите

3.10.15.1. После завершения процедур противообледенительной защиты и до взлета, критические поверхности воздушного судна должны быть свободны от ледяного налета, льда, слякоти и снега в соответствии со следующими требованиями:

1. крылья, хвостовая часть фюзеляжа и поверхности управления;
2. крылья, хвостовая часть фюзеляжа и поверхности управления должны быть свободны от льда, снега, слякоти и ледяного налета.

3.10.15.2. В качестве исключения допускается присутствие ледяного налета (слоя инея) на переохлажденных участках нижних поверхностей крыльев («эффект топливного переохлаждения»), между передними и задними лонжеронами, в соответствии с опубликованными руководствами изготовителя воздушного судна.

***Примечание:** Не допускается наличие ледяного налета или иных снежно-ледяных отложений на горизонтальном оперении и руле высоты, если иное не указано в Руководстве по лётной эксплуатации (далее – РЛЭ) или иной документации изготовителя воздушного судна.*

3.10.15.3. Приемники полного давления, приемники статического давления. Приемники полного давления и приемники статического давления должны быть свободны от льда, ледяного налета, снега и остатков противообледенительной жидкости.

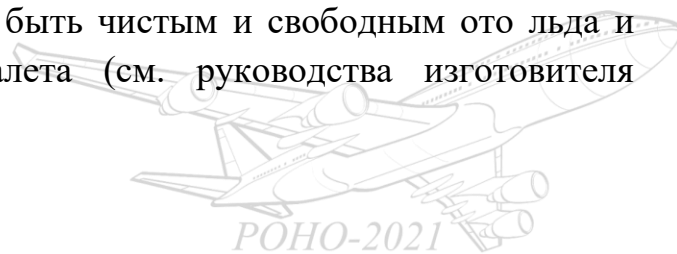
3.10.15.4. Двигатели. Входные отверстия, выхлопные сопла, впускные отверстия системы охлаждения, датчики и разъёмы системы управления двигателем должны быть свободны от льда и снега. Лопатки вентилятора двигателя или лопасти винта (в зависимости от конкретного случая) должны быть свободны от льда, ледяного налета и снега, и должны свободно вращаться.

3.10.15.5. Впускные и выпускные отверстия системы кондиционирования воздуха. Впускные и выпускные отверстия системы кондиционирования воздуха должны быть свободны от льда, ледяного налета и снега. Выпускные клапаны должны быть чистыми и свободными от засоров.

3.10.15.6. Шасси и створки отсека шасси. Шасси и створки отсека шасси должны быть чистыми и свободными от засоров, льда, ледяного налета и снега.

3.10.15.7. Дренажные отверстия топливных баков. Дренажные отверстия топливных баков должны быть свободны от льда, ледяного налета и снега.

3.10.15.8. Фюзеляж. Фюзеляж должен быть чистым и свободным от льда и снега. Допускается наличие ледяного налета (см. руководства изготовителя воздушного судна).



 Авиакомпания ТрансАВИАэксперт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	77	0	15.03.2021

3.10.15.9. Проверка органов управления воздушного судна. В зависимости от типа воздушного судна, после выполнения процедуры противообледенительной защиты может потребоваться функциональная проверка органов управления воздушным судном. Такая проверка выполняется с помощью внешнего наблюдателя. Это особенно важно в том случае, если воздушное судно подверглось особо интенсивному загрязнению снежно-ледяными отложениями.

3.10.15.10. Загрязнение высохшими остатками жидкости может произойти в том случае, когда поверхности воздушного судна прошли обработку, но воздушное судно не вылетело и не подвергалось воздействию атмосферных осадков. За это время жидкость на поверхностях могла высохнуть. В таких случаях необходимо проверить воздушное судно на наличие остатков жидкостей для удаления/предупреждения обледенения и в случае необходимости выполнить очистку.] **GRH 4.2.2.**

3.10.16. Следует надлежащим образом учитывать возможные побочные эффекты использования жидкости. К таким побочным эффектам могут относиться, в частности, образование высохших и/или повторно гидратированных остатков, коррозия, остатки смазочных материалов, которые необходимо удалить.

3.10.17. Коды противообледенительной обработки

3.10.17.1. После завершения работ по противообледенительной защите и проведения соответствующей проверки самолета командиру воздушного судна передается информация о завершении последнего этапа процесса противообледенительной обработки. Эта информация, предоставляемая в форме кода противообледенительной обработки, заносится в журнал технического обслуживания воздушного судна и передается летному экипажу в следующей последовательности:

1. тип жидкости; т.е. тип I, II, III, IV;
2. концентрация в объемных процентах, т.е. процентное содержание противообледенительной жидкости в смеси жидкость/вода по объему);
3. местное время (часы/минуты) начала последнего этапа противообледенительной обработки первой обрабатываемой поверхности самолета;
4. дата (в письменном виде: день, месяц, год);
5. доклад «Проверка качества противообледенительной защиты выполнена».

Примечание: Для жидкости типа I необязательно – время (часы и минуты по местному времени) начала осуществления последнего этапа процедуры противообледенительной защиты; – дата (прописью: день, месяц, год);



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	78	0	15.03.2021

Примечание: Для конкретных типов воздушных судов предусмотрены дополнительные требования, например, специальные проверки на наличие прозрачного льда, такие как проверки поверхностей крыльев руками на ощупь. Для таких проверок необходимо дополнительное подтверждение.

3.10.18. Время защитного действия.

3.10.18.1. *Время защитного действия* – это время, в течение которого противообледенительная жидкость, оставаясь на поверхностях воздушного судна, будет предотвращать обледенение защищенных (обработанных) поверхностей.

3.10.18.2. В случае одноэтапной процедуры противообледенительной защиты, время защитного действия отсчитывается от начала операции, а в случае двухэтапной процедуры противообледенительной защиты – от начала последнего этапа (операции по предупреждению обледенения).

3.10.18.3. Время защитного действия заканчивается в момент начала образования/накопления снежно-ледяных отложений на защищенных (обработанных) поверхностях самолета.

3.10.18.4. В силу своих свойств жидкости типа I образуют тонкую влажную (невысохшую) пленку, обеспечивающую ограниченное время защитного действия, особенно в условиях замерзающих осадков. При использовании данного типа жидкости увеличение процентного содержания жидкости в смеси жидкость/вода (по объему) не приводит к увеличению времени защитного действия.

3.10.18.5. Жидкости типа II, III и IV содержат загуститель, имеющий свойства, схожие со свойствами пластмассы, благодаря которому обеспечивается образование более толстой влажной (невысохшей) пленки на поверхностях воздушного судна. Такая пленка обеспечивает более длительное время защитного действия, особенно в условиях замерзающих осадков.

3.10.18.6. При использовании жидкостей данного типа увеличение процентного содержания жидкости в смеси жидкость/вода (по объему) приводит к увеличению времени защитного действия, причем максимального времени защитного действия можно достичь, используя неразбавленную жидкость.

3.10.18.7. Нижний предел официально заявляемого времени защитного действия указывает расчетное время защиты в условиях умеренных атмосферных осадков, а верхний предел – расчетное время защиты в условиях незначительных атмосферных осадков. Ответственность за применение этих данных несет сам пользователь.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	79	0	15.03.2021



Внимание!

Очень интенсивные осадки или высокая влажность, большая скорость ветра или сильное струйное течение могут стать причиной того, что время защитного действия будет меньше, чем установленное минимальное предельное значение. Кроме того, время защитного действия может сократиться, если температура обшивки воздушного судна ниже температуры окружающего воздуха. Поэтому указанные периоды времени следует использовать только в связи с проведением предвзлетной проверки.

[3.10.18.8. Более подробная информация описана *Руководстве по защите самолётов Ил-76ТД, Боинг 747 от наземного обледенения* ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» и в РПП часть А глава 15.

3.10.18.9. Процедуры по противо- / антиобледенительной обработке производятся в соответствии с РЛЭ ВС сторонними организациями на основе заключённых договоров(соглашений).] **GRH 2.2.6., GRH 4.2.1., GRH 4.2.2., GRH 4.2.4., GRH 4.2.5.**



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	80	0	15.03.2021

3.11. ЗАПРАВКА ВОЗДУШНОГО СУДНА

3.11.1. Заправка ВС топливом должна производиться только кондиционным и подготовленным к использованию топливом, с обеспечением мер пожарной безопасности, предупреждения потерь топлива при заправке.

3.11.2. Заправку ВС топливом производят с помощью топливозаправочных машин, централизованных заправочных систем и других заправочных средств. Раздаточные устройства этих средств должны быть исправными и чистыми, крышки фильтров и заливные горловины опломбированы в установленном порядке. Заправочные средства допускаются к использованию только после их контрольного осмотра.

[3.11.3. Разрешённые к применению марки топлива.

3.11.3.1. В качестве рабочего топлива применяется топливо марок: Jet A-1, РТ ГОСТ 10227-86 и их смеси в любой пропорции.

3.11.3.2. Класс чистоты должен быть не ниже 8 по ГОСТ 17216-2001.

3.11.3.3. Топливо, заправляемое в баки ВС, должно иметь паспорт с результатами анализа, подтверждающими соответствие характеристик топлива требованиям ГОСТ.

3.11.3.4. Зарубежные сорта топлива приведены в Руководстве по лётной эксплуатации (далее – РЛЭ) типа ВС.] **GRN 4.1.1.**

3.11.4. Порядок заправки ВС топливом.

3.11.5. Потребное количество топлива на полёт определяется расчётом рабочего плана полёта (OFP – Operational flight plan). КВС принимает окончательное решение о необходимом количестве топлива.

3.11.6. Заправку ВС топливом осуществляет персонал авиационно-технической базы (далее – АТБ) и другие лица, обученные и допущенные к данному виду работ.

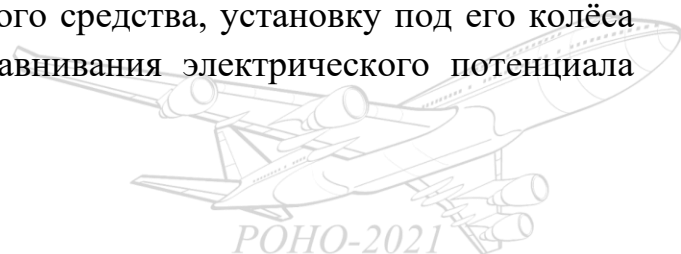
3.11.7. **Обязанности лиц, производящих заправку.** В обязанности лиц, производящих заправку, входит:


3.11.7.1. подъезд средств заправки ВС по команде должностного лица, ответственного за ВС, в соответствии с утверждённой схемой подъезда;

3.11.7.2. контрольный осмотр заправочных средств;

3.11.7.3. предъявление лицу, ответственному за заправку, контрольного талона на топливо, слитой из отстойника топливозаправочного средства пробы топлива и получение от него разрешения на заправку;

3.11.7.4. заземление топливозаправочного средства, установку под его колёса упорных колодок, подключение троса выравнивания электрического потенциала топливозаправочного средства и ВС;



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	81	0	15.03.2021

3.11.7.5. состыковку наконечника раздаточного рукава с заправочным штуцером на ВС при закрытой заправке;

3.11.7.6. открытие горловин топливных баков (заправочных штуцеров);

3.11.7.7. заправка баков топливом;

3.11.7.8. отсоединение наконечника раздаточного рукава от бортового штуцера заправки и закрытие штуцеров после заправки.

3.11.8. Во всех случаях ответственность за закрытие заправочных горловин и штуцеров ВС возлагается на работника, производящего заправку. Должностное лицо, под ответственностью которого находится ВС, осуществляет контроль закрытия указанных точек непосредственно после окончания заправки.

3.11.9. Разрешение на заправку баков ВС топливом могут выдавать:

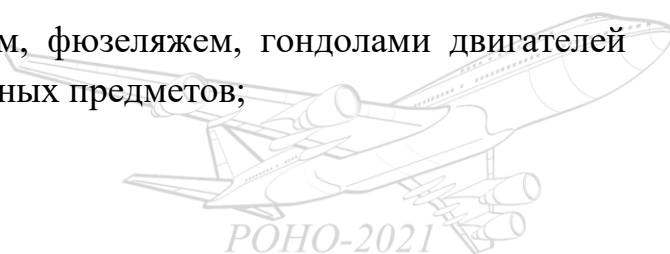
3.11.9.1. член ЭВС, на которого возложены функции оперативного контроля и наблюдения за снаряжением ВС и его подготовкой к полёту (если ВС находится под ответственностью ЭВС);

3.11.9.2. работник подразделения инженерно-авиационного состава, непосредственно осуществляющий руководство технического обслуживания ВС (если ВС не принято ЭВС).

3.11.10. Обязанности авиатехника:

3.11.10.1. Перед заправкой авиатехник обязан:

1. слить отстой топлива из баков ВС и визуально проверить отсутствие в нём воды и механических примесей;
2. по контрольному талону проверить пригодность топлива к заправке, соответствие марки топлива данному типу ВС, содержание в топливе противообледенительной присадки (для ВС типа Ил-76ТД), дату и время контроля пробы, слитой из отстойника топливозаправочного средства, наличие подписей должностных лиц службы ГСМ, подтверждающих записей в контрольном талоне;
3. проверить отстой топлива, слитого из топливозаправочного средства, на отсутствие в нём воды и механических примесей;
4. заземлить ВС, проверить заземление топливозаправочного средства, подключение троса (провода) выравнивания электрического потенциала ВС и топливозаправочного средства;
5. проверить наличие средств пожаротушения на месте стоянки, упорных колодок под колёсами ВС;
6. проверить отсутствие под крылом, фюзеляжем, гондолами двигателей стрелянок и других крупногабаритных предметов;



 Авиакомпания ТрансАВИАэксперт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	82	0	15.03.2021

3.11.10.2. Если ВС находится под ответственностью ЭВС, отстой топлива, слитого из баков ВС и топливозаправочного средства, а также контрольный талон предъявляют инженеру бортовому.

3.11.10.3. После заправки ВС топливом авиатехник производит слив отстоя, не ранее, чем через 15 минут из всех точек, предусмотренных РЛЭ, на предмет отсутствия воды, кристаллов льда или механических примесей.

3.11.10.4. Слив и проверка отстоя производится также после стоянки более 5 часов, при выполнении работ по обеспечению вылета, и при приёмке экипажем ВС (если не будет производиться заправка).

3.11.10.5. При обнаружении в отстое механических примесей, воды, кристаллов льда принимаются меры по выявлению причин их появления и полному удалению примесей и воды.

3.11.10.6. Причиной помутнения кондиционного топлива с противоводокристаллизационной (далее – ПВК) жидкостью является выделение свободной воды, вследствие процесса конденсации растворенной воды из-за изменения атмосферных условий. Выполнение работ по сливу отстоя считать законченным, если слитое топливо с ПВК жидкостью не содержит видимых глазом механических примесей, слоя свободной воды и кристаллов льда.

3.11.10.7. Перед вылетом инженер бортовой (авиатехник) обязан проверить количество заправленного топлива по показаниям топливомеров, сверив эти показания с копиями требований на заправку с учётом остатка топлива в баках, указанного в Бортовом журнале ВС. Требование на фактическую заправку выписывает инженер бортовой, авиатехник или представитель Заказчика.



Опасно!

В случаях, когда на заправку подано топливо, не соответствующее ВС, при проверке выявлена некондиционность, неправильно оформлен контрольный талон или средства заправки не удовлетворяют предъявленным требованиям, заправка ВС запрещается.

3.11.11. Более подробно информация о заправке ВС топливом описана в РППП часть А глава 9 и Руководстве по регулированию и процедурам технического обслуживания (далее – РРПТО) часть 2 глава 2.24 п. 2.24.1.1., 2.24.1.4.



 Авиакомпания ТрансАВИАэксперт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	83	0	15.03.2021

3.12. ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА НА ТЕРРИТОРИИ АЭРОДРОМА

3.12.1. **Общие требования к состоянию и эксплуатации спецтранспорта, участвующего в обслуживании ВС.**

3.12.1.1. При эксплуатации спецмашин должны соблюдаться требования, устанавливаемые заводами-изготовителями к агрегатам автомобиля, специальному оборудованию, а также требования по применяемым ГСМ и спецжидкостям.

3.12.1.2. Спецмашины должны быть укомплектованы заряженными, своевременно проверенными и опломбированными огнетушителями.

3.12.1.3. Окраска спецмашин должна соответствовать следующей цветографической схеме:

- пожарные автомобили и другие спецмашины для обеспечения аварийно-спасательных работ - красный цвет;
- спецмашины, выезжающие в пределы КЗЛП и РД, - желтый цвет, кабина спецмашины допускается синего цвета.

3.12.1.4. Транспортные средства, въезжающие в пределы КЗЛП и РД, имеющие окраску, отличную от указанной в *Авиационных правилах РБ*, должны маркироваться флажками, которые крепятся к верхней части конструкции транспортного средства. Количество маркирующих флажков на транспортном средстве определяется исходя из условия обеспечения хорошей видимости с любого направления хотя бы одного маркирующего флажка.

