

Volga Dnepr

УТВЕРЖДАЮ

Генеральный директор

И.Б. Аксенов

«19» января 2024г

РУКОВОДСТВО ПО ОРГАНИЗАЦИИ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

ООО «Авиакомпания Волга-Днепр»

№ Рк-ВДА-112 издание 4



г. Ульяновск

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Содержание	

ЧАСТЬ 0
ВВЕДЕНИЕ

0.1	Общие положения.....	7
0.2	Нормативные ссылки.....	9
0.3	Термины, определения, обозначения и сокращения	10
0.4	Контактные данные АК ВД.....	12

ЧАСТЬ 1
ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОБСЛУЖИВАЮЩИМ
И ТОПЛИВОЗАПРАВОЧНЫМ КОМПАНИЯМ

1.1	Гарантии и ответственность.....	14
1.2	Договоры на наземное обслуживание	15
1.2.1	Обслуживание по договору или соглашению	15
1.2.2	Обслуживание на основании заявки	17
1.3	Аудиты и инспекции	19

ЧАСТЬ 2
НАЗЕМНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

2.1	Доступ к самолету. Охрана самолета.....	21
2.2	Эксплуатация средств наземного обслуживания	22
2.3	Опасные зоны возле ВС при работающих двигателях	25
2.3.1	Зона воздухозаборника	26
2.3.2	Зона выхлопа	27
2.3.3	Входной коридор.....	27
2.4	Подъезд (отъезд) спецмашин к воздушному судну при наземном обслуживании.....	30
2.4.1	Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании	33
2.5	Прибытие ВС	39
2.5.1	Подготовка к прибытию	39
2.5.2	Зона и линия ограничения размещения наземного оборудования..	40
2.5.3	Встреча ВС.....	42

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Содержание	

2.5.4	После остановки ВС	43
2.5.5	Блокировка ВС (установка колёсных колодок)	43
2.5.6	Агрегат наземного питания (АПА - GPU)	47
2.5.7	Установка и удаление дорожных конусов	48
2.6	Буксировка ВС	50
2.6.1	Действия наземного персонала при буксировке	51
2.6.2	Выполнение буксировки	54
2.6.3	Инциденты во время буксировки	55
2.7	Характеристики, габариты и схема размещения спецтехники	58
2.7.1	Характеристики ВС Ан-124-100 (150) и требования к наземному оборудованию	58
2.7.2	Характеристики ВС Ил-76ТД-90ВД и требования к наземному оборудованию	59
2.8	Заправка водой	73
2.8.1	Заправка питьевой воды	73
2.8.2	Обслуживание санузлов ВС	74
2.9	Заправка топливом	75
2.9.1	Зона безопасности заправки	75
2.9.2	Паспорт качества топлива	77
2.9.3	Проверка отстоя топлива перед заправкой	77
2.9.4	Порядок действий оператора топливозаправщика	77
2.9.5	Действия ИТП при обнаружении воды или механических примесей в топливе	78
2.9.6	Заправка ВС с лицами, сопровождающими груз, на борту	79
2.9.7	Разлив топлива	80
2.10	Дезинсекционная обработка ВС	82
2.11	Отправление ВС	83
2.11.1	Предполетные мероприятия	84
2.11.2	Предполётная проверка	86
2.11.3	Запуск двигателей	87
2.12	Противо- и антиобледенительная обработка ВС	88
2.13	Наземные инциденты, подлежащие докладу	89
2.14	Неблагоприятные погодные условия	90

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Содержание	

2.14.1 Зимние (скользкие) условия на перроне.....	90
2.14.2 Гроза.....	91
2.14.3 Сильный ветер.....	91
2.15 Допуск к ВС (авиационная безопасность)	93

ЧАСТЬ 3

ОБРАБОТКА ГРУЗОВ

3.1 Ограничения	96
3.2 Перевозка сопровождающих груз и багажа без пассажиров	96
3.3 Подготовка груза	97
3.4 Контроль загрузки	98
3.4.1 Порядок действий при несоответствии фактической загрузки документам отправителя	100
3.4.2 Общие меры предосторожности при погрузке	100
3.4.3 Проверка грузового отсека.....	101
3.5 План загрузки	103
3.6 Перевозка опасных грузов.....	104
3.6.1 Документация на опасные грузы	104
3.6.2 Приемка опасных грузов к перевозке.....	106
3.6.3 Приемка литиевых элементов и батарей.....	107
3.6.4 Запреты и ограничения на приемку опасных грузов	108
3.7 Инциденты с грузом	109
3.7.1 Действия при инцидентах с опасными грузами.....	110
3.8 Обеспечение сохранности груза на борту ВС.....	112
3.9 Передача груза грузополучателю (заказчику).....	113
3.10 Порядок обеспечения мер авиационной безопасности в отношении груза	114
Приложение 1 Бланк отчета об инциденте с опасными грузами	116
Приложение 2 Бланк отчета об инциденте при наземном обслуживании	118

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Введение	

ЧАСТЬ 0
ВВЕДЕНИЕ

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Введение	

0.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Вводится в действие	взамен № Рк-ВДА-112.3.22
Вступает в силу	с 01.01.2024 г.
Настоящий документ разработан в развитие	руководства по производству полетов № Рк-ВДА-102 руководства по организации технического обслуживания № Рк-ВДА-114
Требования настоящего документа распространяются на	процедуры наземного обслуживания и обработки грузов
Пользователями настоящего документа являются	персонал обслуживающих и топливозаправочных компаний
Лицо, ответственное за внедрение и контроль исполнения документа:	руководитель ЦУВП
Лицо, ответственное за периодические проверки и актуализацию документа:	Общая актуализация – руководитель группы сертификации и аудита ПЛГ Часть 1 – директор по закупкам Часть 2 – руководитель ИАС Часть 3 – руководитель группы организации перевозок
Срок периодической проверки:	1 раз в год.

Данное руководство разработано для внешних поставщиков в аэропортах вылета ВС АК ВД. Для внутреннего использования по процедурам наземного обслуживания и обработки грузов разработаны:

- Руководство по деятельности № Рк-ВДА-103,
- Руководство по организации перевозки грузов № Рк-ВДА-106.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Введение	

Актуальная версия руководства опубликована на сайте ООО «Авиакомпания Волга-Днепр» по адресу:

https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/

В случае наличия у обслуживающей компании собственных стандартных процедур наземного обслуживания и выявления существенных несоответствий за основу при наземном обслуживании принимаются стандартные процедуры авиакомпании, изложенные в данном Руководстве.

Наземное обслуживание – перечень работ и операций по послеполетному обслуживанию и подготовке к вылету воздушного судна, с момента постановки на оперативную стоянку с целью подготовки его к вылету и до отправления с начала его движения, связанного с вылетом.

Процедуры выполнения работ при наземном обслуживании включают в себя:

а) Обслуживание на месте стоянки:

1. Встреча и выпуск самолёта;
2. Установка связи с экипажем;
3. Заземление самолёта;
4. Обеспечение электроснабжения самолета от наземного источника;
5. Кондиционирование воздуха в салоне сопровождающих груз и кабине экипажа при помощи наземного источника;
6. Подогрев авиадвигателей и систем самолёта аэродромными подогревателями (при холодных погодных условиях);
7. Открытие/закрытие грузовых люков;
8. Визуальный контроль за запуском двигателей;
9. Буксировка самолёта;
10. Внешний осмотр самолёта.

б) Сервисное обслуживание самолета:

1. Обслуживание системы питьевой воды;

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Введение	

2. Обслуживание туалетной системы;
 3. Заправка и слив топлива.
- с) Противо- и антиобледенительная обработка.
- д) Дезинсекционная обработка.

0.2 НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ

В настоящем документе использованы ссылки на следующие внешние документы:

Doc. 9284 AN/905 – «Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» с дополнениями

Doc. 9481 AN/928 – «Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах»

ST/SG/AC.10/1/Rev.22 – Рекомендации по перевозке опасных грузов, Организация Объединенных Наций, 2021 год

ST/SG/AC.10/11/Rev.7 - Руководства по испытаниям и критериям, Организация Объединенных Наций, 2019 год

ФАП-82 – «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» утверждены приказом Минтранса РФ от 28 июня 2007 г. N 82

ФАП-141 – Федеральные авиационные правила «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации», утверждены Приказом Минтранса России от 05 сентября 2008 года № 141

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Введение	

0.3 ТЕРМИНЫ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

В данном документе применяются следующие термины, определения, сокращения и обозначения:

ERA – Equipment Restricted Area/Зона ограничения размещения оборудования

FOD – Foreign Object Debris/посторонний мусор

GPU/АПА – (Ground Power Unit/ авиационный подвижной агрегат) – аэродромный источник электроэнергии

GSE – (Ground support equipment/ Наземное вспомогательное оборудование) вспомогательное оборудование, находящееся в аэропорту, обычно на перроне, в зоне обслуживания терминала

АДП – (Аэродромный Диспетчерский Пункт) пункт управления воздушным движением с авиадиспетчерами

АК ВД – сокращенное наименование ООО «Авиакомпания Волга-Днепр»

БРЛС – авиационная бортовая радиолокационная станция, как правило, находится под носовым обтекателем ВС

ВС – воздушное судно

ГСМ – горюче-смазочные материалы

КВС – командир воздушного судна

КЭ – кабина экипажа

ОГ – опасный груз

ООШ – основная опора шасси

ПАО – противо-антиобледенительная обработка

ПОШ – передняя опора шасси

САБ – служба авиационной безопасности

СЗВ/loadsheet – сводная загрузочная ведомость

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_nd_handling/
Издание 4	Введение	

СПГ – средство пакетирования груза

Старший инженер ВС – представитель АК ВД, являющийся руководителем технической бригады АК ВД

ТБ – (техническая бригада) группа инженерно-технического персонала АК ВД, входящая в состав экипажа, и выполняющая техническое обслуживание ВС

ТЗ – топливозаправщик

УВД – (Управление воздушным движением) в тексте используется как пункт управления воздушным движением с авиадиспетчерами

УКВ – (ультракороткие волны) диапазон радиоволн, объединяющий метровые, дециметровые, сантиметровые и миллиметровые волны, используемый на аэродроме для осуществления связи

ЦГП – центр грузового планирования АК ВД

ЦУВП – центр управления воздушными перевозками.