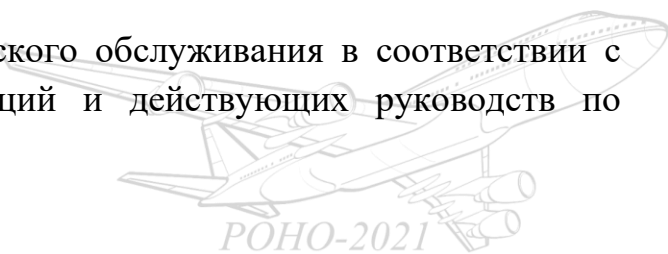
3.12.1.5. Маркирующие флажки должны иметь размер 0,9 x 0,9 м и рисунок в виде шахматной доски с размером квадратов 0,3 x 0,3 м. Цвета квадратов должны контрастировать друг с другом и иметь оранжевый (красный) и белый цвета, за исключением тех случаев, когда эти цвета сливаются с окружающим фоном.


3.12.1.6. На дверки кабины спецмашины на белом фоне синим цветом наносятся наименование аэропорта или авиакомпании (допускается совместно с логотипом авиационной организации) и гаражные номера спецмашин.

3.12.1.7. Лица, осуществляющие эксплуатацию спецтранспорта, должны иметь соответствующую теоретическую и практическую подготовку, знать технические характеристики, принцип работы и конструкцию эксплуатируемой техники и отдельных агрегатов, инструкции по эксплуатации спецмашин, режимы работы, установленные ограничения и особенности эксплуатации.

3.12.1.8. Процесс подготовки спецтранспорта к выпуску на линию включает в себя:

- выполнение ежедневного технического обслуживания в соответствии с требованиями заводских инструкций и действующих руководств по



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	84	0	15.03.2021

техническому обслуживанию спецмашин;

- устранение неисправностей, выявленных во время проведения контрольного осмотра по возвращении в гараж, при выпуске на линию или передаче смены;
- заправку спецмашин ГСМ и спецжидкостями;
- запуск и проверку двигателей и систем спецмашин;
- оформление путевой документации.

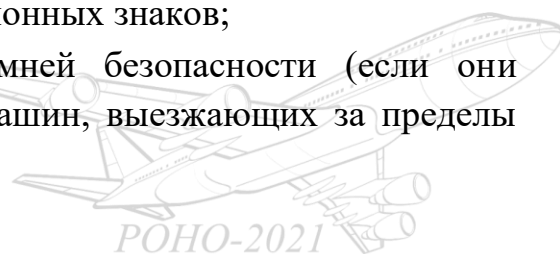
3.12.1.9. Техническое состояние выпускаемых на линию спецмашин должно соответствовать требованиям ПДД, а специального оборудования спецмашин - требованиям *Главы 19 Авиационных правил РБ* или инструкциям заводов-изготовителей.

3.12.1.10. Ответственность за организацию контроля технического состояния спецмашин несет руководитель ССТ, а за техническое состояние спецмашин - механик или другое должностное лицо в соответствии с положением по ССТ.]

GRH 3.5.3.

3.12.1.11. Выпуск спецмашин на линию осуществляется механиком, который производит их контрольный осмотр. При выпуске спецмашин на линию механик в присутствии водителя должен визуально, а при необходимости с использованием средств измерений проверить:

- исправность тормозной системы;
- исправность рулевого управления;
- исправность светосигнального оборудования (фар, габаритных огней, сигналов поворота, стоп-сигнала, проблесковых маячков);
- исправность тягово-сцепного или седельно-сцепного устройства, а также страховочных тросов (цепей), предусмотренных конструкцией;
- исправность стеклоочистителей и стеклоомывателя, устройства обогрева и обдува ветрового стекла;
- исправность звукового сигнала;
- исправность элементов и соединений системы выпуска отработавших газов;
- исправность привода управления дверями;
- исправность механизма регулировки положения сиденья водителя;
- состояние и крепление зеркал заднего вида, стекол, колес, шин, противосолнечных козырьков, регистрационных знаков;
- укомплектованность и пригодность ремней безопасности (если они предусмотрены конструкцией для спецмашин, выезжающих за пределы



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	85	0	15.03.2021

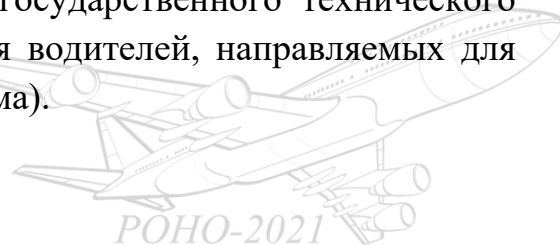
- аэродрома), а также исправность рабочего механизма ремня;
- отсутствие подтекания топлива, масла и технических жидкостей;
 - укомплектованность медицинской аптечкой (для спецмашин, выезжающих за пределы аэродрома), противооткатными упорами (для спецмашин, направляемых для технического или коммерческого обслуживания ВС), огнетушителем, буксировочным устройством (при выпуске на линию для выполнения эксплуатационных работ в КЗЛП или на РД);
 - допустимое содержание вредных веществ в отработавших газах автомобилей, двигатели которых работают на бензине, сжатом или сжиженном газе, бензогазовых смесях, или предельно допустимый уровень дымности на автомобилях с дизельными двигателями;
 - состояние специального оборудования.

[3.12.1.12. При контрольном осмотре спецмашин перед выездом на линию особое внимание уделяется исправности узлов и агрегатов, влияющих на безопасность движения и обслуживания ВС. Спецмашины, имеющие неисправности, угрожающие безопасности передвижения по территории аэродрома и обслуживания ВС, к эксплуатации не допускаются.

3.12.1.13. К эксплуатации не допускаются также спецмашины, предназначенные для работы в КЗЛП или на РД, но неукомплектованные проблесковыми маячками, радиостанциями внутрипортовой связи и буксировочными устройствами.] **GRH 3.5.3.**

3.12.1.14. При выпуске на линию у водителя проверяется наличие следующих документов:

- водительское удостоверение;
- талон на право вождения транспортных средств по территории аэродрома (для водителей, направляемых для работы на территории аэродрома);
- путевой лист;
- ежесменная отметка о допуске к управлению транспортным средством по состоянию здоровья;
- пропуск для въезда на территорию аэродрома;
- свидетельство о регистрации транспортного средства (для водителей, направляемых для работы за пределами территории аэродрома);
- документ (сертификат) о прохождении государственного технического осмотра автотранспортного средства (для водителей, направляемых для работы за пределами территории аэродрома).



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	86	0	15.03.2021

3.12.1.15. При обнаружении неисправности или неукomплектованности транспортного средства подпись на путевом листе не проставляется, что запрещает выезд спецмашины на линию до устранения несоответствий.

3.12.1.16. Для обеспечения надежной работы спецмашин, безопасности их передвижения по аэродрому и предотвращения повреждений ВС на аэродроме техническое состояние спецмашин должно соответствовать требованиям, установленным ПДД.

3.12.1.17. Спецмашины должны быть укомплектованы заряженными, своевременно проверенными и опломбированными огнетушителями.

3.12.1.18. При работе спецмашины только на территории аэродрома без выезда на дороги общего пользования наличие медицинской аптечки не обязательно.

3.12.2. Движение обслуживающих транспортных средств на территории аэродрома.

3.12.2.1. На каждом аэродроме на основе *Авиационных правил РБ* и с учетом местных условий должна быть разработана Схема организации движения транспортных средств по перрону, которая утверждается руководителем аэропорта.

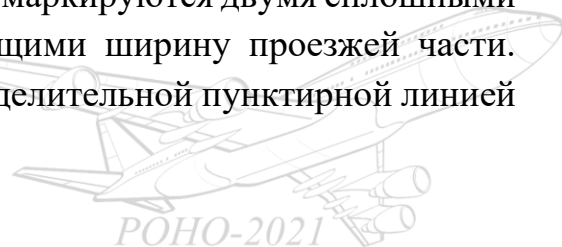
3.12.2.2. На схеме организации движения транспортных средств по перрону указывается:

- расстановка, маршруты руления (буксировки) ВС;
- места расположения оперативных стоянок и маршруты движения транспортных средств;
- зоны, запрещенные для движения транспортных средств;
- места остановки транспортных средств у ВС.

3.12.2.3. Пути движения транспортных средств, как правило, не должны совмещаться с путями руления ВС. Внешние границы путей движения транспортных средств должны проходить на расстоянии не менее 2 м от крайних точек, стоящих и рулящих ВС. Магистральные (двусторонние) пути движения транспортных средств должны быть шириной 7 м, односторонние - 3,5 м.

3.12.2.4. Пути движения транспортных средств должны быть закольцованы. Для этого между группами ВС необходимы специальные проезды шириной 3,5 - 7,0 м. При ограниченных размерах перрона для организации движения транспортных средств следует устраивать специальные дорожные покрытия, примыкающие к перрону.

3.12.2.5. Пути движения транспортных средств маркируются двумя сплошными линиями белого цвета шириной 0,1 м, обозначающими ширину проезжей части. Двусторонние пути, помимо этого, маркируются разделительной пунктирной линией



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	87	0	15.03.2021

с шагом в 1 м.

3.12.2.6. В местах разрешенного въезда в промежуток между стоянками ВС сплошная линия путей движения прерывается и заменяется пунктирной.

3.12.2.7. Места стоянок ВС оконтуриваются сплошной маркировочной линией красного цвета, обозначающей зону обслуживания ВС. При наличии ВС на МС въезд спецмашинам в данную зону разрешается только для обслуживания ВС и только под руководством ответственного должностного лица. Зона обслуживания имеет форму восьмиугольника, стороны которого должны находиться не ближе 2 м от крайних (габаритных) точек ВС.

3.12.2.8. На участки перрона, где запрещена стоянка и движение транспортных средств, установка любого оборудования или механизации, наносится маркировка запретной зоны в виде общей контуровки участка и диагональных полос красного цвета.

3.12.2.9. Расстановка ВС на перроне должна производиться в соответствии с утвержденной руководителем аэропорта Схемой расстановки и движения ВС на перроне.



Опасно!

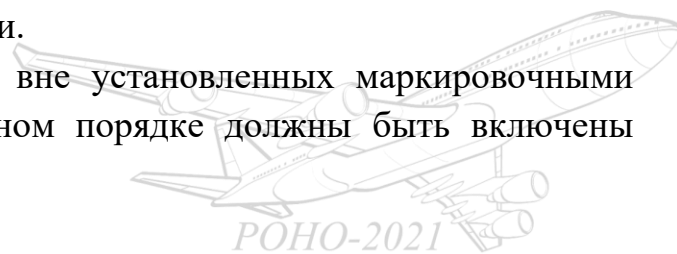
При расстановке ВС, не обеспечивающей безопасности подъезда к ним, подъезд спецмашин запрещается.

3.12.2.10. Движение транспортных средств по перрону должно осуществляться только по установленным маршрутам, отмаркированным согласно Схеме организации движения транспортных средств по перрону. Маркировка путей движения (применимо для аэропортов Республики Беларусь) должна соответствовать требованиям *Авиационных правил и авиационных правил "Сертификационные требования к аэродромам гражданской авиации Республики Беларусь"*).

3.12.2.11. В случае отсутствия маркировки или ее плохой видимости вследствие изношенности или наличия на покрытии слоя атмосферных осадков движение транспортных средств производится по установленным маршрутам согласно Схеме организации движения транспортных средств по перрону при повышенном внимании водительского состава на расстоянии не менее 3 м от любой габаритной точки ВС.

3.12.2.12. Вне маркировки разрешается передвижение только спецмашинам, выполняющим эксплуатационно-технологические операции (буксировка ВС, очистка аэродромных покрытий и другие), а также спецмашинам аварийно-спасательных расчетов и службы авиационной безопасности.

3.12.2.13. При движении спецмашин вне установленных маркировочными знаками маршрутов движения в обязательном порядке должны быть включены



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	88	0	15.03.2021

проблесковые маячки.

3.12.2.14. Водители транспортных средств во всех случаях обязаны уступать дорогу рулящим или буксируемым ВС. Спецмашины, буксирующие ВС, обязаны уступить дорогу рулящим ВС.

3.12.2.15. Перед пересечением путей руления (буксировки) ВС водитель должен остановить транспортное средство для пропуска рулящего или буксируемого ВС, обеспечив расстояние между крайними точками ВС и транспортного средства не менее 10 м.

3.12.2.16. Скорость движения транспортных средств по перрону должна быть не более 20 км/ч, на остальных участках аэродрома - не более 40 км/ч. Указанные ограничения не распространяются на спецмашины, выполняющие эксплуатационные работы на покрытиях ВПП, РД, а также спецмашины аварийно-спасательных расчетов и службы авиационной безопасности, вызванные по тревоге и передвигающиеся с включенными проблесковыми маячками.

3.12.2.17. Скорость движения спецмашин при подъезде к обслуживаемому ВС, отъезде от него и маневрировании в зоне обслуживания не должна превышать 5 км/ч.

3.12.2.18. В условиях плохой видимости и плохого состояния покрытий аэродрома скорость передвижения спецмашин и других транспортных средств по территории аэродрома уменьшается до пределов, обеспечивающих безопасное передвижение спецмашин по территории аэродрома и исключающих повреждение ВС. Движение спецмашин в этом случае производится при повышенном внимании водительского состава.



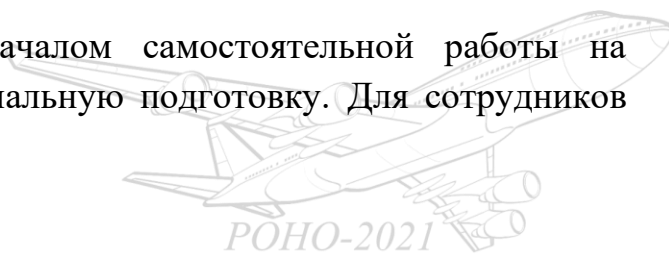
Опасно!

Запрещается выезд и движение по искусственным покрытиям аэродрома транспортных средств с загрязненными колесами, а также тракторов и других механизмов на гусеничном ходу.

3.12.3. Допуск водительского состава к управлению транспортными средствами.

3.12.3.1. Водители транспортных средств допускаются к управлению транспортными средствами на территории аэродрома только после изучения ими *Авиационных правил РБ* в части правил передвижения транспортных средств на территории аэродрома и Схемы организации движения транспортных средств по перрону данного аэродрома.

3.12.3.2. Каждый водитель перед началом самостоятельной работы на территории аэродрома должен пройти специальную подготовку. Для сотрудников



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	89	0	15.03.2021

ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт», задействованных в управлении транспортными средствами, обучение проводится в РУП «Национальный аэропорт Минск» либо в другом лицензированном центре. Подготовка водителей к самостоятельной работе на территории аэродрома включает обучение, стажировку, проверку знаний и практических навыков.

3.12.3.3. Стажировка водителя для допуска к управлению транспортными средствами на территории аэродрома имеет целью ознакомление водителя с территорией аэродрома и правилами передвижения на территории аэродрома.

3.12.3.4. В процессе стажировки водитель должен усвоить маршруты движения и правила передвижения транспортных средств на территории аэродрома.

3.12.3.5. Стажировка водителей для работы на спецмашинах должна проводиться в общем объеме не менее восьми рабочих смен, при этом водителями спецмашин, лидирующих ВС, и спецмашин-буксировщиков ВС должно быть выполнено не менее восьми соответственно лидирований и буксировок ВС.

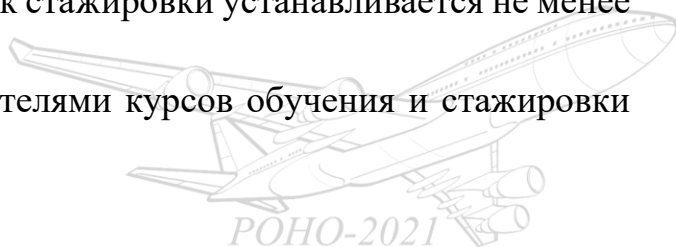
3.12.3.6. При стажировке на новый тип спецмашины для технического, коммерческого обслуживания ВС или для выполнения эксплуатационных работ на аэродроме водителя, имеющего допуски соответственно для подъезда к ВС на других спецмашинах или выполнения эксплуатационных работ на аэродроме на других спецмашинах, срок стажировки может быть сокращен до трех рабочих смен.

3.12.3.7. За установленный срок стажировки обучаемый водитель должен отстажироваться на каждом типе спецмашины, допуск к которой ему планируется оформить. В этих целях при необходимости срок стажировки в установленном порядке может быть увеличен.

3.12.3.8. Все виды стажировок водителей проводятся под руководством наиболее опытных водителей, назначенных приказом по авиационной организации. При стажировке обучаемый водитель и руководитель стажировки работают по единому графику. Управление транспортным средством на территории аэродрома с выполнением всех технологических операций на спецмашине осуществляет обучаемый водитель, при этом руководитель стажировки должен находиться в кабине спецмашины или рядом со спецмашиной. Ответственность за безопасность движения транспортного средства на территории аэродрома и исключение повреждений ВС при этом несет руководитель стажировки.

3.12.3.9. Допускается совмещать стажировку водителя для допуска к управлению транспортными средствами на территории аэродрома со стажировкой для работы на спецмашине. В этом случае срок стажировки устанавливается не менее десяти рабочих смен.

3.12.3.10. Данные о прохождении водителями курсов обучения и стажировки



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	90	0	15.03.2021

заносятся в специальный Лист стажировки водителя спецмашины, оформляемый в соответствии с *Приложением 4 к Авиационным правилам РБ*. Все записи в указанном листе стажировки удостоверяются подписью лиц, ответственных за обучение и стажировку водителей.

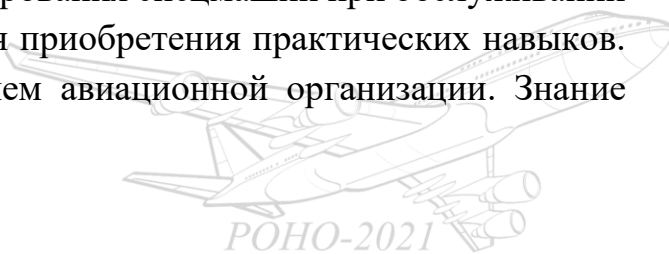
3.12.3.11. Заключение комиссии является основанием для издания приказа о допуске водителей к управлению транспортными средствами на территории данного аэродрома. На основании приказа авиационной организацией, являющейся главным юридическим лицом аэропорта, оформляется талон на право управления транспортными средствами на территории аэродрома по форме согласно *Приложению 7 к Авиационным правилам РБ*.

3.12.3.12. При нарушении водителем требований *Авиационных правил РБ* в талоне водителя на право управления транспортными средствами на территории аэродрома делается отметка соответствующими должностными лицами. Водители, имеющие в указанных талонах две отметки о нарушениях в течение одного года, могут быть допущены к работе только после повторной проверки их знаний, принятия зачетов в соответствии с *Приложением 4 к Авиационным правилам РБ* и издания приказа руководителя соответствующей авиационной организации с выдачей нового талона на право управления транспортными средствами на территории аэродрома.

3.12.4. Допуск работников авиационных организаций к руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин в зоне обслуживания ВС.

3.12.4.1. В ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» сотрудники, задействованные в ОНО, проходят только теоретическую подготовку по направлению: движение спецавтотранспорта на территории аэродрома, указанному в программе обучения по ОНО, установленной как периодическая (см. Приложение 7.4). По договорам на аутсорсинге находится обслуживание, в части касающейся, НО, включая вождение спецавтотранспорта на территории аэродрома, топливозаправки и противо- / анти-обледенительной обработки. Ежегодно проводится анкетирование с целью проверки соответствия ОК требованиям ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» (подробно п.1.2.6.4. – 1.2.6.7. данного Руководства).

3.12.4.2. Работники авиационных организаций перед началом самостоятельной работы по руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин в зоне обслуживания ВС должны пройти занятия по изучению требований *Авиационных правил РБ* и схем подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин при обслуживании различных типов ВС, а также стажировку для приобретения практических навыков. Срок стажировки определяется руководителем авиационной организации. Знание



 Авиакомпания ТрансАВИАэксперт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	91	0	15.03.2021

работником авиационной организации обязанностей руководителя подъездом спецмашин к ВС и уровень приобретенных навыков проверяются специально созданной приказом по соответствующей авиационной организации комиссией и оформляются протоколом.

3.12.4.3. Допуск работников авиационных организаций к руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин в зоне обслуживания ВС оформляется приказом по авиационной организации с одновременной выдачей им удостоверений. Для специалистов служб инженерно-авиационного обеспечения полетов, имеющих Свидетельство авиационного специалиста, делается запись в разделе XIII данного свидетельства о допуске к руководству подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин в зоне обслуживания ВС без выдачи вышеуказанных удостоверений.

3.12.4.4. При нарушении работниками авиационных организаций, руководящими подъездом, отъездом и маневрированием спецмашин при обслуживании ВС, требований *Авиационных правил РБ* в их удостоверениях делается соответствующая отметка. Должностные лица, имеющие две отметки о нарушениях в течение одного года, допускаются к работе только после повторной проверки их знаний и практических навыков и издания приказа руководителя соответствующей авиационной организации с выдачей нового удостоверения.

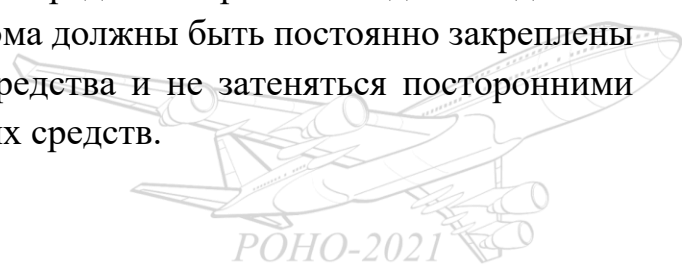
3.12.4.5. При подготовке к весенне-летнему и осенне-зимнему периодам с работниками, руководящими подъездом спецмашин к ВС, проводится техническая учеба с принятием зачетов по знанию ими обязанностей руководителей подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин в зоне обслуживания ВС.

3.12.5. Допуск транспортных средств на территорию аэродрома.

3.12.5.1. Транспортные средства, допускаемые к эксплуатации только на аэродроме, должны иметь гаражные номера, которые наносятся на передние левые и правые дверки транспортных средств. Присвоение транспортным средствам гаражных номеров должно регистрироваться в специальном реестре ССТ (служба обеспечения спецтранспортом).

3.12.5.2. Допуск на территорию аэродрома транспортных средств должен производиться только по пропускам, которые подразделяются на постоянные, временные и разовые и выдаются авиационной организацией, являющейся главным юридическим лицом аэропорта.

3.12.5.3. Пропуска на транспортные средства при нахождении данных транспортных средств на территории аэродрома должны быть постоянно закреплены на лобовом стекле кабины транспортного средства и не затеняться посторонними предметами или оборудованием транспортных средств.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	92	0	15.03.2021

3.12.5.4. Постоянные пропуска выдаются на транспортные средства авиационных организаций Республики Беларусь, базирующихся или осуществляющих аэропортовую деятельность по обеспечению полетов на данном аэродроме. Постоянные пропуска выдаются на срок до одного года.

3.12.5.5. Временные пропуска выдаются на транспортные средства организаций, которые выполняют работы на территории аэродрома или деятельность которых связана с необходимостью въезда на территорию аэродрома, при условии наличия в данной организации водительского состава, прошедшего специальную подготовку и имеющего допуск для самостоятельного управления транспортными средствами на территории данного аэродрома.

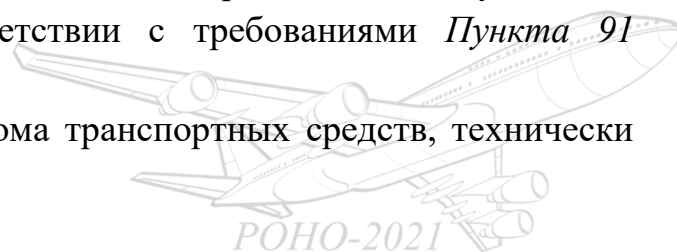
3.12.5.6. Разовые пропуска выдаются на транспортные средства для разового въезда на территорию аэродрома. Разовые пропуска действуют только в течение одного указанного в них дня и изымаются при выезде транспортного средства с территории аэродрома.

3.12.5.7. В пропусках должна содержаться следующая информация:

- название аэропорта;
- вид (для временных и разовых пропусков) и номер пропуска;
- срок действия пропуска (для постоянных и временных пропусков) или дата действия (для разовых пропусков);
- тип (марка) транспортного средства;
- государственный регистрационный номер (для транспортных средств авиационных организаций допускается гаражный номер);
- организация-владелец транспортного средства;
- фамилия, инициалы водителя транспортного средства (для разовых пропусков);
- должность, фамилия, инициалы должностного лица, сопровождающего транспортное средство (для разовых пропусков);
- дата выдачи пропуска.

3.12.5.8. Водитель транспортного средства, въезжающего на территорию аэродрома, должен иметь при себе талон на право управления транспортными средствами на территории данного аэродрома. При отсутствии указанного талона у водителя въезд на территорию аэродрома и все передвижения по территории аэродрома транспортного средства под управлением данного водителя производятся только в сопровождении должностного лица авиационной организации, допущенного к выполнению данных функций в соответствии с требованиями *Пункта 91 Авиационных правил РБ*.

3.12.5.9. Въезд на территорию аэродрома транспортных средств, технически



 Авиакомпания ТрансАВИАэксперт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	93	0	15.03.2021

неисправных, с неудовлетворительным внешним видом, загрязненными колесами, не допускается.

3.12.5.10. Въезд на территорию аэродрома личных транспортных средств не допускается.


3.12.5.11. Перед въездом на территорию аэродрома водители сторонних организаций проходят инструктаж по правилам движения транспортных средств по территории аэродрома. Инструктаж проводится должностными лицами службы, авиационной организации, в ведение которой они прибыли. Инструктаж проводится по специально разработанной инструкции для водителей сторонних организаций по правилам передвижения по аэродрому.

3.12.5.12. Результаты инструктажа фиксируются путем подписи водителей сторонних организаций на последнем листе экземпляра инструкции для водителей сторонних организаций.

3.12.5.13. Для водителей транспортных средств сторонних организаций, выполняющих работы на территории аэродрома в течение длительного периода, главным юридическим лицом аэропорта может быть организовано обучение по программе подготовки водителей транспортных средств, допускаемых для работы на территории аэродрома, без права подъезда к ВС и выполнения эксплуатационно-технологических работ на территории аэродрома. После обучения и проверки знаний специальной комиссией водителям выдается талон на право управления транспортными средствами на территории аэродрома согласно *Приложения 7 Авиационных правил РБ*, а на транспортное средство сторонней организации - временный пропуск.

3.12.5.14. Вышеуказанные талоны и временные пропуска выдаются на срок не более чем 6 месяцев. По истечении указанного срока водители должны пройти проверку знаний правил передвижения на территории аэродрома с продлением срока действия талонов. Просроченные талоны и пропуска считаются недействительными.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		3	94	0	15.03.2021

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		4	1	3	01.11.2023

СОДЕРЖАНИЕ

ГЛАВА 4. АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ.....	2
4.1. Политика ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» в области авиационной безопасности	2
4.3. Безопасность борtpитания и бортовых запасов.....	8
4.4. Меры безопасности при уборке на борту ВС.....	9
4.5. Безопасность ВС.....	10
4.6. Ответные действия в связи с актами незаконного вмешательства в деятельность авиакомпании.....	15
4.7. Процедуры по действиям в чрезвычайных ситуациях.....	17



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		4	2	0	15.03.2021

ГЛАВА 4. АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

4.1. ПОЛИТИКА ОАО «АВИАКОМПАНИЯ ТРАНСАВИАЭКСПОРТ» В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

4.1.1. Политика ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» в области авиационной безопасности заключается в обеспечении безопасности, регулярности и эффективности её деятельности посредством выполнения мероприятий, предусмотренных *Программой авиационной безопасности* компании и направленных на обеспечение безопасности жизни и здоровья членов экипажей и персонала компании во время выполнения ими своих служебных обязанностей, предупреждение актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, в деятельность компании, а также попыток нанесения ей экономического ущерба.

4.1.2. Применительно к области обеспечения авиационной безопасности миссия компании видится как реализация функции эффективного управления системой авиационной безопасности, основанной на международных стандартах, но чувствительной и гибкой к их изменениям, что позволяет полностью удовлетворять потребительские ожидания по безопасности реализуемых авиаперевозок.

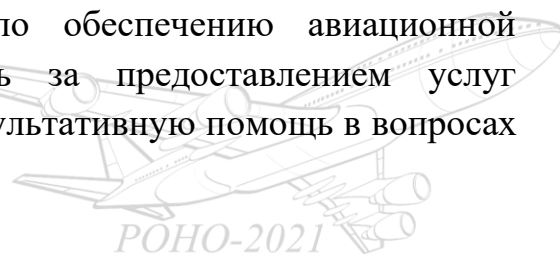
4.1.3. Мероприятия по авиационной безопасности осуществляются в соответствии с действующим белорусским законодательством и с учетом стандартов и рекомендуемой практикой ICAO, законодательством Евросоюза, а также стандартов IOSA Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA).


4.1.4. На территории иностранных государств применяются меры обеспечения защиты деятельности международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, предусмотренные законодательством страны пребывания ВС.

4.1.5. При наличии различий в требованиях обеспечения авиационной безопасности для компании приоритет имеют более жесткие требования или более высокие регулирующие требования.

4.1.6. В аэропортах часть функций по обеспечению авиационной безопасности делегируется поставщикам услуг (службам авиационной безопасности аэропортов; специализированным компаниям, выполняющим исключительно процедуры по авиационной безопасности; обслуживающим компаниям).

4.1.7. Обязательства обслуживающей компании, обеспечивающей выполнение процедур по авиационной безопасности при обслуживании рейсов компании, фиксируются в договоре. Специалисты САБ участвуют в процедуре выбора поставщика и контроля качества его услуг по обеспечению авиационной безопасности, а также осуществляют контроль за предоставлением услуг поставщиками и оказывают всю необходимую консультативную помощь в вопросах




 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		4	3	0	15.03.2021

авиационной безопасности. Цель проведения процедур по контролю деятельности поставщика состоит в установлении соответствия услуг установленным международным, национальным стандартам в области обеспечения авиационной безопасности и полноты исполнения обязательств по заключенным контрактам и соглашениям.

4.1.8. Руководство компании требует от персонала и обслуживающей компании, обеспечивающих обслуживание воздушных судов компании в аэропортах по договорам, строгого соблюдения установленных требований по обеспечению авиационной безопасности; проводит постоянный контроль выполнения установленных требований, анализ выявленных отклонений от стандартов, содержащихся в Программе авиационной безопасности; разрабатывает меры по устранению потенциальных опасностей и отрицательных тенденций.




 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		4	4	2	01.07.2022

ПОЛИТИКА ОАО «АВИАКОМПАНИЯ ТРАНСАВИАЭКСПОРТ» В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Авиационная безопасность является одним из приоритетных направлений деятельности авиакомпании. Целью настоящей Политики является соблюдение требований законодательства Республики Беларусь и принятых государством международных обязательств, направленных на обеспечение безопасности членов экипажа и авиаперсонала авиакомпании во время выполнения ими своих служебных обязанностей, предупреждение актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, а также случаев нанесения экономического ущерба авиакомпании. Руководство и все работники несут персональную ответственность за достижение и поддержание высокого уровня авиационной безопасности.


Мы берем на себя обязательства:

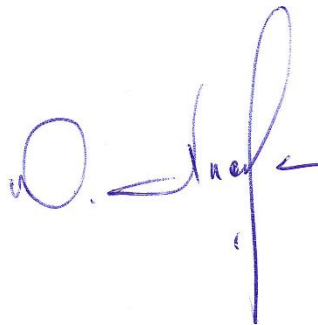
- внедрять и развивать в авиакомпании позитивную культуру авиационной безопасности, пропагандировать понимание и достижение ее целей, а также соблюдение требований авиационной безопасности;
- определить для всего авиаперсонала сферу их ответственности в отношении обеспечения авиационной безопасности авиакомпании и функционирования системы управления авиационной безопасностью;
- в эффективном функционировании системы обеспечения авиационной безопасности как неотъемлемой части условия деятельности и развития авиакомпании, сотрудничества с заказчиками чартерных программ и рейсов, гарантии безопасной работы на рынках грузоперевозок;
-  • проводить постоянный мониторинг (по материалам из различных источников) стран и аэропортов назначения с нестабильной военно-политической обстановкой, где осуществляются полёты воздушных судов авиакомпании;
- гарантировать, что против любого работника, который сообщит о проблемах в обеспечении авиационной безопасности, не будет принято никаких мер, за исключением случаев, если такое сообщение небезосновательно укажет на противоправные действия, грубую халатность или на преднамеренное нарушение правил или процедур со стороны такого работника;
- определять и применять процедуры выявления источников угроз и управления рисками для авиационной безопасности, включая представления данных о фактах, угрожающих авиационной безопасности, с целью устранения или уменьшения риска;
- соблюдать соответствующие правовые и нормативные требования и стандарты в области авиационной безопасности;



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		4	5	2	01.07.2022

- обеспечивать наличие квалифицированных и подготовленных работников для реализации стратегии процессов обеспечения авиационной безопасности;
- гарантировать всему персоналу авиакомпании предоставление адекватной и надлежащей информации об авиационной безопасности и осуществление его соответствующей подготовки, поручение работникам только тех задач, которые соизмеримы с их квалификацией;
- постоянно пересматривать и совершенствовать настоящую Политику, а также систему авиационной безопасности авиакомпании посредством управленческих решений, которые обеспечивают реализацию соответствующих и действенных мер;
- взаимодействовать с авиационным персоналом аэропортов в области строгого соблюдения установленных требований по обеспечению авиационной безопасности;
- гарантировать в авиакомпании создание необходимых условий и выделение ресурсов для обеспечения безопасности и качества предоставляемых услуг.