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Введение	

0.4 КОНТАКТНЫЕ ДАННЫЕ АК ВД

Организация и оперативное управление наземным обслуживанием ВС и перевозками	Руководитель дежурной смены центра управления перевозками	Круглосуточно: Tel. +7 (8422) 59-01-17 Fax. +7 (8422) 20-49-97 E-mail: gikp@volga-dnepr.com
--	---	---

Организация и контроль обеспечения наземного обслуживания ВС в транзитных аэропортах	Ведущий диспетчер по НОП Диспетчер по ООП	Круглосуточно Tel. +7(8422) 59-01-03 gh@volga-dnepr.com
--	--	---

Контроль за выполнением работ по наземному обслуживанию ВС в транзитных аэропортах	Оперативный дежурный инженер по ИАО ДС ЦУВП	Круглосуточно: Tel. +7(8422) 59-00-82 di@volga-dnepr.com
--	---	--

Контроль загрузки ВС	Лоуд-мастер	Tel. +7(8422) 59-02-08 ggp@volga-dnepr.com
----------------------	-------------	---

Заключение договоров на наземное, топливное обслуживание, аудит	Руководитель отдела закупок по категории наземное обеспечение и авиатопливо	Tel. +7(8422) 59-03-74 handling@volga-dnepr.com
---	---	--

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Общие требования	

ЧАСТЬ 1

**ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОБСЛУЖИВАЮЩИМ
И ТОПЛИВОЗАПРАВОЧНЫМ КОМПАНИЯМ**

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Общие требования	

1.1 ГАРАНТИИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Обслуживающая компания должна гарантировать, что к выполнению указанных работ и эксплуатации оборудования будет допущен только квалифицированный и уполномоченный персонал, прошедший соответствующую теоретическую и практическую подготовку, а также стажировку в соответствии с установленными местными правилами.

При наземном обслуживании самолёта должно использоваться только исправное, проходящее регулярное техническое обслуживание и соответствующее типу самолёта оборудование. Более того, на каждое вспомогательное оборудование, средство механизации, используемое в процессе наземного обслуживания, в установленном обслуживающей компанией порядке ведется обязательный учет проведения планово-профилактических и регламентных работ по поддержанию его в исправном состоянии.

Обслуживающая компания должна гарантировать, чтобы все подразделения, участвующие в производстве наземного обслуживания и его обеспечении, были оснащены всеми необходимыми видами связи, рабочие места оборудованы современным программным обеспечением, помещения учитывали специфику деятельности подразделения. Все работники должны быть обеспечены специальной одеждой, учитывающей их вид деятельности, в том числе средствами индивидуальной защиты.

Ответственным за качество и безопасность проведения процедур наземного обслуживания воздушного судна является специалист, выполняющий данный объём работ. Контроль за качеством выполнения наземного обслуживания в целом со стороны обслуживающей компании должен осуществляться назначенным ответственным специалистом, имеющим необходимую подготовку и навык, со стороны авиакомпании - сотрудником, выполняющим представительские функции в данном аэропорту, либо при его отсутствии летным экипажем.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Общие требования	

Открытие/закрытие грузовых люков на ВС АК ВД, а также визуальный контроль за запуском двигателей на ВС Ан-124-100 (-150) осуществляется только членами технического экипажа ВС АК ВД. Выполнение данных процедур обслуживающей компанией запрещено.

1.2 ДОГОВОРЫ НА НАЗЕМНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

1.2.1 Обслуживание по договору или соглашению

При выполнении рейсов по программе предоставление услуг по наземному обслуживанию внешним поставщиком официально оформляется договором или соглашением.

Требование о заключении договорных отношений распространяется на все выполняемые работы в области наземного обслуживания, включая такие, как заправка топливом, противо- и антиобледенительная обработка. Обслуживающая компания несёт полную ответственность за выполнение этих функций в соответствии с требованиями эксплуатационной безопасности.

В типовом случае договорные отношения со сторонними организациями возможны только после проведения аудита и одобрения процедур по топливному обеспечению, наземному и аэропортовому обслуживанию, их соответствия стандартам АК ВД, изложенным в данном руководстве.

В связи с выполнением АК исключительно чартерных грузовых рейсов возможно заключение договора без проведения обязательного аудита при условии получения гарантий обслуживающей компании или назначенного агента следовать положениям настоящего Руководства.

Соглашение или договор на наземное обслуживание ВС, должны предусматривать право Авиакомпания в лице ее полномочного представителя:

1. Производить регулярные (рекомендовано 1 раз в 2 года) проверки качества используемых обслуживающей компанией материалов (авиатоплива, прочих горюче-смазочных материалов,

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Общие требования	

противообледенительной жидкости, воды, газа, гидравлических и других жидкостей);

2. Требовать проведения дополнительного лабораторного анализа образцов используемых материалов;
3. Запрашивать любую, предусмотренную для данного материала, документацию, подтверждающую прохождение контроля качества материалов со стороны обслуживающей компании.

При оформлении договорных отношений на наземное обслуживание приоритет отдается формату «Стандартного соглашения о наземном обслуживании ИАТА».

Руководство ИАТА по аэропортовому обслуживанию (IATA Airport Handling Manual (AHM)) содержит подробные указания и примеры типового соглашения по наземному обслуживанию и соглашения об уровне обслуживания. Кроме того, ИАТА публикует стандартное соглашение на поставку авиатоплива.

В случае, если заключение стандартного соглашения ИАТА невозможно, договор или соглашение на наземное обслуживание должен содержать следующее:

- 1) перечень услуг по наземному обслуживанию, которые будут предоставляться обслуживающей компанией;
- 2) перечень дополнительных услуг, которые могут предоставляться обслуживающей компанией по запросу авиакомпании;
- 3) срок действия договора или соглашения и условия его расторжения;
- 4) обязательства обслуживающей компании и авиакомпании;
- 5) условие о необходимости соблюдения требований Руководства по наземному обслуживанию и других стандартов авиакомпании, связанных с обслуживанием ВС, сопровождающих груз, багажа, груза и почты.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Общие требования	

Договор или соглашение на топливное обеспечение воздушных судов должен содержать технические требования отраслевого стандарта, спецификации и типы топлива для каждого конкретного типа воздушного судна в соответствии с технической документацией.

Для соответствия качества предоставляемых услуг стандартам авиакомпании должно быть выполнено одно из следующих действий:

- 1) заключено «Соглашение о качестве предоставляемых услуг» - SLA (Service Level Agreement), которое является официальным приложением к соглашению по наземному обслуживанию, подписанным между обслуживающей компанией и авиакомпанией, или
- 2) в договор или соглашение о наземном обслуживании внесены измеряемые спецификации, которые могут быть проверены авиакомпанией с целью удостовериться, что требования, влияющие на эксплуатационную безопасность, соблюдаются обслуживающей компанией.

Заключение соглашения о качестве предоставляемых услуг, либо внесение в соглашение о наземном обслуживании измеряемых спецификаций является основой для контроля этой деятельности.

В случае привлечения обслуживающей компанией субподрядных организаций для выполнения функций по наземному обслуживанию, данные функции передаются субподрядным организациям по контракту или иным законным способом. В таком случае, даже если функции по наземному обслуживанию выполняет третья сторона, ответственность сохраняется за обслуживающей компанией.

1.2.2 Обслуживание на основании заявки

При выполнении разовых чартерных рейсов возможно обслуживание без договора согласно заявке на обеспечение, направляемой дежурной сменой АК ВД непосредственно поставщику услуг, либо назначенному агенту. Данная заявка должна содержать ссылку на необходимость

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Общие требования	

следования положениям настоящего Руководства, а также информацию и запрос о предоставлении:

для коммерческой посадки на Ан-124/Ил-76

- организация обслуживания самолета для коммерческой посадки (наземный источник питания, туалет-сервис, заправка водой и тягач);
- предоставление данных о погоде и NOTAM на вылет;
- подтверждение парковки;
- организация погрузки/разгрузки груза;
- организация уборки мусора по прибытии ВС;
- предоставление противообледенительных средств для ВС по запросу KBC;
- бронирование одноместных номеров в гостинице;
- предоставление транспорта для экипажа в/из гостиницы;
- организация питания по запросу KBC;

для технической остановки на Ан-124/Ил-76

- организация обслуживания самолета для коммерческой посадки (наземный источник питания, заправка водой и тягач);
- организация уборки мусора по прибытии;
- предоставление данных о погоде и NOTAM для вылета экипажа;
- подтверждение парковки;
- предоставление противообледенительных средств для самолета по запросу KBC;
- организация питания по запросу KBC.

для заправки Ан-124/Ил-76:

- тип вс;
- график движения;
- требуемое количество топлива;

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group/nd_handling/
Издание 4	Общие требования	

- вид оплаты.

1.3 АУДИТЫ И ИНСПЕКЦИИ

В соответствии с главой 1.2 данного руководства перед заключением договора или соглашения, а также в последствии, с рекомендованной периодичностью 1 раз в два года, АК ВД может проводить аудиты организаций, выполняющих наземное обслуживание, заправку топливом, обработку грузов.