 Директор ОАО «Авиакомпания
Трансавиаэкспорт»
09.09.2021



Ю.В. Хлебус



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		4	6	3	01.11.2023

4.2. БЕЗОПАСНОСТЬ ГРУЗА

✔ [4.2.1. Груз, принимаемый к перевозке рейсами компании, в обязательном порядке должен сопровождаться документированными сведениями о его характере, содержимом, количестве мест, весе, характере упаковки и иметь официальное подтверждение о том, что в нем не содержатся вещества и компоненты, запрещенные к перевозке воздушным транспортом. Со стороны грузоотправителя также предоставляется декларация безопасности груза.

✔ 4.2.2. Ответственность за содержание отправок, их безопасность при авиаперевозке лежит на грузоотправителе и установлена законодательством Республики Беларусь, Воздушным кодексом, Правилами воздушных перевозок (включая действующие нормативные документы в области перевозок опасных и специальных грузов). Принятый от грузоотправителя груз находится под ответственностью авиакомпании (Командира ВС).

✔ 4.2.3. К перевозке принимаются только те грузы, которые надлежащим образом классифицированы, упакованы, маркированы, описаны в перевозочной документации и прошедшие предполетный досмотр. Груз, принимаемый к перевозке на ВС у аэропорта, должен иметь подтвержденный статус безопасности путём предоставления аэропортом Декларации безопасности партии груза либо предоставления штампа о досмотре груза на сопроводительных документах.

4.2.4. Все грузы, отправляемые авиационным транспортом из Республики Беларусь, по территории Беларуси, следующие транзитом/трансфером через территорию Беларуси из аэропортов за пределами Беларуси/ в аэропорты за пределами Беларуси, принимаемые либо принятые к перевозке от всех грузоотправителей / с рейсов иных авиакомпаний без исключения, подлежат обязательному 100% предполетному досмотру в аэропортах Республики Беларусь.

4.2.5. Программа известного грузоотправителя в авиакомпании не применяется.



Внимание!

Исключения: грузы/почта, освобожденные от досмотра в соответствии с государственными требованиями Республики Беларусь. Трансферные и транзитные грузы, почта и бортовые запасы воздушного судна подлежат обязательному предполетному досмотру в промежуточных аэропортах до их смешивания с досмотренными грузами, почтой и бортовыми запасами воздушного судна, для которых данный пункт перевозки является начальным.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		4	7	3	01.11.2023

4.2.6. Досмотр груза проводится подразделениями досмотра аэропорта пребывания на специально оборудованных и оснащённых участках грузового терминала (для РУП «Национальный аэропорт Минск» – подразделением досмотра службы авиационной безопасности и режима (далее – САБиР).

4.2.7. Пункты досмотра грузов оборудуются в аэропортах, где осуществляется их перевозка, рентгенотелевизионными стационарными и, при необходимости, переносными интроскопами, аппаратурой для обнаружения взрывчатых веществ и опасных жидкостей и другими техническими средствами.

4.2.8. Все необходимое оборудование для перевозки грузов, погрузочные устройства должны быть расположены в контролируемой зоне аэропортов и находиться под наблюдением соответствующего персонала, с целью защиты от несанкционированного доступа.


4.2.9. Весь персонал, работающий в зонах обработки груза, должен быть проверен должным образом перед приемом на работу и пройти соответствующее обучение. Должен иметь соответствующие пропуска для доступа в данные зоны и носить их на видном месте верхней одежды.

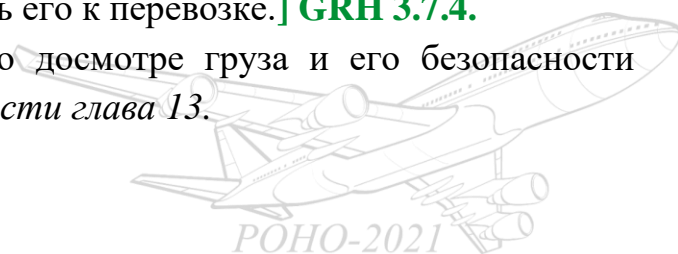
4.2.10. Доставка досмотренных грузов, их погрузка на ВС производится работниками специального подразделения в сопровождении и под контролем инспекторов службы авиационной безопасности аэропортов.

4.2.11. Транзитный груз, прибывший в аэропорт, может не досматриваться повторно, если во время его нахождения на борту ВС авиакомпании были соблюдены меры по предотвращению несанкционированного доступа к ВС, за исключением грузов, доставляемых в конечные пункты, расположенные на территории государств – членов Европейского союза.

4.2.12. Трансферный груз, прибывший в аэропорт, не досматривается повторно, если соблюдены все требования по авиационной безопасности во время его перевозки на ВС авиакомпании и его перегрузки на другие ВС, за исключением грузов, доставляемых в конечные пункты, расположенные на территории государств – членов Европейского союза.

4.2.13. В случае возникновения подозрений о безопасности груза, в том числе и трансферного груза, или наличия информации о готовящихся актах незаконного вмешательства, авиакомпания имеет право потребовать от администрации аэропорта повторной проверки груза на безопасность, принять решение о задержке его отправления на 24 часа до погрузки на борт ВС и (или) при наличии оснований полагать, что груз не безопасен, не принимать его к перевозке.] **GRH 3.7.4.**

 4.2.14. Более подробно информация о досмотре груза и его безопасности описана в *Программе авиационной безопасности глава 13.*



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		4	8	0	15.03.2021

4.3. БЕЗОПАСНОСТЬ БОРТПИТАНИЯ И БОРТОВЫХ ЗАПАСОВ


4.3.1. Предполетный досмотр бортовых запасов производится в обязательном порядке с целью обеспечения безопасности членов экипажа, а также пресечения возможных попыток провоза оружия, боеприпасов, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке воздушным транспортом.

4.3.2. Основной задачей предполетного досмотра бортовых запасов является своевременное предупреждение и пресечение попыток закладки в контейнеры взрывчатых, легковоспламеняющихся, отравляющих веществ и предметов, которые могут быть использованы в качестве орудия угрозы или нападения на экипаж с целью их захвата или могут явиться причиной чрезвычайного происшествия.

4.3.3. Досмотр осуществляется различными видами и способами с применением технических и специальных средств в рамках требований и в порядке, описанном в соответствующих нормативных документах аэропорта и страны отправления. У борта воздушного судна компании обслуживающей компании, ответственный за прием бортового питания на борт воздушного судна, проверяет целостность всех стикеров и пломб и все необходимые сопроводительные документы.

4.3.4. Для исключения задержек ВС, работники цеха питания и сотрудники службы авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта) ежесуточно уточняют и согласовывают временной график подготовки питания к закладке в контейнеры к каждому рейсу. Обязательно предоставляется время на досмотр контейнеров сотруднику службы авиационной безопасности. Предполетный досмотр бортовых запасов может производиться как визуально, так и с использованием технических средств досмотра.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		4	9	3	01.11.2023

4.4. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ УБОРКЕ НА БОРТУ ВС

✔ 4.4.1. Уборка на борту ВС авиакомпании производится персоналом участка ремонта ВС (мойщиком ВС) цеха технического обслуживания (далее – ЦТО) авиакомпании при нахождении ВС на стоянке в РУП «Национальный аэропорт Минск».

✔ 4.4.2. Уборка на борту ВС производится мойщиком ВС под руководством руководителя работ на ВС (инженера, авиационного техника), назначенного ведущими инженерами по техническому обслуживанию, ремонту и диагностики авиационной техники, участков по техническому обслуживанию или начальника ЦТО авиационной техники АТБ.

✔ 4.4.3. Начальник ЦТО гарантирует, что на борт ВС попадает только проверенное на предмет безопасности оборудование и средства уборки и отвечает за все действия, производимые персоналом по уборке ВС.

4.4.4. Чистящие материалы и средства для уборки ВС хранятся в отдельном инвентарном помещении на охраняемой территории авиационно-технической базы авиакомпании.

4.4.5. Весь персонал, ответственный за уборку на борту ВС, должен отвечать всем требованиям безопасности. На борт ВС должно попадать оборудование и средства только поставщика услуг, при этом проверенные на предмет безопасности.

✔ 4.4.6. Уборка ВС за рубежом во время стоянки ВС осуществляется персоналом поставщиков услуг по уборке на борту ВС под контролем инженерно-технического персонала, включённого в задание на полёт.

✔ 4.4.7. В случае обнаружения на борту ВС при уборке подозрительных предметов, персонал, производящий уборку, незамедлительно ставит в известность лицо, ответственное за уборку ВС, либо ответственное лицо экипажа, представителя авиакомпании или представителя аэропорта.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		4	10	3	01.11.2023

4.5. БЕЗОПАСНОСТЬ ВС

[4.5.1. ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» обеспечивает безопасность воздушных судов с целью недопущения актов незаконного вмешательства (далее АНВ) с помощью следующих мер авиационной безопасности:

- предполетный досмотр членов экипажа и других лиц, вписанных в задание на полет ВС;
- охрана ВС и контроль доступа к ВС;
- предполетная проверка и специальный осмотр ВС;
- стикерование (опечатывание) ВС;
- меры безопасности в ходе выполнения полета;
- обеспечение экипажа документацией по авиационной безопасности.

4.5.2. Предполетный досмотр членов экипажа, других лиц, вписанных в задание на полет (далее – членов экипажа), лиц, сопровождающих груз, а также вещей, находящихся при них, производится в целях:

4.5.2.1. своевременного предупреждения и пресечения попыток проникновения на борт ВС лиц с предметами и веществами, которые могут быть использованы в качестве орудия нападения на экипаж ВС с целью захвата (угона) ВС или могут явиться причиной чрезвычайного происшествия;

4.5.2.2. предотвращения незаконного провоза взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся, радиоактивных веществ, оружия, боеприпасов, других опасных веществ и предметов;

4.5.2.3. выявления среди сопровождающих груз лиц, вынашивающих намерения захвата ВС или других преступных действий, а также находящихся в розыске;

4.5.2.4. повышения общего уровня обеспечения безопасности полетов.

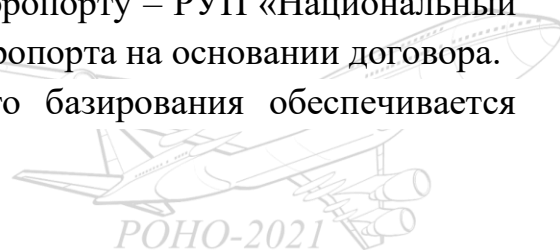
4.5.3. Воздушные суда в целях обеспечения их безопасности должны постоянно находиться под охраной подразделения ВОХР аэропорта или под контролем членов экипажа воздушных судов, либо инженерно-технического персонала авиакомпании.


4.5.3.1. Оставлять ВС авиакомпании без охраны или контроля при любых обстоятельствах категорически запрещается.

4.5.3.2. Охрана ВС авиакомпании осуществляется в соответствии с требованиями Инструкции о порядке размещения, приема-передачи и охраны воздушных судов ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт».

4.5.3.3. Охрана ВС авиакомпании в базовом аэропорту – РУП «Национальный аэропорт Минск» осуществляется отрядом ВОХР аэропорта на основании договора.

4.5.3.4. Охрана ВС в аэропортах временного базирования обеспечивается



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		4	11	3	01.11.2023

подразделениями военизированной охраны (службой авиационной безопасности) аэропортов, вооруженными силами государств, полицией или контингентом миротворческих сил в соответствии с порядком, установленным в данных аэропортах.

4.5.3.5. В случае отсутствия в аэропортах временного базирования указанных подразделений, охрана ВС осуществляется членами экипажа ВС по решению командира ВС.

4.5.4. Усиленные меры по защите ВС от актов незаконного вмешательства принимаются:

- в период подготовки к полету;
- при погрузочно-разгрузочных работах;
- на всех стадиях технологического процесса их заправки топливом;
- при высоком уровне угрозы акта незаконного вмешательства.

4.5.5. В указанных случаях на месте стоянки поддерживается режим, обеспечивающий предотвращение доступа посторонних лиц и транспортных средств, контроль за работой обслуживающего персонала, транспортных средств и загрузкой на борт ВС груза.

4.5.6. Ответственность за безопасность и охрану ВС в базовом аэропорту возлагается на:

- отряд ВОХР аэропорта после принятия ВС под охрану;
- члена экипажа, принявшего ВС для выполнения полета;
- представителя инженерно-технического персонала авиакомпании, принявшего ВС для проведения технических работ.

4.5.7. Ответственность за ВС несет то должностное лицо, подпись которого о приеме ВС в журнале приема-сдачи ВС под охрану (бортовом журнале) является последней.

4.5.8. Для обеспечения безопасности ВС, размещенных на стоянках в контролируемой зоне аэропорта, осуществляются следующие мероприятия:

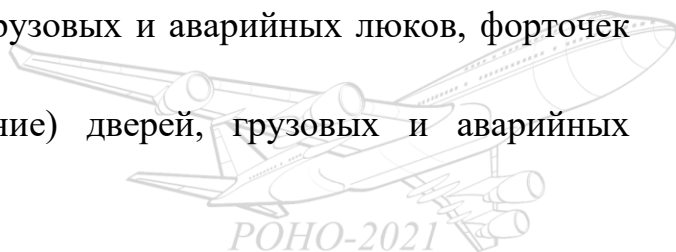
4.5.8.1. обязательные мероприятия:

4.5.8.1.1. допуск в контролируемую зону размещения стоянок ВС любого персонала на основе проверки анкетных данных, а также оперативной необходимости;

4.5.8.1.2. досмотр персонала, груза, транспортных средств, бортового питания, бортоприпасов для предотвращения несанкционированного проноса оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств или предметов на борт ВС;

4.5.8.1.3. запираение входных дверей, грузовых и аварийных люков, форточек кабин ВС;

4.5.8.1.4. опломбирование (опечатывание) дверей, грузовых и аварийных



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		4	12	3	01.11.2023

люков ВС, открывающихся снаружи;

4.5.8.1.5. удаление и блокировка находящихся вблизи ВС трапов, стремянок, загрузочных устройств и приспособлений, других устройств наземного обслуживания;

4.5.8.1.6. обеспечение противопожарного режима на стоянке воздушного судна;

4.5.8.1.7. установка заземления;

4.5.8.1.8. установка противооткатных упоров под колеса ВС;

4.5.8.1.9. освещение в условиях плохой видимости (темное время суток) места стоянки ВС;

4.5.8.1.10. осуществление охраны ВС и проведение задержания всех лиц и транспортных средств, у которых нет основания для доступа к ВС.

4.5.8.2. дополнительные мероприятия:

4.5.8.2.1. защита наиболее уязвимых мест ВС с помощью чехлов, заглушек, крышек;

4.5.8.2.2. установка специальных противоугонных устройств при необходимости;

4.5.8.2.3. размещение ВС в зоне, визуально наблюдаемой и/или оборудованной системой видеонаблюдения;

4.5.8.2.4. размещение ВС вдали от ограждений, зданий, что обеспечивает более трудоемкий доступ к ВС;

4.5.8.2.5. патрулирование с использованием принципа непредсказуемости.

4.5.9. Указанные мероприятия могут применяться частично или в комплексе, в зависимости от уровня угрозы и должны быть достаточными для обеспечения безопасности ВС.

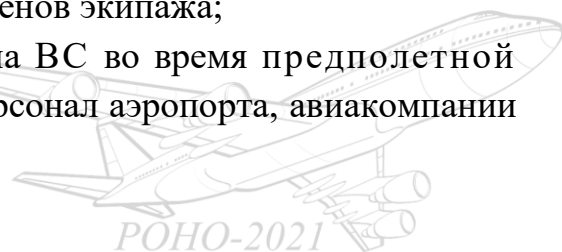
4.5.10. Предполетная проверка и специальный осмотр.

4.5.10.1. Общие требования к проведению предполетной проверки и специального осмотра:

4.5.10.1.1. С начала предполетной проверки (специального осмотра) до вылета ВС обеспечивается контроль доступа к ВС для недопущения посторонних лиц;

4.5.10.1.2. Предполетная проверка (специальный осмотр) ВС производится только после покидания ВС сотрудниками бытовых служб (уборка, экипировка и т.п.) до начала погрузки грузов, почтовых отправок, бортового питания и посадки лиц, сопровождающих груз. Если лица, сопровождающие груз, находятся на стоянке, они должны быть под постоянным наблюдением членов экипажа;

4.5.10.1.3. Право доступа к месту стоянки и на ВС во время предполетной проверки (специального осмотра) имеет только персонал аэропорта, авиакомпании



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		4	13	3	01.11.2023

для выполнения служебных обязанностей по техническому обслуживанию и эксплуатации ВС. Такой персонал (представители) должен иметь пропуска установленного образца. При выполнении международного рейса на ВС допускаются представители органов пограничного и таможенного контроля.

4.5.10.2. Предполетная проверка ВС осуществляется:

- в базовом аэропорту – представителями инженерно-технического персонала АТБ, ответственными за выполнение работ по обеспечению вылета;
- во внебазовом аэропорту - представителями инженерно-технического персонала, включенными в задание на полет.

4.5.10.3. Предполетная проверка включает обязательный визуальный осмотр доступных зон ВС согласно чек-листам предполетной проверки (специального осмотра) ВС Ил-76ТД и Боинг 747 (*Приложения 5, 6 к Программе авиационной безопасности*).

4.5.10.4. Специальный осмотр ВС производится в следующих случаях:

4.5.10.4.1. если ВС не находилось по каким-либо причинам под охраной или доступ к ВС не контролировался;

4.5.10.4.2. по распоряжению директора авиакомпании или запросу уполномоченных должностных лиц;

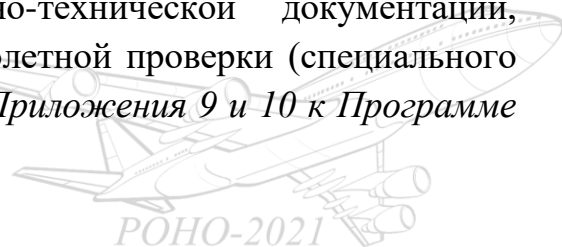
4.5.10.4.3. если получена информация об угрозе совершения акта незаконного вмешательства в отношении данного ВС;

4.5.10.4.4. если обнаружено повреждение стикеров (оттисков печатей) на ВС, находящемся под охраной.

4.5.10.4.5. Специальный осмотр ВС в базовом аэропорту проводится сотрудниками Минского отдела внутренних дел на воздушном транспорте, имеющими специальную подготовку, в присутствии лиц, хорошо знающих конструкцию самолета. При необходимости, к участию в таком осмотре ВС привлекаются специалисты по взрывным устройствам.

4.5.10.4.6. В случаях проведения специального осмотра в других аэропортах, в которых отсутствуют указанные специалисты, а также проведения специального осмотра в полете, специальный осмотр проводится членами экипажа. При необходимости может привлекаться персонал аэропорта.

4.5.10.4.7. Для организации целенаправленной работы и исключения пропуска мест возможной закладки взрывного устройства специальный осмотр ВС проводится по маршруту, указанному в эксплуатационно-технической документации, руководствуясь Схемami контрольных мест предполетной проверки (специального осмотра) воздушных судов Ил-76ТД и Боинг 747 (*Приложения 9 и 10 к Программе*



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		4	14	3	01.11.2023

авиационной безопасности).

4.5.10.5. **Стикерование (опечатывание) ВС** осуществляется для предотвращения проникновения на борт ВС посторонних лиц, закладки взрывчатых веществ, хищений груза и авиационного оборудования, а также иных актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

4.5.10.6. Стикерованию (опечатыванию) подлежат двери и люки, доступ к которым, как правило, возможен без применения средств перронной механизации (трапов, стремянок и т.п.).

4.5.10.7. На ВС Ил-76ТД стикерованию (опечатыванию) подлежат:

- входная дверь левая / правая;
- багажный люк № 1, 2, 3;
- лючок левого / правого отсека аккумуляторных батарей;
- лючок штуцеров заправки и лючок щитка заправки топливом (допускается опечатывать одной печатью с перекрытием обоих лючков).

4.5.10.8. На ВС Боинг 747 стикерованию (опечатыванию) подлежат:

- отсек оборудования в носовой части фюзеляжа;
- отсек оборудования в средней части фюзеляжа;
- дверь отсека для сыпучих грузов;
- входная дверь левая № 1.

4.5.10.9. Схемы опечатывания ВС Ил-76ТД показаны в приложении 7 к Программе авиационной безопасности; ВС Боинг 747 – в приложении 8 к Программе авиационной безопасности.


4.5.10.10. Стикерование (опечатывание) ВС осуществляется с помощью саморазрушающейся пломбы-наклейки (стикера) или пластилина.

4.5.10.11. Стикер или пластилин наносятся на места разрыва соединений таким образом, чтобы устранить возможность несанкционированного вскрытия дверей, люков (лючков и т.п.) без повреждения стикеров (оттисков печатей). Поверх пластилина делается оттиск металлической печати с номером. Стикер должен быть с номером, при попытке вскрытия на нем должна появиться надпись «вскрыто» («opened»).

4.5.10.12. Стикерование (опечатывание) в базовом аэропорту РУП «Национальный аэропорт Минск» осуществляется инженерно-техническим персоналом ЦТО АТБ, а в случае необходимости – членами экипажа ВС или представителями подразделений авиационной безопасности.

4.5.10.13. Меры авиационной безопасности, обеспечивающие безопасность воздушных судов подробно описаны в *Программе авиационной безопасности* ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт».



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		4	15	3	01.11.2023

4.6. ОТВЕТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ В СВЯЗИ С АКТАМИ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АВИАКОМПАНИИ

4.6.1. Любой работник авиакомпании, получив информацию об угрозе либо совершении акта незаконного вмешательства (далее – АНВ) обязан незамедлительно любым возможным способом доложить содержание этой информации своему непосредственному руководителю или диспетчеру СПиОП, а те, в свою очередь, незамедлительно докладывают директору и начальнику САБ. Затем информация передается согласно Схеме связи и оповещения (*Приложение 2 к Программе авиационной безопасности*), при этом Минский отдел внутренних ОВД на ВТ информируется в первую очередь.

4.6.2. Во всех случаях АНВ в деятельность гражданской авиации, касающихся ВС, объектов авиакомпании в РУП «Национальный аэропорт Минск» (угроза взрыва, нападение на ВС, захват заложников и др.) для принятия мер и дальнейшего разбирательства привлекается начальник САБ авиакомпании.

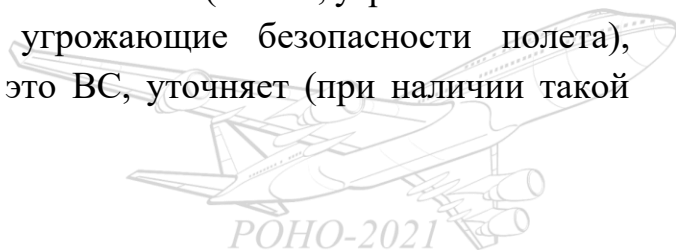
4.6.3. В целях противодействия АНВ в деятельность авиакомпании и преодоления (ликвидации) их негативных последствий в авиакомпании разработан План действий по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства в деятельность ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» (далее – План по АНВ).


4.6.4. Каждый вариант действий, предусмотренных Планом по АНВ, отрабатывается в период обучения работников авиакомпании в целях овладения ими знаниями, умениями и навыками противодействия АНВ, а также поддержания эффективности плана.

4.6.5. Основной целью Плана является сохранение жизни и здоровья работников авиакомпании и других лиц, перевозимых грузов, а также возобновление нормальной деятельности гражданской авиации.

4.6.6. Авиакомпания участвует в мероприятиях по пресечению АНВ в ее деятельность в пределах своей компетенции. При проведении специальной операции по пресечению АНВ в деятельность авиакомпании непосредственное руководство мероприятиями по его пресечению и минимизации возможных негативных последствий осуществляет республиканский оперативный штаб, в состав которого входит директор авиакомпании.

4.6.7. При получении с борта ВС авиакомпании информации (сигнала) о возникновении чрезвычайной ситуации, связанной с АНВ (захват, угроза захвата или взрыва, другие экстремистские действия, угрожающие безопасности полета), диспетчер ОВД, в зоне которого находится это ВС, уточняет (при наличии такой



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		4	16	3	01.11.2023

возможности) характер незаконного вмешательства, решение командира ВС и безотлагательно информирует о возникновении аварийной ситуации руководителя полетов, смежные диспетчерские пункты по направлению полета и экипажи других ВС, находящихся под его управлением (при наличии угрозы безопасности полета этих ВС).

4.6.8. Руководитель полетов и диспетчеры органа ОВД до прибытия ответственного лица оперативного штаба предоставляют командиру ВС необходимую в сложившейся ситуации информацию.

4.6.9. ВС авиакомпании, ставшему объектом АНВ, должен быть предоставлен органами ОВД приоритет в обслуживании, пользовании средствами связи, необходимая в сложившейся ситуации информация и другое необходимое ему обеспечение.

4.6.10. Аэропорты Республики Беларусь должны оставаться открытыми и доступными для ВС, подвергшихся АНВ.

4.6.11. Во всех случаях при получении угрозы взрыва ВС, находящегося на земле, авиакомпания во взаимодействии с руководством аэропорта и по согласованию с правоохранительными органами организует и осуществляет:

4.6.11.1. высадку с борта ВС членов экипажа, лиц, сопровождающих груз вместе с вещами, находящимися при них и проведение их повторного досмотра;

4.6.11.2. выгрузку перевозимых грузов, почтовых отправок, а также находящихся на ВС бортового питания и бортовых припасов и проведение их повторного досмотра;

4.6.11.3. буксировку ВС на изолированную стоянку;

4.6.11.4. осмотр ВС специально подготовленными сотрудниками правоохранительных органов во взаимодействии с инженерно-техническим персоналом авиакомпании в целях поиска и обнаружения взрывных устройств;

4.6.11.5. иные необходимые действия в соответствии с Планом по АНВ.

4.6.12. При возникновении АНВ на ВС авиакомпании, в районе специальной изолированной стоянки ВС должны быть развернуты необходимые аварийно-спасательные средства. Одновременно производится блокировка ВС, в отношении которого совершен АНВ, с целью исключения его несанкционированного взлета.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		4	17	3	01.11.2023

4.7. ПРОЦЕДУРЫ ПО ДЕЙСТВИЯМ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ



4.7.1. Процедуры по действиям в чрезвычайных ситуациях. Следующие действия должны быть предприняты в случае аварийной ситуации в соответствии с процедурами оперирующей авиакомпании и/или оператора наземного обслуживания, а также местным законодательством.

4.7.1.1. Коммуникация:

4.7.1.1.1. С оперирующей авиакомпанией:

- уведомляйте о статусе аварийной ситуации оперирующую авиакомпанию;
- организуйте штаб-центр;
- передавайте регулярные отчеты о ситуации на месте;
- поддерживайте выполнение коммуникации/действий;
- организуйте сбор переводчиков в случае ситуации в зарубежном аэропорту.

4.7.1.1.2. С администрацией аэропорта и уполномоченными органами:

- установите связь с подразделениями аэропорта и государственных органов по аварийному реагированию;
- подготовьте место и оборудование для работы;
- обеспечьте наземную обслуживающую технику по требованию уполномоченных властей.

4.7.1.1.3. С поставщиком услуг по наземному обслуживанию:

- проинформируйте персонал поставщика услуг по наземному обслуживанию;
- проведите вводный инструктаж.

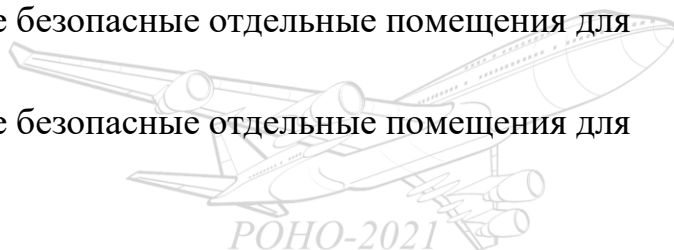
4.7.1.1.4. С сопровождающими груз, экипажем и пострадавшими, а также их близкими и СМИ: сообщайте последние новости о развитии ситуации.


4.7.1.2. Основные требования:

- приведите в действие команду аварийного реагирования;
- предоставьте персонал для взаимодействия на месте аварийной ситуации.

4.7.1.3. Сопровождающие груз и экипаж воздушного судна:

- окажите помощь в сборе информации от сопровождающих груз, экипажа и жертв происшествия;
- окажите содействие и предоставьте безопасные отдельные помещения для сопровождающих груз;
- окажите содействие и предоставьте безопасные отдельные помещения для



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		4	18	3	01.11.2023

членов экипажа;

- окажите помощь в возврате экипажа в аэропорт базирования АК.

4.7.1.4. Грузы:

- окажите помощь в инвентаризации перевозившихся на данном ВС грузов;
- предохраните груз от утери либо повреждения.
- организуйте безопасное хранение грузов.

4.7.1.5. Документация:

- составьте таблицу данных для использования при аварийных ситуациях: контакты, карты, списки информации по предприятиям и учреждениям;
- сохраняйте данные об актуальных аварийных контактах авиакомпании, организаций по предоставлению услуг по наземному обслуживанию и местных властей;
- соберите, обеспечьте сохранность и защиту всей документации касательно аварийной ситуации и предоставьте к ней доступ;
- окажите содействие в определении списка членов экипажа и сопровождающих груз.
- ведите историю ситуации и предпринятых действий, мероприятий;
- ведите детальный учет расходов, связанных с услугами, оказанными во время аварийной ситуации.

4.7.1.6. Родственники (при необходимости):

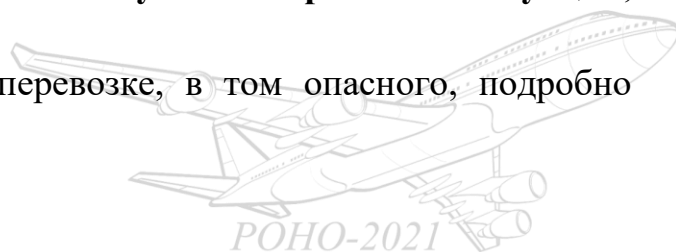
- помогите в сборе информации от членов семей;
- предоставьте помощь и безопасное отдельное помещение членам семей;
- помогите в воссоединении пострадавших с членами их семей.

4.7.1.7. Здания и помещения:

- предоставьте помещения для выполнения функций по аварийному реагированию для постоянного и привлеченного персонала;
- помогите при прибытии, организации и выполнении работ Команде чрезвычайного реагирования;
- определите необходимые условия и виды обслуживания, которые могут потребоваться для продолжающихся операций аварийного реагирования;
- организуйте охрану всех помещений в данном аэропорту.

4.7.2. Действия, предпринимаемые в случае аварийной ситуации, связанной с опасными грузами.

4.7.2.1. Процедура приёмки груза к перевозке, в том опасного, подробно описана в РПП 01-2021 Часть С п.1.4.2.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		4	19	3	01.11.2023

[4.7.2.2. Процедуры, предпринимаемые в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, подробно прописаны в РПП *часть А гл. 24 п. 24.1.4.*] **GRH 1.6.4, 3.6.2.**

4.7.2.3. При погрузочно-разгрузочных работах необходимо:

- соблюдать все меры предосторожности обращения с опасными грузами, изложенные в авиационных документах, регулирующих воздушные перевозки опасных грузов.

- при погрузке в воздушное судно не допускать совместное размещение несовместимых по своим свойствам опасные грузы.

- загружать опасные грузы только в те грузовые и багажно-грузовые помещения воздушных судов, которые могут быть использованы для перевозок опасных грузов.

[4.7.3. Действия при инцидентах с опасными грузами на земле. В случаях инцидентов с опасными грузами, необходимо:

- удалить, если имеются, посторонних лиц с места инцидента, изолировать опасный участок и запретить вход.

- при пожаре срочно вызвать пожарную команду и организовать тушение пожара.

- при поражении людей вызвать скорую медицинскую помощь и до её прибытия оказать пострадавшим первую медицинскую помощь.

- вызвать специалистов по данному изделию или веществу (через грузоотправителя, грузополучателя или местную аналогичную организацию) для принятия мер по ликвидации последствий инцидента.


- организовать отбуксировку воздушного судна и/или наземного транспортного средства от места инцидента, если это можно сделать без риска.] **GRH 1.6.4, 3.6.2.**



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		4	20	3	01.11.2023

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		5	1	0	15.03.2021

СОДЕРЖАНИЕ

ГЛАВА 5. УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЁТОВ	2
5.1. Деятельность авиакомпании в области управления безопасностью полётов...	2
5.2. Обеспечение функционирования СУБП при организации наземного обслуживания ВС	7



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		5	2	0	15.03.2021

ГЛАВА 5. УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЁТОВ

5.1. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АВИАКОМПАНИИ В ОБЛАСТИ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЁТОВ [GRN 1.11.5.]

5.1.1. *Безопасность полётов (далее – БП)* – состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются.

5.1.2. *Система управления безопасностью полётов (далее – СУБП)* – это организованный подход к управлению безопасностью полётов, включая необходимые организационные структуры, ответственность, политику и процедуры.

5.1.3. В соответствии с положениями *Приложений 19 ИКАО «Управление безопасностью полётов»*, СУБП должна:

1. выявлять угрозы для безопасности полётов;
2. обеспечивать реализацию корректирующих мероприятий, необходимых для снижения риска / опасности;
3. включать процедуры фактической и потенциальной идентификации угроз безопасности и оценки степени их риска;
4. гарантировать принятие необходимых корректирующих мер для поддержания уровня безопасности;
5. обеспечивать постоянный мониторинг и регулярную оценку достигнутого уровня безопасности (показателей безопасности);
6. быть направленной на постоянное совершенствование эффективности системы управления безопасностью полётов.

5.1.4. Аспекты СУБП:


1. систематическая деятельность, ориентированная на обеспечение безопасности полётов в соответствии с заранее разработанным планом, и последовательно применяемая в авиакомпании;
2. проактивный подход к идентификации опасностей и управлению рисками, а также к их устранению или предотвращению;
3. реальное управление безопасностью полётов.