АК ВД направляет в организацию уведомление о проведении аудита в сроки, определённые договором или соглашением.

Помимо аудитов АК ВД проводит регулярные инспекционные проверки соответствия требованиям РОНО, включающие проверку выполнения работ на перроне:

- встреча и отправление ВС;
- соответствие МС международным требованиям и РОНО;
- буксировка ВС;
- заправка жидкостями и топливом;
- эксплуатационная безопасность;
- противо- и антиобледенительная обработка.

Инспекторы включаются в состав экипажа и выполняют проверку в аэропортах прибытия/вылета.

В связи с тем, что АК ВД выполняет чартерные рейсы предварительное уведомление проверяемых организаций при проведении инспекций не требуется. Основанием для проведения инспекции является требование о соответствии процедур обслуживающих и топливозаправочных компаний данному руководству.

По результатам проведенных аудитов или инспекций в проверенные организации направляется уведомление о выявленных несоответствиях. В срок, указанный в уведомлении, обслуживающие и топливозаправочные компании обязаны разработать корректирующие мероприятия.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

ЧАСТЬ 2
НАЗЕМНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

2.1 ДОСТУП К САМОЛЕТУ. ОХРАНА САМОЛЕТА.

Воздушное судно должно находиться под постоянной надежной охраной и доступ к нему должен быть ограничен:

- Экипажем при использовании самолета для производства полетов, при кратковременных стоянках в транзитном аэропорту;
- Инженерно-техническим составом (технической бригадой) во время технического обслуживания самолета;
- Службой охраны при стоянках самолета, когда на нем не ведутся работы по техническому, наземному обслуживанию и этот самолет передан под охрану.

Ответственность за самолет, включая судовую документацию на борту, и его охрану несет то должностное лицо, подпись которого о приеме самолета в бортовом журнале, журнале приема-передачи является последней.

Передачу самолета под охрану и его прием с охраны имеет право проводить лицо, уполномоченное для данного вида деятельности. При этом таковыми уполномоченными лицами являются:

- От экипажа - любой член экипажа, назначенный командиром самолета для этих целей;
- От инженерной авиационной службы – старший инженер ВС, либо представитель компании, имеющий на это полномочия;

Передача самолета от одного должностного лица другому допускается лишь при наличии у принимающего лица документа (задание на полет, карта-наряд на техническое обслуживание, журнал дежурного по стоянке, журнал приема-передачи самолета под охрану).

Лицо, ответственное за самолет и его охрану обязано:

1. Не оставлять самолет без присмотра, не допускать на него лиц, не имеющих отношения к его обслуживанию;

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group/nd_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

2. Не оставлять самолет с открытыми входными дверями и люками, с приставленными лестницами и стремянками;
3. При временном прекращении работ на самолете закрывать двери, лючки, люки, капоты двигателей и ВСУ, откидные панели и створки шасси, а также убирать от ВС стремянки;
4. Поддерживать на стоянке установленный противопожарный режим.

Передача самолета под охрану и его прием с охраны осуществляется старшим инженером ВС.

Служба охраны обязана проводить обучение работников, допущенных к постоянной или разовой работе по передаче самолетов под охрану и приему с охраны, а также осуществлять контроль полноты исполнения требований настоящей процедуры.

2.2 ЭКСПЛУАТАЦИЯ СРЕДСТВ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Только обученный, квалифицированный и уполномоченный персонал должен допускаться к эксплуатации оборудования.

Персонал не должен использовать самоходные транспортные средства и оборудование во время пользования переносными электронными устройствами. Такие устройства должны использоваться только при наличии соответствующего устройства “Hands free” либо личного, либо установленного.

Оборудование ни при каких условиях не должно пересекать траекторию выполняющего руление самолета. Самолет и пешеходы всегда обладают преимущественным правом движения.

До прибытия воздушного судна на место стоянки перронное оборудование должно находиться за линией, ограничивающей расположение оборудования, при этом, стояночные тормоза должны быть задействованы.

Когда оборудование расположено около самолёта или за пределами зоны обслуживания самолёта, должны быть задействованы стояночные

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

тормоза оборудования, при этом переключатель передач должен находиться в стояночном или нейтральном положении.

Средства наземного обслуживания должны находиться в рабочем состоянии.

При подъезде к самолету или уборке от самолета оборудование не должно ехать быстрее скорости идущего человека (5 км/час).

Направляющие и обеспечивающие безопасность поручни на погрузчиках должны быть выдвинуты.

Стабилизаторы, если они установлены на оборудовании, должны быть выдвинуты.

До начала движения шланги или тросы/кабели на оборудовании должны быть закреплены.

Подъемные устройства не должны перемещаться в поднятом состоянии, это разрешается лишь для окончательной их установки.

Груз не должен перевозиться на оборудовании, для этого не предназначенном.

В загруженных транспортерах грузы должны быть закреплены при помощи замков, упоров, поручней или ремней на протяжении ВСЕГО ВРЕМЕНИ, за исключением времени, когда грузы загружаются или разгружаются с такого оборудования.

На неработоспособном оборудовании должны быть навешены ярлыки «Не работает», такое оборудование должно сразу же направляться в службу ремонта/техобслуживания.

При расстановке оборудования необходимо особое внимание уделить расстоянию между транспортными средствами, самолетом, прочим оборудованием и приспособлениями.

При ограниченной видимости оператора (например, при подъезде оборудования к самолету или отъезде от самолета), необходимо

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

прибегнуть к помощи сигнальщика, ответственного за подъезд члена технической бригады, либо назначенного им специалиста ТБ.

Для ведения средств наземного оборудования должны использоваться стандартные сигналы руками.

Специалист, помогающий оператору при подъезде/отъезде, должен располагаться таким образом, чтобы иметь возможность точно судить о расстояниях; он также должен быть постоянно виден и иметь возможность передавать сигналы оператору транспортного средства.

Когда электрическое/самоходное оборудование находится в режиме работы, оператор должен находиться на расстоянии вытянутой руки от аварийных органов управления.



Запрещается оставлять в зоне стоянки транспортные средства с включенным двигателем, если они не имеют наружных аварийных органов управления.

Самоходное оборудование должно быть полностью остановлено для проверки тормозов перед тем, как войти в зону ограниченного доступа, а также перед приближением к самолету.

После завершения загрузки все погрузочное оборудование должно быть убрано от самолета.

Все оборудование, за исключением оборудования, необходимого для вылета, перед началом буксировки самолета к месту запуска должно быть расположено за ограничительной линией.

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

2.3 ОПАСНЫЕ ЗОНЫ ВОЗЛЕ ВС ПРИ РАБОТАЮЩИХ ДВИГАТЕЛЯХ

Воздействие реактивной тяги двигателей опасно. Когда двигатель запущен, могут произойти следующие опасные явления:

- Действует интенсивное всасывание с передней стороны двигателя, которое может затянуть людей и различные предметы в воздушный тракт двигателя;
- Очень горячие, высокоскоростные газы выходят из выпускного сопла турбины;
- Воздушный поток от вентилятора на большой тяге имеет очень высокую скорость;
- Когда задействован реверс тяги, воздушный поток от вентилятора идет вперед, в то время как выхлопные газы турбины - идут назад.

Риск повышается если, по какой-либо причине, ВС останавливается, а затем включает дополнительную тягу для страгивания и продолжения маневрирования.

Транспортные средства и персонал должны оставаться вне зон опасности ВС (см. [Рисунок 1](#), [Рисунок 2](#)), когда двигатели ВС работают и/или проблесковые маяки горят.

С целью предупреждения инцидентов и происшествий, связанных с работой двигателей ВС, никогда не находитесь и не располагайте оборудование перед и во время отправления или прибытия ВС:

- в зоне воздухозаборника двигателя;
- в зоне выхлопной струи двигателя.

! Наземный персонал и/или оборудование должны находиться в стороне от зон воздухозаборника и выхлопной струи двигателя.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group/nd_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

2.3.1 Зона воздухозаборника

Персонал, находящийся вблизи силовой установки во время ее работы, должны знать об опасных зонах, расположенных за кромкой капота воздухозаборника.

Эта зона риска распространяется вокруг внешнего диаметра и до передней кромки силовой установки.

Если скорость ветра у земли более чем 25 узлов (12,86 м/с), границы области риска увеличиваются на 20%.

Если покрытие перрона в районе места стоянки мокрое или покрыто льдом, его необходимо очистить, чтобы предотвратить травматизм персонала.

После того, как двигатель будет выключен, дайте двигателю **произвести выбег**, перед тем как приближаться к воздухозаборнику.

Убедитесь, что персонал, не знающий опасные зоны, расположенные у силовых установок, не может попасть в эти области.



Всасывающая тяга около воздухозаборника может затянуть головные уборы, очки, свободную одежду и платки из ваших карманов. Все незакрепленные предметы должны быть убраны прежде, чем вы будете работать рядом с двигателем.

Когда двигатель запущен, в воздухозаборнике создается область низкого давления.

Эта область низкого давления заставляет большой объем воздуха перемещаться с передней кромки воздухозаборника в двигатель.

Воздух, находящийся около воздухозаборника, имеет значительно более высокую скорость, чем воздух, который находится на удалении от него.

Когда вы находитесь около воздухозаборника, тяга всасывания двигателем увеличивается не постепенно, а внезапно.

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_nd_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Рекомендуется, чтобы наземный персонал находился вне опасной зоны воздухозаборника в течение не менее 30 секунд после сигнала прекращения подачи топлива из кабины экипажа.

2.3.2 Зона выхлопа

На высоких режимах работы, выхлопные газы вентилятора и турбины могут сдуть пыль, камни, песок и другие посторонние предметы находящиеся на расстоянии 300 футов (91,4 м) и более.