 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		5	3	3	01.11.2023

ОАО «АВИАКОМПАНИЯ ТРАНСАВИАЭКСПОРТ»

ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И КАЧЕСТВА

 Безопасность полетов и качество оказываемых услуг являются приоритетами нашей деятельности в сфере грузовых авиаперевозок и авиационных работ.

 Наша основная цель – обеспечение высокого уровня безопасности полетов и качества предоставления авиационных услуг, поддержание статуса современной, надежной, рентабельной и конкурентоспособной авиакомпании.

Эффективное управление безопасностью полетов и качеством являются одной из основных обязанностей и ответственностью всех руководителей и сотрудников авиакомпании в условиях справедливой корпоративной культуры безопасности.


Мы привержены не только полному соблюдению всех требований национального и международного законодательства в области воздушных перевозок, но и стремимся к внедрению самого передового опыта в этой области, для достижения наивысшего возможного уровня безопасности.

 Политика Авиакомпания в области безопасности полетов и качества направлена на:

- обеспечение высокого уровня безопасности полетов и качества воздушных перевозок, отсутствие авиационных происшествий и серьезных инцидентов, использование современных технологий и надежной авиационной техники;

- наиболее полное удовлетворение потребностей и желаний наших клиентов, максимальное соответствие их требованиям, своевременное реагирование на изменения на рынке авиационных услуг;

- постоянную заботу о высоком профессиональном мастерстве персонала авиакомпании, стремление максимально использовать потенциал и творческие способности каждого сотрудника, создавая для этого в коллективе обстановку, основанную на открытых и искренних взаимоотношениях.

 Руководство Авиакомпания берет на себя обязательства:

- гарантировать выделение всех ресурсов, необходимых для реализации настоящей Политики;

- вменить управление безопасностью полётов в первейшую обязанность всех руководителей и сотрудников, чётко определить для всего персонала сферу их ответственности и обязанностей в отношении обеспечения безопасности полётов;

- всячески способствовать развитию в Авиакомпания позитивной культуры безопасности, ее соответствие провозглашенным ценностям и принципам, поощрять и пропагандировать значимость предоставления персоналом объективной



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		5	4	3	01.11.2023

информации о выявленных опасностях или недостатках, допуская возможность совершения непреднамеренных ошибок;

- соблюдать все нормативные требования и стандарты в области воздушных перевозок, по возможности, следовать более строгим требованиям с учетом передового опыта;

- совершенствовать процессы выявления опасностей и управления рисками, включая использование систем обязательного и добровольного информирования, с целью снижения рисков для безопасности полетов до наименьшего практически возможного уровня;


- гарантировать, что против любого сотрудника, который сообщает о проблеме безопасности полетов через систему информирования, не будет принято никаких дисциплинарных мер, за исключением случаев, когда такое сообщение объективно указывает на противоправные действия, грубую халатность или на преднамеренное, или злонамеренное нарушение правил или процедур;

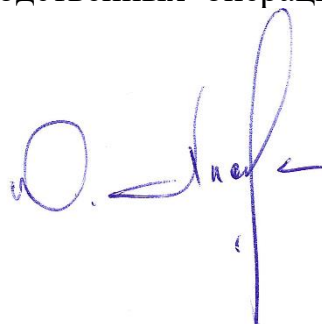
- гарантировать предоставление всему персоналу авиакомпании, а также нашим партнерам надлежащей подготовки по вопросам управления безопасностью полетов и качеством, поручение сотрудникам только тех задач, которые соизмеримы с их квалификацией;

- содействовать эффективному распространению и обмену информацией по вопросам безопасности полетов и качества;

- определять и оценивать эффективность функционирования наших систем управления безопасностью полетов и качеством, стремиться к непрерывному совершенствованию, повышению уровня безопасности полетов и качества предоставляемых авиационных услуг;


- гарантировать соответствие получаемых из внешних источников продуктов и услуг для обеспечения наших производственных операций нашим стандартам безопасности и качества.

 Директор ОАО «Авиакомпания
Трансавиаэкспорт»
30.11.2022



Ю.В. Хлебус



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		5	5	3	01.11.2023

ОАО «АВИАКОМПАНИЯ ТРАНСАВИАЭКСПОРТ»

ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ИНФОРМИРОВАНИЯ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ



Мы берем на себя обязательства:

- посвятить себя работе согласно самым высоким стандартам безопасности полетов, качества и авиационной безопасности.

- внедрять принципы справедливой культуры – культуры, в которой работники передней линии или другой персонал не наказываются за действия, упущения или решения, принятые ими, которые соразмерны с их опытом и обучением, но где грубая небрежность, преднамеренные нарушения и разрушительные действия не допускаются.

- четко различать приемлемое и неприемлемое поведение работников (например, действительно неумышленные ошибки в сравнении с преднамеренным игнорированием процедур, фальсификацией документации, саботажем) и его последствий, касающихся справедливого применения дисциплинарных мер и ясно излагать это таким образом, чтобы различие между этими двумя типами поведения было отлично известно и ясно понималось всеми в авиакомпании.

- применять эти принципы последовательным способом, так, чтобы принятые решения всегда интерпретировались как «справедливые», и чтобы у персонала авиакомпании не возникало никакого чувства несправедливости, что могло бы серьезно воспрепятствовать постоянному сообщению информации о безопасности полетов.

- всячески поощрять сотрудников за сообщение любой связанной с безопасностью полетов информации, способствовать внедрению свободной от любой формы преследования системы сообщений обо всех авиационных происшествиях, инцидентах, событиях, опасностях, рисках и любой другой информации, которая может поставить под угрозу безопасное выполнение наших операций.


- признавать, что главной целью систем сообщений о БП, а также результатов Программы анализа полётных данных является контроль над риском и предотвращение авиационных происшествий и инцидентов, а не поиск виновного.

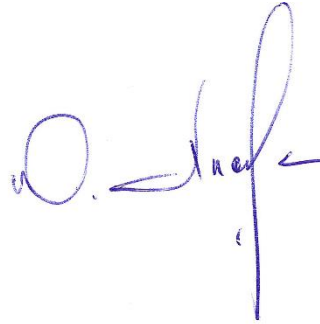
- никакие дисциплинарные меры не будут приняты против любого сотрудника, который раскрывает проблему безопасности полетов через систему сообщений, если такое раскрытие не показывает противоправного действия, грубой или преднамеренной небрежности, или преднамеренного игнорирования инструкций или процедур.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		5	6	3	01.11.2023

- гарантировать защиту идентичности и конфиденциальность всех, кто сообщает информацию о безопасности полетов с помощью установления соответствующих методов и правил сбора, записи и распространения информации о безопасности полетов до степени, допустимой согласно закону.

 Директор ОАО «Авиакомпания
Трансавиаэкспорт»
30.11.2022



Ю.В. Хлебус



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		5	7	3	01.11.2023

5.2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СУБП ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ВС [GRN 1.11.1., GRN 1.11.2.]

✓ 5.2.1 СУБП представляет собой системный подход к управлению безопасностью полётов, включая необходимую организационную структуру, иерархию и преемственность ответственности, руководящие принципы и процедуры, которые необходимы для достижения приемлемого уровня безопасности полётов, установленного в Национальной программе по БП ГА РБ в отношении деятельности организаций ГА.

5.2.2. Обязанности и ответственность ключевого персонала авиакомпании в области управления безопасностью полетов подробно изложены в Главе 2 Руководства по управлению безопасностью полетов ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» (далее – РУБП), которое является основным документом, регламентирующим функционирование СУБП авиакомпании.

5.2.3. Начальник СОП выполняет следующие функции:

5.2.3.1. обеспечивает практическую реализацию в СОП Политики в области безопасности полетов и качества;

5.2.3.2. внедряет и развивает в СОП позитивную корпоративную культуру безопасности, способствует эффективной работе системы сообщений в области безопасности полетов;

5.2.3.3. организует и обеспечивает функционирование и развитие СУБП в СОП в соответствии с нормами, изложенными в РУБП;

5.2.3.4. контролирует деятельность персонала СОП в рамках функционирования СУБП авиакомпании;

5.2.3.5. контролирует составление Таблицы оценки рисков подразделения и разработку мер для снижения рисков в области организации перевозок, заключения договоров с субподрядчиками, предоставляет их в инспекцию по БП;

5.2.3.6. принимает решения по устранению факторов опасности или уклонению от них в рамках предоставленных полномочий;

5.2.3.7. представляет предложения по назначению, перемещению и развитию кадрового состава СОП, связанного с функцией управления БП.

5.2.4. Начальник СОП несет ответственность за:

5.2.4.1. обеспечение того, чтобы весь персонал СОП понимал и руководствовался в своей деятельности всеми применяемыми нормативными требованиями и стандартами, а также политиками и процедурами Авиакомпании в области безопасности полетов и качества;

5.2.4.2. внедрение и развитие в СОП позитивной культуры безопасности, ее соответствие провозглашенным ценностям и принципам;



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		5	8	3	01.11.2023

5.2.4.3. определение и развитие ресурсов для достижения целей БП в области организации перевозок, заключения договоров с субподрядчиками;

5.2.4.4. наблюдение за состоянием безопасности полетов и управление им, путем направления деятельности всего персонала СОП для:

- определения опасностей для БП в своей деятельности;
- предоставление информации о каждом случае нарушения безопасности полетов или недостатках системы, потенциальных рисках или подозрениях вмешательства в обеспечение безопасности полетов;
- обеспечения применения мер по контролю рисков выявленных опасностей;
- осуществления постоянного улучшения всех аспектов деятельности, влияющих на БП.

5.2.4.5. мониторинг соответствия деятельности персонала СОП целям, политикам и правилам СУБП, описанным в РУБП, а также всем применяемым нормативным требованиям и стандартам.

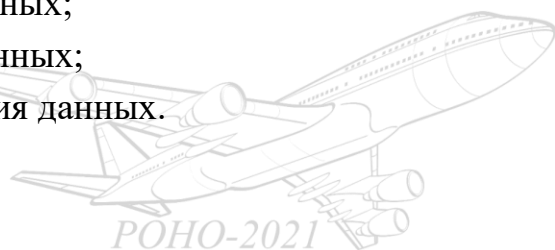
5.2.4.6. внедрение стандартов и методов работы, обеспечивающих поддержание высокого уровня безопасности полетов для персонала СОП.

✔ 5.2.5. Перед ключевым персоналом Авиакомпании, руководителями в каждом структурном подразделении, экспертами в области оценки рисков в структурных подразделениях и рядовым персоналом стоит задача выявления опасностей для БП, связанных с функционированием данного структурного подразделения, проведения анализа, оценки существующих рисков, определения приоритетов существующих опасностей в зависимости от величины рисков, и осуществления эффективного контроля факторов риска.

✔ 5.2.6. Контроль факторов риска включает три основных элемента: выявление опасных факторов, оценку риска и устранение (снижение) риска. Такой контроль предусматривает проведение анализа и устранение (или, по крайней мере, снижения до приемлемого уровня) тех опасных факторов, которые угрожают жизнеспособности организации.

5.2.7. Важнейшим механизмом превентивной идентификации опасности являются системы сообщений в области безопасности полетов и авиационной безопасности. Авиакомпания рассматривает эксплуатационный персонал подразделений как важнейший и основной элемент в системе представления данных и применяет три системы представления данных:

- систему обязательного представления данных;
- систему добровольного представления данных;
- систему конфиденциального представления данных.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		5	9	3	01.11.2023


[5.2.8. Процесс управления риском для безопасности подробно описан в разделе 3 РУБП авиакомпании, включая линии ответственности и уровни принятия решений по управлению рисками в зависимости от величины риска.] **GRH 1.11.3., GRH 1.11.4.**

5.2.9. В состав группы по оценке рисков авиакомпании входят ответственные лица структурных подразделений по СУБП (эксперты структурных подразделений), назначаемые приказом директора, в том числе по направлениям организации перевозки грузов и наземного обслуживания ВС.

5.2.10. **Задача группы по оценке рисков** – составление обобщенных карт рисков и разработка рекомендаций по коррекции деятельности структурных подразделений в отношении БП под руководством начальников структурных подразделений. Инспекция по безопасности полетов авиакомпании координирует работу группы по оценке рисков и является главным экспертом в области оценки рисков.

 5.2.10. **Предполагаемые качества и квалификационные требования эксперта по СУБП СОП включают:**

- глубокие знания и опыт, связанные с функциональной сферой организации;
- хорошее знакомство с теоретическими и практическими аспектами управления БП;
- развитые навыки письменной и устной речи;
- умение правильно строить отношения в коллективе;
- компьютерная грамотность;
- способность поддерживать контакты;
- организационные способности;
- умение работать самостоятельно;
- развитые навыки аналитической работы;
- умение выявлять опасности, производить оценку рисков и разрабатывать рекомендации по устранению (уменьшению) опасностей;
- авторитет и уважение со стороны коллег и руководства.

 5.2.11. Перечень и карты риска, составляемые в СОП под руководством его эксперта по СУБП и с привлечением лиц, имеющих право принятия решения по управлению рисками (и в необходимых случаях ОГБ и НСБ) представляются для утверждения руководителю СОП и после утверждения направляются главному эксперту по оценке рисков (на электронный адрес инспекции по БП). Инженер-инспектор по БП обобщает статистические данные по контролю рисков, вносит их в Реестр рисков, пополняет базу данных об авиационных событиях, инцидентах, отклонениях, нарушениях в отношении безопасности полетов.

 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		5	10	0	15.03.2021

5.2.12. Процесс управления рисками позволяет сосредоточить усилия на источниках опасности, представляющих наибольший риск. Все выявленные опасные факторы подвергаются критической оценке и ранжируются по степени потенциального риска. Они подвергаются оценке опытным персоналом (экспертом структурного подразделения) с помощью аналитической экспертизы.

5.2.13. В процессе управления рисками следует учитывать такие факторы, как вероятность наступления опасного события (реализации угрозы), так и степень тяжести последствий, в случае если оно произойдет. В процессе оценки риска необходимо также оценить действующую на момент оценки систему мер, предназначенную для снижения риска данного опасного фактора.

5.2.14. Процесс управления риском авиакомпании в области наземного обслуживания ВС распространяется на деятельность контрактных организаций и организаций, предоставляющих услуги по наземному обслуживанию ВС. В рамках контроля соответствия нормативным требованиям должен осуществляться постоянный мониторинг качества и безопасности предоставляемых услуг путем проведения аудитов, включения в контракты по наземному обслуживанию соответствующих требований (критериев) безопасности и качества, анкетирования и т.д.

5.2.15. Ведение Реестра поставщиков услуг в области наземного обслуживания и мониторинг в области безопасности и качества осуществляется под руководством руководителя структурного подразделения.

5.2.16. В процессе управления рисками, делается вывод о том, являются ли существующие меры по контролю рисков выявленных опасностей и несоответствий достаточными и эффективными, является ли приемлемым остаточный уровень риска, необходимо ли принятие дополнительных мер по его снижению:

5.2.16.1. Если уровень риска приемлемый, то операции могут продолжаться с учетом снижения существующих рисков до минимального практически достижимого уровня.

5.2.16.2. Если уровень риска неприемлемый, то необходимо принять меры по усилению средств защиты, с тем чтобы снизить существующие риски до приемлемого уровня.

5.2.16.3. Если уровень риска невозможно или экономически нецелесообразно понизить до приемлемого уровня, операции по данному виду деятельности должны быть прекращены.

5.2.17. Ниже приводятся Таблицы и матрицы оценки приемлемости рисков для безопасности, применяемые в авиакомпании (*более подробно процедура описана в РУБП Раздел 3*).





Рисунок 14 – Треугольник приемлемости риска

✔ Таблица 17 – Управление риском для безопасности полетов.