Самолет должен быть установлен на место стоянки так, чтобы избежать травмирование персонала, повреждений оборудования или других самолетов.

Используйте газоотбойные решетки, отклоняющие тягу, если двигатели запускаются без достаточного пространства для уменьшения мощности выхлопных газов от вентилятора и турбины до нуля.

Высокотемпературные выхлопные газы могут распространяться на дистанцию 300 футов (91,4 м) и более от выпускного сопла при попутно движущемуся газам ветре.

Рекомендуются бетонные покрытия, т. к. температура выхлопных газов у двигателя достаточная, чтобы расплавить битумные (асфальтовые) покрытия.

В момент запуска двигателя все огнеопасные материалы должны быть убраны от выпускного сопла, т. к. накопившееся в выпускном тракте топливо может воспламениться и вырваться струей пламени.



Внимание! Запрещается пересекать зону выхлопа, когда двигатели работают.

2.3.3 Входной коридор

Когда двигатель работает, если вам необходимо находится у двигателя, входите и выходите в зону капотов двигателей по входному/выходному коридору.

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Для вашей безопасности рекомендуется использовать страховочный пояс, ограждения воздухозаборника и предохранительные приспособления. Они не требуются, когда отбор воздуха отключен от обоих двигателей и обслуживание производится в пределах коридора доступа.



Рисунок 1. Опасные зоны Ан-124-100 (-150) при работе двигателей на режиме малого газа

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

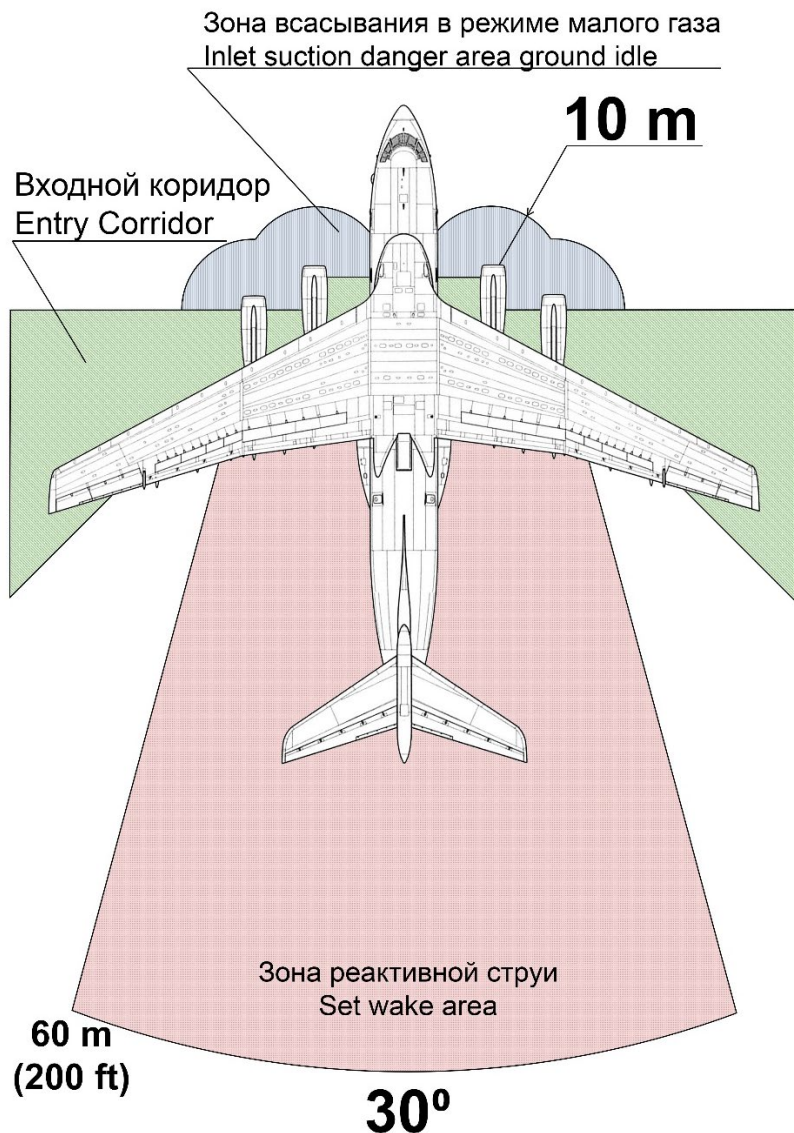


Рисунок 2. Опасные зоны Ил-76ТД-90ВД при работе двигателей на режиме малого газа

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

2.4 ПОДЪЕЗД (ОТЪЕЗД) СПЕЦМАШИН К ВОЗДУШНОМУ СУДНУ ПРИ НАЗЕМНОМ ОБСЛУЖИВАНИИ

Подача спецмашин для обслуживания воздушных судов осуществляется в соответствии с технологическим графиком.

Спецмашины, предназначенные для работы в зоне обслуживания воздушного судна, укомплектовываются средствами пожаротушения и упорными колодками. Кроме того, погрузочно-разгрузочные машины, грузовые автомобили оборудуются амортизирующими устройствами, предотвращающими жесткий контакт с фюзеляжем воздушного судна.

Подъезд (отъезд) и установка спецмашин в рабочее положение при обслуживании воздушных судов выполняются в соответствии с типовыми схемами подъезда (отъезда) и маневрирования спецмашин при обслуживании воздушных судов под руководством руководителя подъездом (отъездом).

Руководителем подъездом (отъездом) при обслуживании ВС АК ВД может быть только член технической бригады ВС АК ВД, которого назначает старший инженер ВС. Руководитель подъездом (отъездом) находится у воздушного судна до окончания работы спецмашин.

Руководитель подъездом (отъездом) при работе в зоне обслуживания воздушного судна:

- 1) руководит при помощи установленных сигналов движением спецмашин в соответствии с типовыми схемами подъезда (отъезда) и маневрирования спецмашин при обслуживании воздушных судов;
- 2) руководит подъездом (отъездом) спецмашин к воздушному судну с удобного места, обеспечивающего контроль за приближением спецмашин к воздушному судну и поддержание визуальной связи с водителем;
- 3) подает сигнал водителю, если убежден, что нет препятствий для маневра спецмашины у воздушного судна, а также для подъема (опускания) кузова или рабочего органа спецмашины;

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

- 4) подает сигнал на остановку спецмашины на расстоянии, исключающем повреждение воздушного судна;
- 5) устанавливает под одно колесо упорную колодку, препятствующую движению спецмашины к воздушному судну;
- 6) устанавливает колодку с другой стороны колеса;
- 7) проверяет отключение от борта воздушного судна кабелей, разъемов, шлангов и тросов заземления после окончания работы;
- 8) убирает колодку со стороны отъезда спецмашины и подает сигнал "отъезжайте";
- 9) убирает вторую колодку после отъезда спецмашины на расстояние не менее 5 м (для тягачей автопоезда багажных тележек - не менее 1 м) от воздушного судна;
- 10) размещает упорные колодки на спецмашине.

Остановка спецмашин при подъезде к:

- 1) воздушному судну при его обслуживании производится на расстоянии не менее 0,5 м от крайних точек воздушного судна;
- 2) топливозаправщиков, передвижных заправочных агрегатов и маслозаправщиков - не менее 6 м;
- 3) моторных подогревателей - не менее 3 м;
- 4) тепловых обдувочных машин - не менее 3,5 м.
- 5) максимальное расстояние от крайних точек воздушного судна до спецмашины определяется исходя из технических возможностей спецтехники и соображений безопасности. В любом случае остановка спецмашин осуществляется в пределах зоны обслуживания воздушного судна, обозначенной соответствующей маркировкой (красная линия).

Остановка спецмашин при погрузочно-разгрузочных операциях производится на расстоянии не менее 0,1 м, но не более 0,2 м.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Водитель спецмашины при работе в зоне обслуживания воздушного судна:

- 1) останавливает спецмашину не ближе 10 м от крайних точек воздушного судна;
- 2) въезжает в зону обслуживания только с разрешения руководителя подъездом;
- 3) выполняет сигналы для руководства подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам.
- 4) останавливает спецмашину при подъезде к воздушному судну на безопасном расстоянии, исключающем повреждения воздушного судна;
- 5) останавливает спецмашину и выезжает из зоны обслуживания по первому требованию руководителя подъездом (отъезда) или члена экипажа воздушного судна;
- 6) принимает меры для немедленного удаления вышедшей из строя спецмашины из зоны обслуживания воздушного судна, с перрона и места стоянки, затем докладывает о происшествии начальнику смены (бригадиру) и диспетчеру службы спецтранспорта.

При неправильном маневре спецмашины, в результате которого возникает опасность повреждения воздушного судна, руководитель подъездом подает водителю сигнал "остановитесь", затем сигнал на выполнение маневра, исключающего повреждение воздушного судна, после этого подает команду на выезд спецмашины из зоны обслуживания воздушного судна. После выезда спецмашины на расстояние 2–5 метров за пределы зоны обслуживания воздушного судна подает спецмашине сигнал "остановитесь", а затем обеспечивает повторный подъезд спецмашины к воздушному судну.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

2.4.1 Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании

Эти сигналы рекомендованы IATA. Эти сигналы необходимо использовать, если это не противоречит местным установленным правилам.

Сигналы руками предназначены для использования ответственным руководителем в непосредственном взаимодействии с оператором, чтобы облегчить движение любого оборудования по наземному обслуживанию, как на перроне, так и непосредственно в самолете, если требуется для груза с нестандартными габаритами, формой или весом.

(см. [Таблица 1. Сигналы руками](#))

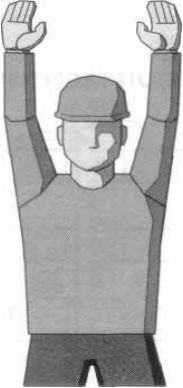
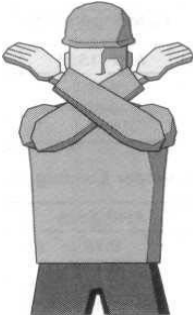
Руководитель для определенного маневра должен ясно показывать соответствующие команды, чтобы избежать любой возможной путаницы и должен оставаться единственным ответственным человеком за процедуру до сигнала «ЗАКОНЧИТЬ КОМАНДУ».

Руководитель должен использовать только следующие одобренные ручные сигналы и должен быть соответственно полностью подготовлен.

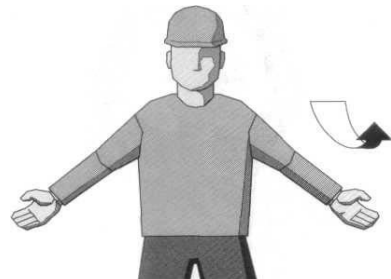
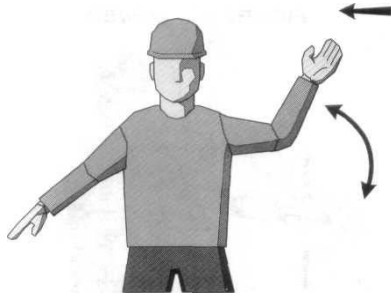
Руководитель должен находиться на той позиции, где сможет постоянно сохранять визуальный контакт с оператором (водителем) в течение маневра. Если визуальный контакт между оператором (водителем) в направляющим потерян, груз, оборудование, или транспортное средство должно быть остановлено и оставаться так до тех пор, пока визуальный контакт не будет восстановлен.

Чтобы избежать любой возможной путаницы с летным экипажем, никакие сигналы руками для груза, оборудования или перемещения транспортного средства не должно использоваться, пока самолет не установлен на стоянку. Это также верно при выруливании воздушного судна, пока самолет не освободил место стоянки.

Таблица 1. Сигналы руками

ПРИВЛЕЧЬ ВНИМАНИЕ ОПЕРАТОРА, ПРИНИМАЙ КОМАНДУ ATTRACT OPERATOR'S ATTENTION, RE- CEIVE COMMAND  Руки удерживать выше головы в вертикальном положении с ладонями, повернутыми вперед. Значение: я обеспечиваю этот маневр. Вы будете принимать команды только от меня. Hold hands above head in vertical position with palms turned forward. Significance: I provide this maneuver. You will receive commands from me only.	ЗАКОНЧИТЬ КОМАНДУ FINISH COMMAND  Руки, перекрещенные на груди. Значение: я больше не даю Вам команд. Arms crossed on chest. Significance: I do not give command any more to you.
---	---

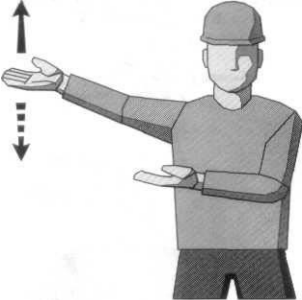
Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

ДВИЖЕНИЕ ВПЕРЕД (Движение к руководителю) MOTION (Motion to supervisor)  Руки немного в стороны и несколько раз взмахнуть к себе, делая знак движения вперед. Hands slightly apart and wave hands several times backwards showing motion forward.	ДВИЖЕНИЕ НАЗАД MOTION BACKWARD  Руки в стороны, ладони вперед, махнуть несколько раз, вперед и назад. Hands apart, palms forward, wave hands several times, forward and backwards.
ПОВОРОТ ВПРАВО TURN RIGHT  Левая рука вниз, рука вытянута, правая рука несколько раз передвигается вверх - вниз. Скорость движения руки указывает степень поворота. Left arm downwards, arm is stretched, right hand moves several times upwards and downwards Speed of arm motion indicates turn.	ПОВОРОТ ВЛЕВО TURN LEFT  Правая рука вниз, рука вытянута, левая рука несколько раз передвигается вверх - вниз. Скорость движения руки указывает степень поворота. Right arm downwards, arm is stretched, left hand moves several times upwards and downwards. Speed of arm motion indicates turn.

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

ПОДЪЕМ

ELEVATION

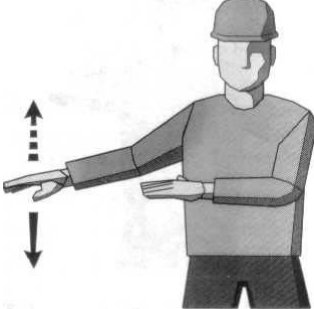


Вытяните обе руки к грузу или оборудованию ладонями вверх, движение руки в направлении подъёма.

Stretch both hands towards cargo or equipment with palms upwards, arm motion towards elevation.

ОПУСКАНИЕ

LOWERING

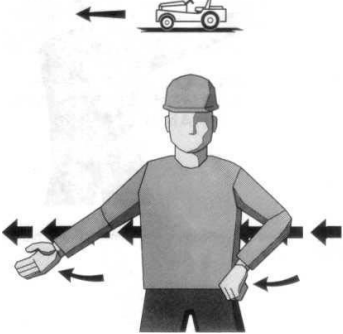


Вытяните обе руки к грузу или оборудованию ладонями вниз, движение руки в направлении спуска.

Stretch both hands towards cargo or equipment with palms downwards, arm motion towards lowering.

СОПРОВОЖДАЮЩЕЕ ДВИЖЕНИЕ АС

COMPANYING MOTION



Движение с грузом или оборудованием. Покачивание противоположной руки. Сохранение визуального контакта с оператором или водителем.

Movement with cargo or equipment. Rocking opposite hand. Maintaining visual contact with operator or driver.

ОСТАНОВКА

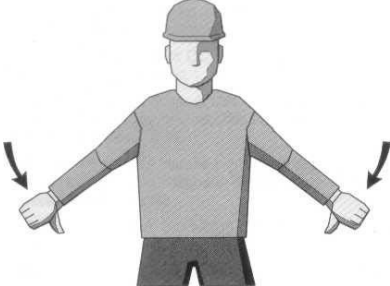
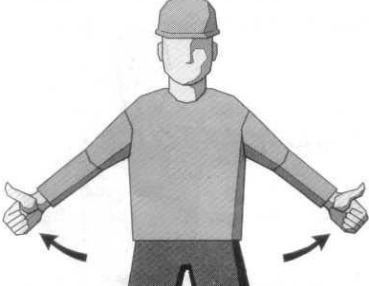
STOP



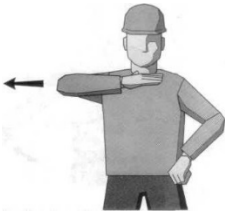
Руки несколько раз перекрестите над головой (быстрота движения рук должна быть связана с безотлагательностью остановки), Немедленная остановка: руки со сжатыми кулаками перекрещиваются над головой.

Cross arms several times above head (Speed of arms motion should be associated with mandatory stop). Immediate stop: cross hands with fists clenched above head.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

УКАЗАТЬ РАССТОЯНИЕ INDICATE DISTANCE  Расстояние, показанное между руками, точно соответствует свободному существующему пространству. Distance shown between arms corresponds exactly to present free space.	«О.К.», ВСЕ СВОБОДНО! ИЛИ ПРОДОЛЖИТЕ САМИ! УЕЗЖАЙТЕ! “O.K”, ALL CLEAR! OR PROCEED YOUR-SELF! GO OUT!  Подъем вытянутой правой руки, сжав руку в кулак, подняв большой палец. Raise stretched right hand arm, having made fist, and raised thumb.
ЗАФИКСИРОВАТЬ ВКЛЮЧЕННЫЕ СТАБИЛИЗАТОРЫ INTERLOCK TURNED ON STABILIZERS  Руки вниз, ладони рук скрыты, большие пальцы вытянуты, движения рук к себе. Arms downwards, hand palms are concealed, thumbs are stretched, arms motion back-wards.	ЗАФИКСИРОВАТЬ СНЯТЫЕ ИЛИ ОТКЛЮЧЕННЫЕ СТАБИЛИЗАТОРЫ INTERLOCK REMOVED OR TURNED OFF STABILIZERS  Руки вниз, ладони рук скрыты, большие пальцы вытянуты, Движения рук от себя. Arms downwards, hand palms are concealed, thumbs are stretched, arms motion forward.

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_nd_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

ОТКЛЮЧИТЬ ИСТОЧНИК ЭНЕРГИИ (ЭЛЕКТРИЧЕСТВО, ТОПЛИВО, ВОЗДУХ) TURN OFF POWER SOURCE (ELECTRICITY, FUEL, AIR)  Правая рука горизонтальна на уровне плеч, ладонь развернута вниз, рука покачивается от положения вытянутой руки до горла. Right arm is horizontal at shoulder level, turn palm is turned downwards, arm is rocked from stretched arm position to throat.	ОСТАНОВИТЬ ДВИГАТЕЛЬ SHUT DOWN ENGINE  Правая рука на уровне плеча, ладонь вниз, рука от груди выполняет горизонтальные движения вправо, движение руки поперек груди. Right arm at shoulder level, palm downwards, arm moves from chest horizontally to right, arm motion across chest.
СОЕДИНИТЬ ИЛИ ОТСОЕДИНИТЬ CONNECT OR DISCONNECT  Поднятая левая рука с пальцами, повернутыми горизонтально. 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 Left hand is raised with fingers turned horizontally Connect: Move right hand with fist made upwards up to contact with left hand palm. Disconnect: Right hand with fist made moves from left hand palm downwards.	ТОРМОЗА ВКЛ/ВЫКЛ APPLY/RELEASE BRAKES  Правая рука поднимается горизонтально перед туловищем. Тормоза отпустить: Со сжатым кулаком, затем распрямляются пальцы ладонью внутрь. Нажать на тормоза: С распрямленными пальцами, ладонь внутрь, затем сжать кулак. Right arm raises horizontally in front of body. Release brakes: Make fist, then straighten fingers with palm inwards. Apply brakes: Fingers are stretched, palm inwards, then make fist.