ALAR Минимальный практически возможный уровень	Область недопустимого риска	Риск не оправдан ни на каких основаниях
	Допустимая область	Риск допустим на основании принятых мер по его снижению. Стоимость дальнейшего снижения риска превышает полученные улучшения
	Область приемлемого риска	Риск приемлем в его нынешнем состоянии

✔ Таблица 18 – Таблица вероятности факторов риска для безопасности полетов

Определение	Значение	Оценка
Часто (1 раз в месяц / 1 раз на 100 л.ч.)	Может произойти многократно (происходило часто)	5
Иногда (1 раз в год / 1 раз на 1000 л.ч.)	Может происходить время от времени (происходило нечасто)	4
Весьма редко (1 раз в 5 лет / 1 раз на 2000 л.ч.)	Маловероятно, но возможно, что произойдет (происходило редко)	3
Маловероятно (1 раз в 10 лет / 1 раз на 10000 л.ч.)	Весьма малая вероятность, что произойдет (нет сведений о том, что произошло)	2
Крайне маловероятно (1 раз в 20 лет / 1 раз на 20000 л.ч.)	Возможность наступления события почти исключена	1





Таблица 19 – Таблица серьезности факторов риска для безопасности полётов

Определение	Значение	Оценка
Катастрофическая	Уничтожение оборудования. Многочисленные человеческие жертвы	A
Опасная	Значительное уменьшение «запаса прочности безопасности». Физический стресс или такая рабочая нагрузка, что нет уверенности в правильном и полном выполнении производственным персоналом своих задач. Серьёзные телесные повреждения.	B
Значительная	Существенное уменьшение «запаса прочности безопасности». Производственный персонал не в полной мере способен справиться с неблагоприятными эксплуатационными условиями из-за увеличения рабочей нагрузки или вследствие условий, понижающих эффективность их работы. Серьёзный инцидент.	C
Незначительная	Неудобство. Производственные ограничения. Применение правил на случай аварийной ситуации. Незначительный инцидент.	D
Ничтожная	Малозначительные последствия	E

Таблица 20 – Матрица оценки риска для безопасности полетов

Вероятность риска	Тяжесть последствий риска				
	Катастроф. A	Опасная B	Значительная C	Незначительная D	Ничтожная E
5 – Частая	5A	5B	5C	5D	5E
4 – Периодическая	4A	4B	4C	4D	4E
3 – Редкая	3A	3B	3C	3D	3E
2 – Маловероятная	2A	2B	2C	2D	2E
1 – Практически невозможная	1A	1B	1C	1D	1E

Таблица 21 – Матрица оценки риска для безопасности полетов

Индекс оценки риска	Критерии для производства полетов
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	Неприемлемы в существующих условиях
5D, 5E, 4C, 4D, 3B, 3C, 2A, 2B, 1A	Контроль рисков. Для устранения риска требуется принятие решения
4E, 3D, 2C, 1B	Приемлемы после пересмотра условий производства полетов
3E, 2D, 2E, 1C, 1D, 1E	Приемлемые


 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		5	13	2	01.07.2022

5.2.18. С целью эффективного управления рисками в авиакомпании определяются приоритеты в области проведения оценок риска для безопасности, и принятия мер контроля за риском для безопасности, что позволяет:

- оценивать и управлять самым высоким риском для безопасности;
- выделять ресурсы самому высокому риску для безопасности;
- эффективно поддерживать или повышать уровень безопасности;
- достигать установленных и согласованных целей безопасности и целевых уровней показателей безопасности;
- удовлетворять Государственным нормативным требованиям относительно контроля риска для безопасности.

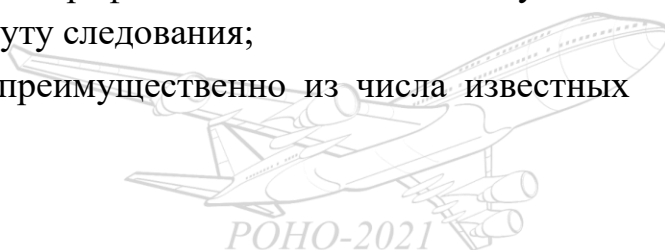
5.2.19. В авиакомпании применяются три общих стратегии для контроля /смягчения риска для безопасности полетов:

5.2.19.1. Избежание риска - операция или вид деятельности прекращается, поскольку величина риска для безопасности полетов превышает выгоды от продолжения этой операции или вида деятельности. К примерам стратегии по избеганию риска относятся:

- непригодная ВПП для базовых типов ВС - полеты не выполняются;
- 
 • отсутствие аэронавигационной информации о ВПП и обслуживании в аэропорту (АИР, Филиал ЦАИ ФГУП «Госкорпорация по ОрВД») — полеты не выполняются;
- нестабильная военно-политическая обстановка — полеты не выполняются;
- природные катаклизмы — полеты не выполняются;
- техническое обслуживание и ремонт авиационной техники не выполняется неподготовленным персоналом и без наличия соответствующей оснастки и наземного оборудования.

5.2.19.2. Уменьшение риска - частота операций или вида деятельности уменьшается или предпринимаются действия для уменьшения масштаба последствий факторов риска. К примерам стратегии по уменьшению риска относятся:

- полеты в аэропорты с нестабильной военно-политической обстановкой выполняются только в дневное время и при соблюдении правил авиационной безопасности и безопасности полётов. Проводится постоянный мониторинг с целью минимизации риска;
- прокладка маршрута, составление графика движения ВС с учетом обстановки в аэропортах по маршруту следования;
- выбор аэропортов по маршруту, преимущественно из числа известных ранее летными экипажами;




 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		5	14	2	01.07.2022

- выбор аэропортов по маршруту следования исходя из загруженности аэропорта и только при наличии специализированного оборудования для обслуживания и заправки ВС;
- обслуживание ВС производится только у одобренных поставщиков услуг по наземному обслуживанию;
- проведение ежегодного мониторинга внешних поставщиков услуг с последующим внесением их в реестр одобренных.

5.2.19.3. Изолирование подверженности риску - Принимаются меры для того, чтобы локализовать воздействие последствий опасности. К примерам стратегии, основанной на изоляции подверженности риску, относятся:

- полеты на аэродром, окруженный сложным рельефом местности и без необходимых средств, выполняются только воздушными судами, обладающими особыми навигационными характеристиками.

 **[5.2.20. Мониторинг и измерение показателей безопасности** – процесс, с помощью которого показатели безопасности авиакомпании отслеживаются в сравнении с общей политикой и достижением целей в области безопасности.


5.2.20.1. Состояние безопасности определяется как успех в достижении определённого уровня безопасности по сравнению с установленными Целями в области безопасности, с использованием определённых Показателей безопасности. Показатели безопасности отражают способность компании эффективно управлять рисками.

5.2.20.2. Мониторинг и измерение показателей безопасности проводятся с учётом определённых в авиакомпании:

- целей безопасности, которые отражают стремление к стратегическим успехам или желаемым результатам, связанным с безопасностью;
- показателей безопасности (SPIs), которые являются тактическими параметрами, связанными с целями безопасности, и поэтому являющимися предпосылкой для сбора данных;
- целевых уровней показателей безопасности (SPTs), которые также являются тактическими параметрами, определёнными этапами, используемыми, чтобы контролировать продвижение к достижению целей безопасности.] **GRN 1.11.5.**

5.2.21. Более подробная информация касательно вопросов управления безопасностью полётов описана в *Руководстве по управлению безопасностью полётов* ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт».



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		5	15	2	01.07.2022

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		6	1	0	15.03.2021

СОДЕРЖАНИЕ

ГЛАВА 6. ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА.....	2
6.1. Набор персонала в службу организации перевозок.....	2
6.2. Система подготовки персонала	3
6.3. Первоначальная подготовка персонала	5
6.4. Периодическая подготовка персонала.....	7
6.5. Требования, предъявляемые к учебным организациям	8



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		6	2	0	15.03.2021

ГЛАВА 6. ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА

6.1. НАБОР ПЕРСОНАЛА В СЛУЖБУ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК

[6.1.1. Штатная структура авиакомпании, в том числе службы организации перевозок, должностные инструкции сотрудников службы организации перевозок, а также Положение о службе организации перевозок утверждаются директором авиакомпании. Оригиналы вышеупомянутых документов находятся в Отделе правовой, кадровой работы и общих вопросов, а копии хранятся в службе организации перевозок.

6.1.2. Численность сотрудников службы организации перевозок определяется в зависимости от объёма и характера выполняемых задач, а также других факторов, влияющих на производственный процесс.

6.1.3. При приёме на работу в службу организации перевозок кандидаты представляют документы, подтверждающие уровень их образования и практического опыта за последние 10 лет.] **GRH 1.4.2.**

6.1.4. Также при приёме все кандидаты проходят медицинское освидетельствование для определения годности к исполнению служебных обязанностей, проверку в органах внутренних дел и в медицинских учреждениях (наркологический и психоневрологический диспансеры) в соответствии с законодательными актами Республики Беларусь.

[6.1.5. Персонал, выполняющий обязанности по наземному обслуживанию, прежде чем приступить к работе на производстве, должен пройти начальный курс подготовки.] **GRH 2.1.1.**

6.1.6. На должность специалиста ОПиОНО СОП назначается лицо, на которого возлагаются обязанности:

6.1.6.1. по организации обеспечения и обслуживания ВС и экипажей авиакомпании по маршруту полётов в соответствии с заключёнными договорами на чартерные перевозки, включая:

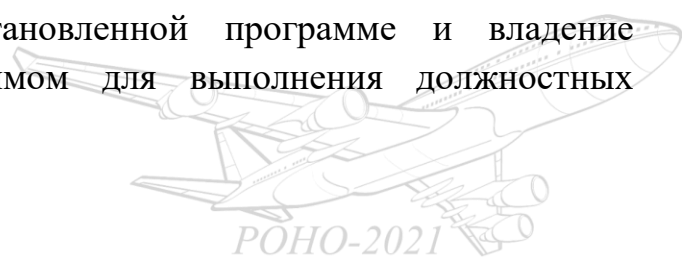
- наземное обслуживание ВС в аэропорту базирования и посадок;
- отель для отдыха экипажа, транспорт и кэтеринг;

6.1.6.2. по организации и сопровождении процесса закупки авиатоплива;

6.1.6.3. по мониторингу цен на топливо и наземное обслуживание.

6.1.7. Требования к специалисту ОПиОНО СОП:

- высшее или среднее специальное образование;
- специальная подготовка по установленной программе и владение английским языком в объёме, необходимом для выполнения должностных обязанностей (см. Приложение 7.4.).



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		6	3	0	15.03.2021

6.2. СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛА

6.2.1. В СОП внедрена система подготовки персонала, выполняющего обязанности, связанные с деятельностью по организации наземного обслуживания.

6.2.2. Система подготовки обеспечивает учёт и планирование проведения подготовки, организацию проведения подготовки в соответствии с квалификационными требованиями, предъявляемыми к персоналу.

[6.2.3. Для эффективного выполнения своих обязанностей персоналом система подготовки персонала включает в себя организацию проведения первоначальной подготовки и периодической, проводимой не реже, чем раз в 24 месяца после предыдущего обучения, а также переквалификацию для персонала, который по каким-либо причинам становится неквалифицированным.] **GRH 2.1.1.**

6.2.4. Программы подготовки в области организации наземного обслуживания должны:

- утверждаться уполномоченными лицами;
- включать первоначальную и периодическую подготовку;
- иметь процесс оценки квалификации при помощи письменной, устной оценки и/или оценки на практике.

6.2.5. Общее руководство функционированием системы подготовки персонала СОП осуществляется начальником СОП, который осуществляет планирование и организацию подготовки.

6.2.6. С целью постоянного улучшения и эффективности, а также своевременного объединения последних нормативных и производственных изменений проводится модернизация существующих программ подготовки, основанная на анализе следующих документов:

6.2.6.1. новых или измененных нормативных документов Республики Беларусь;

6.2.6.2. документов IATA и ICAO, стандартов ISO и IOSA;

6.2.6.3. приказов, распоряжений, указаний руководства, стандартов предприятия;

6.2.6.4. отчетов аудитов, результатов проверок.

[6.2.7. На периодической основе производится анализ программ подготовки персонала СОП. В случае появления изменений в вышеупомянутых документах проводится совещание СОП по программам обучения, где пересматриваются программы в соответствии с возникшими требованиями или новшествами в сфере деятельности.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение
		6	4	0 15.03.2021

6.2.8. По итогу совещания формируется протокол совещания с принятыми решениями по пересмотру и обновлению учебных программ. Для доступности протоколы пересмотров хранятся в СОП.] **GRH 2.1.5.**

[6.2.9. Подготовка работников, на которых возложены обязанности в области наземного обслуживания, должна включать аттестацию или оценку путем письменного или устного экзамена, или на практике, для выполнения требования, предусматривающего, что персонал, выполняющий работы, должен продемонстрировать надлежащие знания, профессиональную подготовку или навыки для исполнения обязанностей, процедур или обслуживания оборудования.] **GRH 2.1.3.**

6.2.10. За допуск к работе по наземному обслуживанию только обученного персонала несет ответственность руководитель структурной единицы подразделения.

[6.2.11. По окончании обучения должны быть оформлены записи о профессиональной подготовке работников, выполняющих работы по наземному обслуживанию, которые хранятся в порядке, обеспечивающим идентификацию, четкость формулировок, хранение, восстановление, защиту и безопасность, уничтожение записей.] **GRH 2.1.4.**

6.2.12. Процедуры непосредственного наземного обслуживания ВС переданы на аутсорсинг, некоторые функции возлагаются на специалистов авиационно-технической базы и более подробно описаны в *РППО Главы 3.4. – 3.8., 3.13 – 3.16.*

6.2.13. Процедуры загрузки и центровки ВС возлагаются на бортоператора и более подробно описаны в *РПП Часть А глава 14.*

6.2.14. При заключении соглашений с внешними агентами и поставщиками услуг по наземному обслуживанию ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» требует наличия у них программ подготовки, включая хранение записей, схожих с программами подготовки компании. Это гарантирует соответствующую подготовку персонала этих агентов или поставщиков услуг по наземному обслуживанию и грузовым перевозкам и позволяет обеспечить эффективность выполнения возложенных на них обязанностей.

6.2.15. Наличие таких программ и подготовка персонала контролируется во время аудитов и проверок уполномоченными сотрудниками авиакомпании.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		6	5	0	15.03.2021

6.3. ПЕРВОНАЧАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА

[6.3.1. Программа первоначальной подготовки должна быть составлена таким образом, чтобы персонал получил теоретическую подготовку, соответствующую его должностным обязанностям, необходимую для исполнения обязанностей, выполнения процедур и использования оборудования.

[6.3.2. Первоначальная подготовка включает:

6.3.2.1. изучение организационно-распорядительной документации и стандартов, документации авиакомпании в объёме, предусмотренном должностными инструкциями;

6.3.2.2. подготовку в области организации наземного обслуживания (см. Приложение 7.4);

6.3.2.3. курс по вопросам авиационной безопасности;

6.3.2.4. обучение по ведению документации (для сотрудников, являющихся ответственными за ведение какой-либо документации (см. Приложение 7.2);

6.3.2.5. подготовка по правилам перевозки опасных грузов на воздушном транспорте;

6.3.2.6. подготовка в области СУБП (см. РУБП раздел 5 п.5.2);

6.3.2.7. подготовка по вопросам человеческого фактора.] **GRN 2.2.1., GRN 2.2.3., GRN 2.3.1.**

6.3.3. Изучение организационно-распорядительной документации и стандартов, документации авиакомпании.

6.3.3.1. При изучении документов используется дифференцированный подход, т.е. изучение только тех документов, которые необходимы данному специалисту в его производственной деятельности.

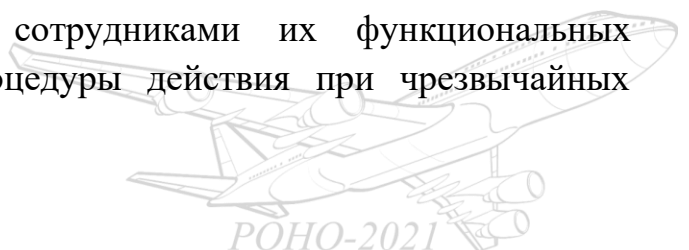
[6.3.4. Подготовка в области организации наземного обслуживания.

6.3.4.1. Подготовка направлена на обеспечение понимания сотрудниками процедур обслуживания ВС и проводится с целью получения сотрудниками теоретических (базовых) знаний в области организации наземного обслуживания.

6.3.4.2. Обучение проводится посредством внутреннего обучения начальником СОП по утверждённой программе по организации наземного обслуживания.] **GRN 2.2.3.**

6.3.5. Курсы по вопросам авиационной безопасности.

6.3.5.1. Проведение курса направлено на получение необходимых основ теоретических знаний для выполнения сотрудниками их функциональных обязанностей. Курс также охватывает процедуры действия при чрезвычайных ситуациях и инцидентах.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение
		6	6	0 15.03.2021

6.3.5.2. Подготовка осуществляется инструкторским составом Учебного центра авиационной безопасности Международной организации гражданской авиации (далее – УЦАБ ИСАО) на базе РУП «Национальный аэропорт Минск», или другой организации, имеющей право обучения по данному виду деятельности.

6.3.6. Обучение по ведению документации.

6.3.6.1. Обучение по ведению документации проводится с целью изучения документов, руководств, описывающих правильность ведения документации, оформления нормативных документов и т.д.

6.3.6.2. Обучение проводится посредством внутреннего обучения начальником СОП по утверждённой программе по ведению документации.

[6.3.7. Подготовка по правилам перевозки опасных грузов воздушным транспортом.

6.3.7.1. Подготовка по правилам перевозки опасных грузов воздушным транспортом – курс, посвященный работе с опасными грузами. Сотрудники изучают правила классификации, упаковки, маркировки и перевозки опасных грузов, а также порядок оформления перевозочной документации. Особое внимание уделяется радиоактивным грузам и обеспечению безопасности.

6.3.7.2. Подготовка осуществляется инструкторским составом Учебного центра авиационной безопасности Международной организации гражданской авиации (далее – УЦАБ ИСАО) на базе РУП «Национальный аэропорт Минск», или другой организации, имеющей право обучения по данному виду деятельности.]

GRH 2.2.1.

6.3.8. Подготовка по вопросам человеческого фактора.