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

2.5 ПРИБЫТИЕ ВС

2.5.1 Подготовка к прибытию

Внешний поставщик услуг перед прибытием ВС должен:

- 1) провести проверку места стоянки и удалить весь мусор;
- 2) убедиться, что поверхность покрытия стоянки свободна ото льда, снега и т. д., для обеспечения безопасного движения ВС;
- 3) убедиться в том, что место стоянки способно принять данный тип ВС, маркировка на перроне отчетливо просматривается, линия остановки колеса передней опоры данного типа ВС выделена надлежащей маркировкой;
- 4) убедиться в том, что вся наземная техника выведена из зоны маневрирования, а между ВС и сооружениями/оборудованием обеспечена достаточная дистанция;
- 5) убедиться, что путь движения и зона перрона свободны от предметов и препятствий, с которыми ВС может столкнуться или подвергнуть опасности других реактивной струей;
- 6) убедиться, что присутствуют регулировщики;
- 7) убедиться, что дополнительный наземный персонал (такие как сопровождающие у конца крыла) присутствуют (если необходимо);
- 8) специалисты, выполняющие функции, предусмотренные данной процедурой, должны быть расположены за пределами опасных зон.

Опасно:



Все лица, принимающие участие в деятельности по прибытии ВС должны оставаться в стороне от прибывающих ВС и не приближаться к ВС до тех пор, пока не убедятся, что:

- двигатели выключены и выбегают;
- проблесковые маяки отключены;
- колодки установлены под колеса ООШ.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Разрешение на доступ к ВС даёт агент, ответственный за действия по встрече ВС.

При заруливании ВС на место стоянки, наземная техника должна быть расположена таким образом, чтобы ее предельные габаритные точки не пересекались с траекторией движения ВС и, по возможности, были параллельны фюзеляжу или осевой линии основной поверхности с тем, чтобы, в случае отказа тормозной системы, не произошло их столкновения с ВС.

Перед прибытием ВС следующее оборудование должно быть исправно и находиться на стоянке:

- 1) колодки (для определённого типа ВС);
- 2) дорожные конусы (для определённого типа ВС);
- 3) наземный источник электропитания (по необходимости);
- 4) дневные или ночные жезлы (по необходимости).

2.5.2 Зона и линия ограничения размещения наземного оборудования

Зона ограничения размещения оборудования (Equipment Restraining Area ERA) определяется как зона перрона, ограниченная красной линией, называемой линией ограничения размещения оборудования, в которой ВС находится на стоянке во время наземного обслуживания. ERA не

Volga  Dnipro	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnipro.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

должна иметь препятствий и посторонних предметов (FOD) перед, во время прибытия и отправления ВС.

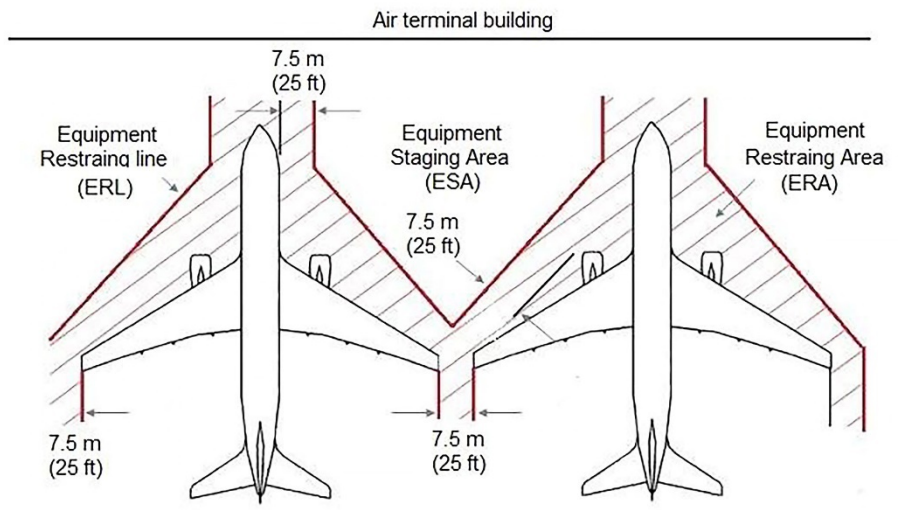


Рисунок 3. Линия ограничения размещения наземного оборудования

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

2.5.3 Встреча ВС

Прием ВС на стоянку должен осуществляться наземной службой аэропорта. Встречающий должен управлять заруливанием ВС на стоянку, дать команду на выключение двигателей, установить временные упорные колодки под колеса ООШ, обеспечить наличие конусов безопасности, указывающих на опасные места.



Если ВС прибывает с нерабочим проблесковым маяком, не приближайтесь к ВС до установления радиосвязи с экипажем.

В исключительных случаях (при выполнении посадки в транзитных аэропортах с неразвитой инфраструктурой) по решению КВС члены технической бригады могут выполнять функции по обеспечению заруливания ВС на стоянку и выруливания ВС с места стоянки.

К руководству движением ВС допускается только специально подготовленный и уполномоченный персонал.

Специалист по руководству движением ВС отвечает за подачу стандартных сигналов управления движением ВС при заруливании и выруливании ВС на и с места стоянки. Все подаваемые сигналы должны быть ясными и точными.

Специалист по руководству движением ВС должен иметь на себе специальный жилет с флуоресцентной маркировкой, который позволяет экипажу ВС легко идентифицировать его как специалиста, ответственного за руководство движением ВС.

Для подачи всех сигналов наземным персоналом, участвующим в процессе, необходимо использовать сигнальные жезлы с покрытием Dayglo, сигнальные лопатки или рукавицы. В ночное время или в условиях низкой видимости необходимо использовать световые жезлы.

Буксировка в неблагоприятных погодных условиях или на загрязненной поверхности перрона должна выполняться на малой скорости.

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

2.5.4 После остановки ВС

После отключения двигателей и отключения проблесковых маяков:

- установите временные колодки под колёса ООШ в соответствии с пунктом [2.5.5](#) и подтвердите установку экипажу;
- установите агрегат наземного питания, если требуется (подключение осуществляют члены техбригады ВС);
- расставьте дорожные конусы;
- выполните обход по прибытии с целью проверки на предмет повреждений ВС обращая особое внимание на:
 - ✓ все грузовые двери;
 - ✓ все панели доступа;
 - ✓ фюзеляж ВС;
 - ✓ капоты двигателей.



При обнаружении повреждения немедленно сообщите экипажу (старшему инженеру ВС) и не приближайте к ВС наземное оборудование в зоне обнаружения повреждения.

2.5.5 Блокировка ВС (установка колёсных колодок)

Из-за вероятности «закусывания» неподходящих колодок на ВС Ан-124-100 (-150) к установке допускаются только самолетокомплектные колодки. Их установку производит техническая бригада АК ВД.



Запрещается установка на ВС Ан-124-100 (-150) колодок наземным персоналом обслуживающей компании.

Блокировка Ил-76ТД-90ВД

Убедитесь в наличии необходимого количества исправных колодок для прибывающего ВС с учетом перрона и погодных условий.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group/nd_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Для ВС Ил-76ТД-90ВД требуется 8 колодок. Допускается временная установка 4-х колодок под внешние колёса спереди и позади основной опоры шасси.



Запрещается установка колодок под переднюю опору шасси.

Персоналу необходимо знать опасные зоны в районе колес ВС, в частности тормоза (сильный нагрев после торможения) и выступы створок шасси и антенн.

Персонал обслуживающей компании после того, как:

- ВС полностью остановилось;
- двигатели отключены и выбегают;
- проблесковые маяки отключены

устанавливает колодки согласно [рисунку 5 - Схема стандартной установки колодок для Ил-76ТД-90ВД](#).

Примечание.

В дальнейшем специалистами технической бригады ВС колодки могут быть заменены на самолетокомплектные.

Затем назначенный член наземного персонала подает лётному экипажу сигнал рукой «Колодки установлены».

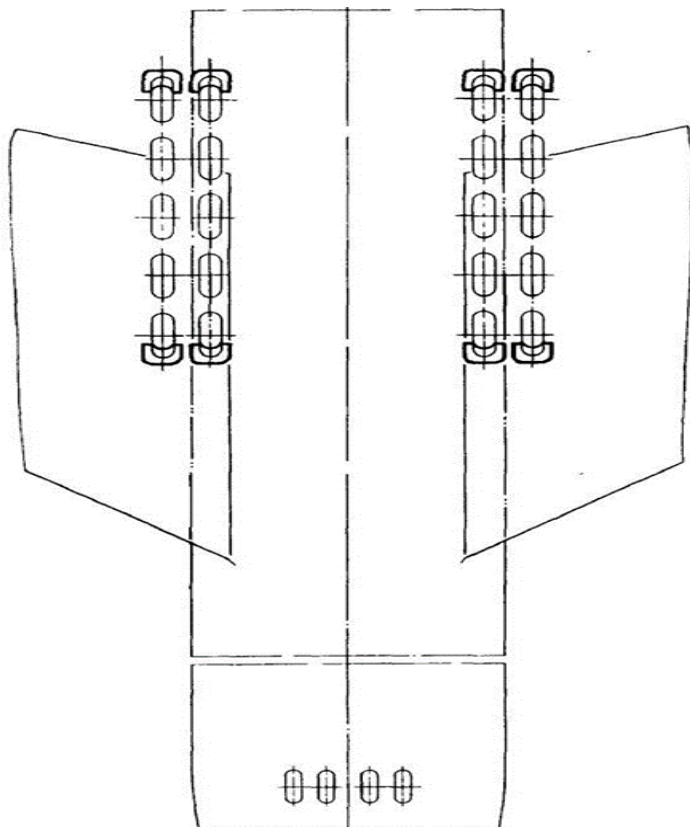


При установке колёсных колодок стойте в стороне от пути колёс, поскольку может произойти серьёзное ранение, если ВС начнет катиться до окончательной установки колодок.



Подходите / отходите от ООШ либо спереди, либо сзади. Это минимизирует риск серьёзного ранения, поскольку авиационные шины разрываются в направлении законцовок крыла.

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group/nd_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	



**Рисунок 4. Схема стандартной установки колодок
для Ан-124-100 (150)**

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

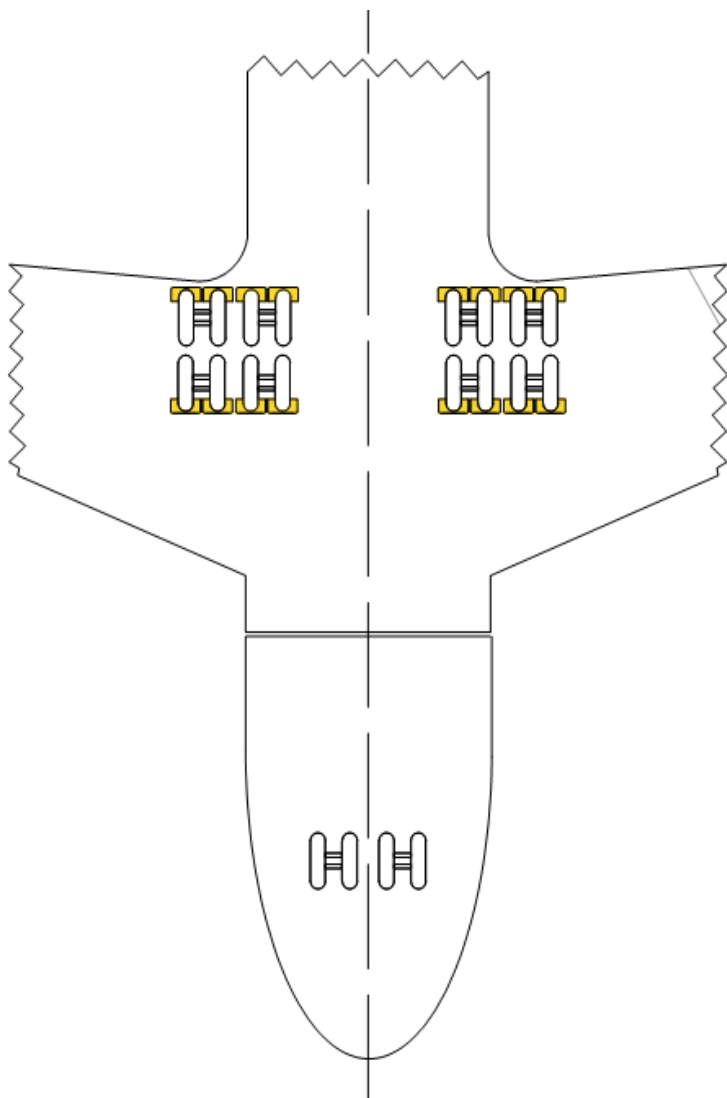


Рисунок 5. Схема стандартной установки колодок для Ил-76ТД-90ВД

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group/nd_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

2.5.6 Агрегат наземного питания (АПА - GPU)

Разрешается предварительно расположить GPU внутри зоны ограничения размещения оборудования (ERA), если в ней имеется специальное место стоянки для GPU.

Расположите GPU справа за обтекателем шасси ВС, см. [Рисунок 6](#).

Подача электроэнергии для ТО самолета производится от аэродромных источников энергоснабжения, на которых должны быть указаны параметры электроэнергии (напряжение и частота). Точки подключения аэродромных источников питания к бортовой сети указаны на:

- [Рисунок 9. Размещение точек подключения систем наземного обслуживания \(вид сверху\) Ан-124-100\(150\);](#)

- [Рисунок 10. Размещение точек подключения систем наземного обслуживания \(вид снизу\) Ан-124-100\(150\);](#)

- [Рисунок 12. Размещение точек подключения систем наземного обслуживания Ил-76ТД-90ВД.](#)

Включить стояночный тормоз / установить колодку под колесо GPU.

Примечание

При недостаточной длине кабеля подключения к ВС Ил-76-ТД-90ВД допускается установка GPU в передней части ВС (см. [Рисунок 14](#)).

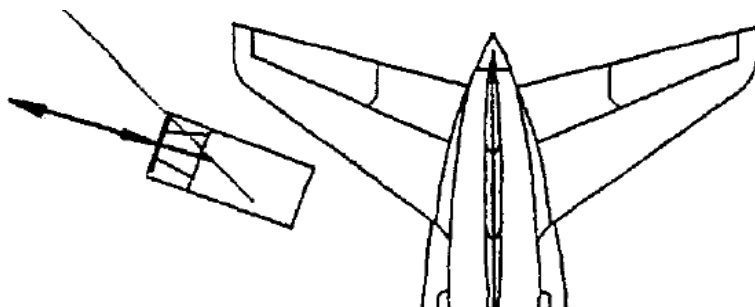


Рисунок 6. Схема подъезда наземного источника электропитания

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group/nd_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

2.5.7 Установка и удаление дорожных конусов

Цель «окружения самолета конусами безопасности» - *создание безопасной зоны вокруг конкретных зон самолета, подверженных повреждению на земле.*

Конструкция конусов должна:

- быть конической формы;
- минимальная высота 750мм (28.5");
- минимальный вес основания 4.53кг (10 фунтов);
- быть оранжевого цвета с отражающими полосами.

Перед прибытием ВС убедитесь в наличии достаточного количества исправных дорожных конусов для защиты типа ВС, предполагаемого к обслуживанию.



Запрещается устанавливать конусы при сильном ветре!

Не приближайтесь к ВС для расстановки конусов, если не соблюдены все следующие критерии:

- ВС полностью остановилось;
- двигатели отключены и выбегают;
- проблесковые маяки отключены;
- под колёса шасси установлены колодки.

Конусы должны быть установлены:

- 1) перед всеми двигателями;
- 2) перед всеми зонами самолета, мешающими нормальному движению оборудования во время работ по наземному обслуживанию;
- 3) в зонах, где близость самолета может повлиять на транспортный поток на перроне, например хвост/проезжая часть;
- 4) у законцовок крыла сразу после установки самолета на место стоянки;

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

- 5) в других зонах возле самолета только после получения разрешения на приближение к самолету;
- 6) на расстоянии от «защищаемой» зоны, чтобы соответствовать предназначению конуса.

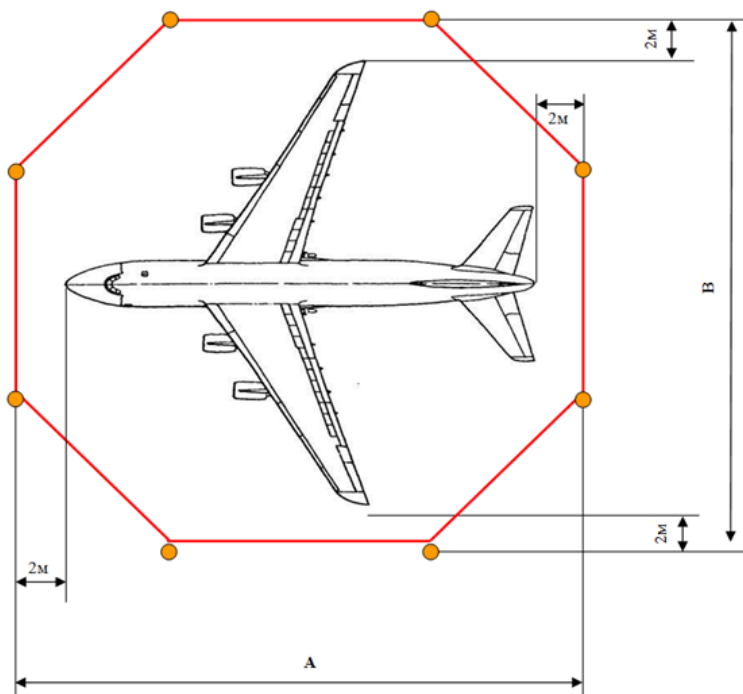
GSE не должно устанавливаться у ВС, пока все дорожные конусы не будут установлены.

Все требуемые конусы безопасности остаются на месте, пока работа GSE и движение транспортных средств вокруг ВС не прекратятся перед отправлением ВС:

- 1) убедитесь, что все GSE удалено из зоны безопасности;
- 2) удалите дорожные конусы вокруг ВС.

В случаях отсутствия на месте стоянки маркировки восьмиугольной зоны допускается временное её обозначение с помощью дорожных конусов (см. [Рисунок 7](#)).

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	



Тип ВС	Размеры, м (min)	
	A	B
Ан-124-100 (150) и модификации	74	78
Ил-76ТД-90ВД	51	55

Рисунок 7. Схема установки дорожных конусов

2.6 БУКСИРОВКА ВС

Наземный персонал руководит каждой буксировкой ВС. Эта функция может выполняться технической бригадой ВС или персоналом аэропорта отправления либо совместно.

Для буксировки ВС Ан-124-100 (-150) АК ВД используются только собственные водила входящие в комплект бортового имущества.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group/nd_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Для любой вербальной связи между кабиной экипажа и наземным персоналом должна быть использована установленная фразеология.