6.3.8.1. Обучение по вопросам человеческого фактора проводится с целью ознакомления с современными подходами к решению проблемы человеческого фактора и обсуждение организационных, влияющих на эффективность и безопасность производственной деятельности. Также сотрудники изучают пути, способы минимизации возникновения ошибок, связанных с человеческим фактором.

6.3.8.2. Подготовка осуществляется инструкторским составом Учебного центра авиационной безопасности Международной организации гражданской авиации (далее – УЦАБ ИСАО) на базе РУП «Национальный аэропорт Минск», или другой организации, имеющей право обучения по данному виду деятельности.]

GRH 2.1.2.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение
		6	7	0 15.03.2021

6.4. ПЕРИОДИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА

6.4.1. Проведение периодической подготовки персонала организуется с целью поддержания квалификации персонала и его знаний по вопросам, связанным с организацией наземного обслуживания и грузовыми перевозками.

6.4.2. Планирование сроков обучения обеспечивается в соответствии с план-графиком, формирующимся в службе организации перевозок.

[6.4.3. В целях обеспечения соответствия знаний персонала текущим требованиям периодическая подготовка должна производиться не реже чем раз в 24 месяца после прохождения ими последней подготовки.

6.4.4. Периодическая подготовка персонала включает в себя проведение подготовки:

- подготовка по правилам перевозки опасных грузов на воздушном транспорте (см. п. 6.3.7. данного Руководства);
- подготовка в области СУБП (см. РУБП раздел 5 п.5.2);
- обучение по организации наземного обслуживания (см. Приложение 7.4).] **GRH 2.1.2., GRH 2.2.1., GRH 2.2.3., GRH 2.3.1.**

6.4.5. План-график разрабатывается на последующие 2 календарных года и утверждается начальником СОП. В случае необходимости внесения изменений в утверждённый план-график, к документу оформляется ревизия с присвоением порядкового номера изменения.

6.4.6. Прохождение специалистами СОП внутреннего обучения оформляется Ведомостью принятия зачётов у персонала службы организации перевозок (см. Приложение 7.6).

6.4.7. В случае обучения в сторонней организации, сотрудник должен предоставить копию документа, подтверждающего прохождение данного обучения, в Отдел правовой, кадровой работы и общих вопросов и службу организации перевозок.

6.4.8. Оригиналы план-графиков и ведомостей прохождения хранятся в службе организации перевозок.



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение
		6	8	0 15.03.2021

6.5. ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К УЧЕБНЫМ ОРГАНИЗАЦИЯМ

6.5.1. Учебные организации (далее УО) должны быть зарегистрированы в установленном законодательством порядке как юридические лица, иметь соответствующий сертификат на право обучения в той или иной сфере, выданный специально уполномоченным органом.

6.5.2. Основной задачей УО в процессе первоначальной подготовки, переподготовки и повышения квалификации является создание и обеспечение условий непрерывного обучения всем видам подготовки при соблюдении обязательных требований и ответственности УО за качество подготовки. При этом допускается использование любых сертифицированных по заявленным видам подготовки УО по соответствующему договору.

6.5.3. Все виды подготовки проводятся по учебным планам и программам, утвержденным специально уполномоченным органом.

6.5.4. В случае использования тренажеров, все виды тренажеров, используемые в учебном процессе для подготовки, должны иметь соответствующий сертификат или иной документ о признании, выданный специально уполномоченным органом.

6.5.5. УО в соответствии с содержанием утвержденных учебных планов и программ должна располагать следующими объектами:

6.5.5.1. помещениями для размещения преподавательского и инструкторского составов;

6.5.5.2. учебными аудиториями для проведения лекционных, семинарских и практических занятий, оснащенные необходимыми средствами для эффективного обучения специалистов;

6.5.5.3. аспектам программы профессиональной подготовки;

6.5.5.4. стендовым оборудованием, наглядными пособиями;

6.5.5.5. учебной литературой, методическими материалами в бумажном и/или электронном виде, содержание которых полностью удовлетворяют объемам учебных программ для профессиональной подготовки;

6.5.5.6. помещениями, с зонами ограниченного доступа для хранения кадровой документации подготовки, переподготовки и повышения квалификации и картотеки учета сотрудников;

6.5.5.7. санитарными и бытовыми помещениями.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		6	9	0	15.03.2021

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение
		7	1	0 15.03.2021

СОДЕРЖАНИЕ

ГЛАВА 7. ПРИЛОЖЕНИЯ	2
7.1. Структура ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт»	2
7.2. Программа по обучению ведению документации	3
7.3. Учебный план к программе по обучению ведению документации	5
7.4. Программа по организации наземного обслуживания	6
7.5. Учебный план к программе по организации наземного обслуживания	9
7.6. Ведомость принятия зачётов у персонала службы организации перевозок	11



ГЛАВА 7. ПРИЛОЖЕНИЯ

7.1. СТРУКТУРА ОАО «АВИАКОМПАНИЯ ТРАНСАВИАЭКСПОРТ»



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		7	3	0	15.03.2021

7.2. ПРОГРАММА ПО ОБУЧЕНИЮ ВЕДЕНИЮ ДОКУМЕНТАЦИИ

УЧЕБНАЯ ПРОГРАММА по обучению ведения документации

Категория обучаемого персонала: лица, ответственные за ведение документации

Форма обучения: лекция

Форма контроля знаний: зачёт

Общий объем часов на дисциплину: 5 часов 30 минут,
в том числе:

Вид занятий	Всего часов
Лекции	4,45
Зачет	0,45



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение
		7	4	0 15.03.2021

Рабочая программа составлена: в соответствии с требованиями *Руководства по организации наземного обслуживания РОНО-2021*, *Руководства по качеству ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт»*, *положением СМК «Управление документированной информацией»* (далее – П СМК), *положением СМК «Управление записями»*, *Системой документации по безопасности полётов*.

Рабочую программу составил: инженер по НО;

Рабочая программа утверждена: директором;

1. Цель и задачи программы

1.1. Цель преподавания дисциплины:

Целью изучения дисциплины является первичное овладение персоналом знаний, умений и навыков в рамках требований по ведению документации;

1.2. Задачи изучения дисциплины (необходимый комплекс знаний и умений):

1.2.1. Иметь представление о:

- политике авиакомпании в области безопасности полётов и качества;
- управлении записями и документированной информацией;
- стандартах ведения документации.

1.2.2. Знать:

- политику в области безопасности полётов и качества;
- процедуры управления записями и документированной информацией;
- порядок оформления и ведения записей;
- стандарты ведения документации;
- общепринятые требования к ведению документации.

2. Содержание программы:

2.1. общие положения и область применения Руководства по качеству системы менеджмента качества ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт»;

2.2. общие положения и область применения Руководства по организации наземного обслуживания ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт»;

2.3. сбор и распределение информации между подразделениями авиакомпании;

2.4. порядок оформления и ведения записей, относящихся к деятельности СОП.

Рекомендуемая литература:

1. Руководство по качеству системы менеджмента качества Р СМК;
2. Руководство по организации наземного обслуживания РОНО-2021;
3. П СМК 01 «Управление документированной информацией»;
4. П СМК 02 «Управление записями».



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение
		7	5	0 15.03.2021

7.3. УЧЕБНЫЙ ПЛАН К ПРОГРАММЕ ПО ОБУЧЕНИЮ ВЕДЕНИЯ ДОКУМЕНТАЦИИ

УЧЕБНЫЙ ПЛАН

по обучению ведения документации

Категория обучаемого персонала: лица, ответственные за ведение документации

Продолжительность обучения: 5 часов 30 минут

Форма получения образования: очная

Форма контроля знаний: зачет

№ раздела, темы	Содержание	Количество учебных час., мин.
1	2	3
Раздел 1	Ведение документации в соответствии с Руководством по качеству системы менеджмента качества Р СМК (п. 7.3)	1,0
Раздел 2	Ведение документации в соответствии с Положением СМК «Управление документированной информацией» П СМК 01	1,30
Раздел 3	Ведение документации в соответствии с Положением СМК «Управление записями» П СМК 02	1,30
Раздел 4	Ведение документации в соответствии с Руководством по организации наземного обслуживания РОНО-2021 (Глава 0, п. «Требования к оформлению», Глава 1 п. 1.7)	0,45
Количество часов теоретической подготовки		4,45
Зачёт		0,45



 Авиакомпания ТрансАВИАЭкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		7	6	0	15.03.2021

7.4. ПРОГРАММА ПО ОРГАНИЗАЦИИ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

УЧЕБНАЯ ПРОГРАММА

по организации наземного обслуживания

[Категория обучаемого персонала: персонал службы организации перевозок
(подразделение)]

Форма обучения: лекция

Форма контроля знаний: зачёт

Общий объем часов на дисциплину: 67 часов 50 минут,
в том числе:

Вид занятий	Всего часов
Лекции	58.25
Зачет	9.25



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		7	7	0	15.03.2021

Рабочая программа составлена: в соответствии с требованиями *НПА, ТНПА Республики Беларусь, Руководства по организации наземного обслуживания, IOSA, ISAGO, IGOM, Руководства по качеству ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт», АП ОРТСАГО.*

Рабочую программу составил: инженер по НО;

Рабочая программа утверждена: директором;

1. Цель и задачи программы

1.1. Цель преподавания дисциплины:

Целью изучения дисциплины является первичное и повторное овладение персоналом знаний, умений и навыков в рамках требований по осуществлению наземного обслуживания;

1.2. Задачи изучения дисциплины (необходимый комплекс знаний и умений):

1.2.1. Иметь представление о:

- политике авиакомпании в области качества, позитивной культуре по постоянному улучшению деятельности компании с учетом потребностей всех заинтересованных сторон, ее соответствии провозглашенным ценностям и принципам;
- политике авиакомпании в области организации наземного обслуживания;
- методах работы, роли и обязанностях сотрудников, взаимодействии и сотрудничестве с организациями по аутсорсингу;
- мерах авиационной безопасности и действиях при чрезвычайных ситуациях и инцидентах.

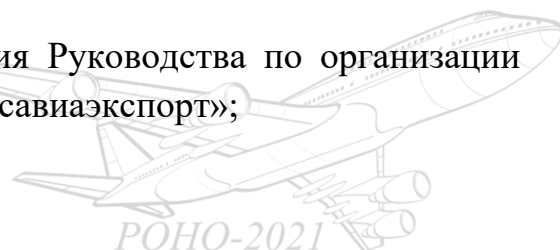
1.2.2. Знать:

- политику в области качества;
- политику в области организации наземного обслуживания;
- основные технические и нормативные правовые акты Республики Беларусь в области гражданской авиации и документы ICAO;
- стандарты IOSA;
- стандарты ISAGO и документ АП ОРТСАГО;
- руководство по организации наземного обслуживания.

2. Содержание программы:

2.1. общие положения и область применения Руководства по качеству ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт»;

2.2. общие положения и область применения Руководства по организации наземного обслуживания ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт»;



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение
		7	8	0 15.03.2021

- 2.3. взаимодействие и сотрудничество с организациями по аутсорсингу;
- 2.4. организационная структура авиакомпании;
- 2.5. понятие, виды и значение наземного обслуживания;
- 2.6. визуальные сигналы руками «маршаллинг»;
- 2.7. процедуры обеспечения бортовым питанием;
- 2.8. типы уборки воздушного судна;
- 2.9. процедуры уборки салона ВС;
- 2.10. процедура заправки питьевой водой;
- 2.11. система удаления отбросов;
- 2.12. заправка воздушного судна;
- 2.13. обработка противообледенительной жидкостью;
- 2.14. обеспечение безопасности и техника безопасности;
- 2.15. виды чрезвычайных ситуаций и меры реагирования при их возникновении.

Рекомендуемая литература:

1. Нормативные правовые акты Республики Беларусь, регулирующие деятельность в области гражданской авиации;
2. Технические нормативные правовые акты Республики Беларусь, регулирующие деятельность в области гражданской авиации;
3. Международные правовые акты:
 - Конвенция о международной гражданской авиации, принятая в г. Чикаго 07.12.1944 (Doc 7300);
 - Руководство по организации наземного обслуживания;
 - стандарты IOSA;
 - документы ICAO;
 - стандарты ISAGO.
4. АП ОРТСАГО;
5. Руководство по производству полётов ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт»;
6. IGOM.] **GRH 2.2.4., GRH 2.2.5., GRH 2.2.6.**



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение
		7	9	0 15.03.2021

7.5. УЧЕБНЫЙ ПЛАН К ПРОГРАММЕ ПО ОРГАНИЗАЦИИ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

УЧЕБНЫЙ ПЛАН по организации наземного обслуживания

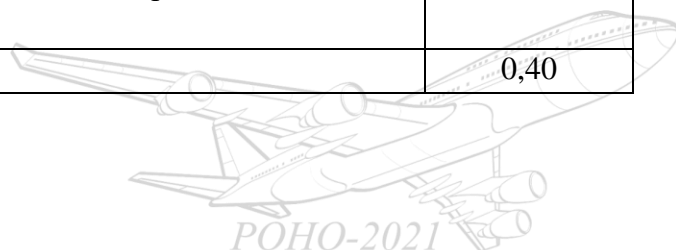
[Категория обучаемого персонала: персонал службы организации перевозок

Продолжительность обучения: 67 часов 50 минут

Форма получения образования: очная

Форма контроля знаний: зачет

№ раздела, темы	Содержание	Количество учебных час., мин.
1	2	3
Раздел 1	Политика авиакомпании в области менеджмента качества	2,15
Тема 1.1	Деятельность авиакомпании в области менеджмента качества	0,30
Тема 1.2	Обеспечение качества в ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт»	1,00
Тема 1.3	Требования IOSA	0,45
Раздел 2	Деятельность авиакомпании в области организации наземного обслуживания	1,30
Тема 2.1	Основные задачи наземного обслуживания	0,15
Тема 2.2	Роль, ответственность и обязанности персонала	0,15
Тема 2.3	Взаимодействие и сотрудничество с организациями по аутсорсингу	0,30
Тема 2.4	Оформление договоров на наземное обслуживание	0,30
Раздел 3	Меры безопасности в процессе обслуживания воздушного судна	22,30
Тема 3.1	Общие правила безопасности на перроне при обслуживании воздушного судна	0,30
Тема 3.2	Опасные зоны	0,30
Тема 3.3	Зона обслуживания и ограничения размещения наземного оборудования, линия безопасной остановки средств наземного обслуживания	0,30
Тема 3.4	Посторонние предметы	0,40



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение
		7	10	0 15.03.2021

Тема 3.5	Общие инструкции по технике безопасности для наземного оборудования	0,20
Тема 3.6	Основные требования по эксплуатации наземного оборудования для обслуживания грузовых перевозок	1,00
Тема 3.7	Наземное немоторизированное оборудование для обслуживания грузовых перевозок	0,30
Тема 3.8	Общие требования по эксплуатации и расстановке наземного оборудования	2,00
Тема 3.9	Общие требования по эксплуатации пассажирского трапа	1,00
Тема 3.10	Общие требования по эксплуатации тягача	0,15
Тема 3.11	Техника безопасности при заправке / сливе топлива	1,30
Тема 3.12	Обслуживание при неблагоприятных погодных условиях	3,00
Тема 3.13	Визуальные сигналы	4,00
Тема 3.14	Обслуживание системы удаления отбросов	1,45
Тема 3.15	Заправка питьевой водой	1,45
Тема 3.16	Внутренняя уборка воздушного судна	1,15
Тема 3.17	Безопасность во время операций по удалению льда / предотвращению обледенения воздушного судна	2,00
Раздел 4	Полный цикл обслуживания ВС	32,10
Тема 4.1	Прибытие воздушного судна на стоянку	2,15
Тема 4.2	Установка упорных колодок	0,25
Тема 4.3	Конусы безопасности	1,00
Тема 4.4	Двери воздушного судна	3,20
Тема 4.5	Отправление воздушного судна	6,00
Тема 4.6	Механизированная буксировочная установка с безводильным тягачом основной стойки	2,30
Тема 4.7	Отправление воздушного судна с открытой стоянки	0,10
Тема 4.8	Буксировка воздушного судна носом вперед (вытягивание)	4,30
Тема 4.9	Дезинсекционная обработка	0,30
Тема 4.10	Противообледенительная обработка	6,00
Тема 4.11	Заправка воздушного судна	2,00
Тема 4.12	Транспортные средства на территории аэродрома	3,30
Количество часов теоретической подготовки		58,25
Зачёт		9,25]

GRH 2.2.4., GRH 2.2.5., GRH 2.2.6.



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		7	11	0	15.03.2021

7.6. ВЕДОМОСТЬ ПРИНЯТИЯ ЗАЧЁТОВ У ПЕРСОНАЛА СЛУЖБЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК

ВЕДОМОСТЬ

принятия зачетов у персонала службы организации перевозок

Тема обучения:

Дата проведения обучения:

Дата принятия зачетов:

Ф.И.О.	Занимаемая должность	Подпись прошедшего обучение	Оценка знаний

Начальник службы



 Авиакомпания ТрансАВИАэкспорт	Руководство по организации наземного обслуживания	Глава	Стр.	Изменение	
		7	12	0	15.03.2021

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