Для визуальной передачи информации при помощи рук также должны быть использованы стандартные сигналы руками (см. Правила полетов Приложение 2 к Конвенции о международной гражданской авиации).

Персонал, выполняющий функции руководства буксировкой или сопровождения у законцовок крыла, должны использовать: в дневное рабочее время либо жезлы, либо рукавицы цвета повышенной видимости, а во время работы при плохой видимости/ночью, светящиеся жезлы.

2.6.1 Действия наземного персонала при буксировке

При буксировке самолета все люди должны держаться в стороне от опасных зон вокруг буксировочного транспортного средства, буксировочного водила, колес передней и основных опор шасси. Персонал на земле должен знать, что существует вероятность наезда колесами передней и основных опор шасси, буксировочным транспортным средством. Это связано с тем, что самолет изменит положение в процессе буксировки. Убедитесь в том, что сохраняется минимальная 3-метровая (10-футовая) дистанция между людьми на земле и оборудованием, которое перемещается. Если не выдерживать минимальное расстояние, может произойти травма со смертельным исходом.

При подсоединении буксировочного водила к тягачу сотрудники должны развернуться лицом к тягачу и стоять обеими ногами только с одной стороны буксировочного водила, т.е. они не должны перекидывать ноги над буксировочным водилом.

Персонал не должен переступать через буксировочное водило пока идет процесс буксировки.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Ответственный за буксировку перед началом движения должен:

- осмотреть состояния покрытия с целью определения уровня безопасности для проведения операции (например, на наличие льда, снега и прочего);
- убедиться, что все наземное вспомогательное оборудование удалено от самолета и обеспечено необходимое пространство между оборудованием/аппаратурой и воздушным судном;
- проверить отсутствие подключенных к ВС кабелей подачи электроэнергии;
- убедиться, что колодки от всех колес шасси убраны, бортовая лестница убрана;
- проверить исправность буксировочного водила и его стыковку с ВС;
- провести инструктажи со всем персоналом, принимающим участие в передвижении ВС для понимания каждым его функций и зоны ответственности при маневрировании;
- убедиться, что стояночное торможение включено
- обеспечить поддержание постоянной связи с летным экипажем по переговорному устройству;
- сообщить летному экипажу о ходе деятельности на перроне и запросить разрешение на отключение наземного источника энергии;
- выполнить предполётный осмотр.

Сопровождающий у крыла должен:

- быть всегда под управлением ответственного за буксировку;
- использовать 2 регулировочных жезла, дневных или подсвеченных, для операций в условиях малой видимости;
- находиться на расстоянии 1 м с внешней стороны от законцовки крыла на одной линии с задним колесом ООШ.
- обеспечивать, чтобы путь движения ВС был свободен от препятствий, других ВС, транспортных средств и т. д.;

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

- подавать визуальные сигналы “Дальнейшее движение безопасно” водителю тягача посредством отчетливого движения “Маятник” руками.

Водитель тягача должен:

- не оставлять тягач без управления при включенном двигателе
- перед началом буксировки выровнять тягач и буксировочное во-
дило с осевой линией воздушного судна;
- проконтролировать, что колеса водила полностью подняты перед
началом движения ВС;
- ожидать разрешения на буксировку от летного экипажа или назем-
ной бригады;
- убедиться перед началом движения, что стояночный тормоз отклю-
чен, а проблесковый маяк тягача включен;
- начинать буксировку по прямой линии;
- держать минимальную скорость при маневре и плавно нажимать на
тормоз;
- избегать крутых разворотов, что приводит к чрезмерному истира-
нию покрышек;
- осматривать перрон во время буксировки, контролировать расстояния
и сопровождающих у крыла, чтобы обеспечить движение ВС в сто-
роне от всех препятствий. Быть готовым к немедленной остановке;
- использовать соответствующие линии разметки на перроне при ма-
неврировании для обеспечения безопасного прохождения препят-
ствий;
- не превышать предельных углов поворота ПОШ;
- все остановки совершать плавно;
- соблюдать минимальное безопасное расстояние между транспорт-
ными средствами, достаточное для остановки
- остановиться за 50 м до пересечения РД, если остановка требуется;

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

- при прибытии в назначенное место протянуть вперед ВС по прямой линии на протяжении нескольких метров, чтобы колеса ПОШ оказались в прямом положении;
- включить тормоза тягача по завершению буксировки;
- отпустить тормоза тягача и переключить скорость на «нейтральную» после включения тормозов ВС, для освобождения давления на водило;
- расположить тягач по пути следования ВС и оставаться видимым для летного экипажа после того, как водило было отсоединено от тягача;

Внимание!



С целью защиты ПОШ от повреждения на ВС АН-124-100 и Ил-76ТД-90ВД имеются отметки маркеры предельных углов поворота стойки шасси.

В случае превышения максимального угла поворота ПОШ водитель тягача должен сообщить об этом СИТЕ

2.6.2 Выполнение буксировки

Ответственный за буксировку должен:

- 1) получить от КВС разрешение и подстыковать тягач к водилу;
- 2) после команды КВС: *«Доложить готовность к буксировке»*, доложить КВС: *«Тягач подсоединен, колодки убраны, препятствия на стоянке отсутствуют, наземный персонал к буксировке готов»*;
- 3) занять позицию либо на тягаче, либо на перроне рядом с ПОШ;
- 4) после получения разрешения на буксировку от УВД и указания от КВС направления буксировки к месту запуска, дать команду КВС: *«Выключить стояночный тормоз»*;
- 5) получить от КВС доклад: *«Стояночный тормоз и разворот колес выключены, экипаж к буксировке готов»*;
- 6) доложить КВС: *«Начинаем буксировку»*;

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

- 7) после окончания движения подать команду КВС: *«Буксировка закончена, включить стояночный тормоз»*;
- 8) получить доклад от КВС: *«Стояночный тормоз включен»*;
- 9) дать команду (визуальный сигнал) водителю тягача и сопровождающим у крыла о разрешении отцепления водила;
- 10) дать команду на отключения гарнитуры и проконтролировать закрытие панели доступа;
- 11) после отстыковки водила доложить КВС: *«Водило убрано. Буксировка завершена»*.

2.6.3 Инциденты во время буксировки

Во время буксировки могут произойти какие-либо инциденты, например отказ переговорного устройства. Если переговорное устройство отказывает при буксировке, то буксировка должна немедленно быть остановлена, установлен альтернативный вид связи перед продолжением буксировки. Перечень других инцидентов и действия персонала приведены в [Таблица 2](#).

Таблица 2. Инциденты и действия персонала во время буксировки

Оператор тормозов	Водитель тягача
Отказ связи	
Сообщает об отказе водителю тягача по переговорному устройству	Останавливает ВС / тягач немедленно. Включает стояночный тормоз тягача. Вызывает помощь по телефону и ожидает машины сопровождения «Следуй за мной» до окончания буксировки.

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Оператор тормозов	Водитель тягача
Отказ тягача	
Информирует УВД. Включает стояночный тормоз. Слушает УКВ и ожидает помощи	Останавливает ВС / тягач. Включает стояночный тормоз тягача. Устанавливает колодки.
Отказ сцепки	
Останавливает ВС стояночным тормозом	Не тормозя продолжить движение вперед по пути следования. До тех пор пока ВС не остановится. Остановить тягач согласно положению ВС. Установить колодки.
Пожар на тягаче	
Сообщает УВД. Включает стояночный тормоз.	Сообщает оператору тормозов. По возможности: - останавливает тягач - отстыковывает тягач от водила - отъезжает на безопасное расстояние от ВС - тушит пожар огнетушителем - устанавливает колодки.
Пожар на ВС	
Сообщает УВД. Включает стояночный тормоз. Тушит пламя бортовым огнетушителем.	Немедленно останавливает ВС / тягач. Отсоединяет водило. Отъезжает на тягаче на безопасное расстояние.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Оператор тормозов	Водитель тягача
Происшествие с другим ВС или транспортным средством	
Связаться с АДП, указать положение и характер проблемы. Слушать УКВ частоту и ожидать помощи	Немедленно останавливает ВС / тягач. Включает стояночный тормоз тягача. Не отсоединяет сцепку с ВС. Установить колодки под колеса ООШ

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

2.7 ХАРАКТЕРИСТИКИ, ГАБАРИТЫ И СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ СПЕЦТЕХНИКИ

2.7.1 Характеристики ВС Ан-124-100 (150) и требования к наземному оборудованию

Требования к источникам питания и другому наземному оборудованию для обслуживания ВС Ан-124-100(150) приведены в [Таблица 3](#).

Размеры и координаты дверей, люков и точек обслуживания приведены в:

- [Таблица 4](#). Двери, высота порогов и габариты Ан-124-100(150);
- [Таблица 5](#). Координаты точек подключения систем наземного обслуживания Ан-124-100(150);
- [Рисунок 8](#). Высота порогов и габариты Ан-124-100(150);
- [Рисунок 9](#). Размещение точек подключения систем наземного обслуживания (вид сверху) Ан-124-100(150);
- [Рисунок 10](#). Размещение точек подключения систем наземного обслуживания (вид снизу) Ан-124-100(150).

Схема размещения спецтехники при обслуживании ВС приведена на [Рисунок 11](#).

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

2.7.2 Характеристики ВС Ил-76ТД-90ВД и требования к наземному оборудованию

Требования к источникам питания и другому наземному оборудованию для обслуживания ВС Ил-76ТД-90ВД приведены в [Таблица 6](#).

Размеры и координаты дверей, люков и точек обслуживания приведены в:

- [Таблица 7](#). Координаты точек подключения систем наземного обслуживания Ил-76ТД-90ВД;
 - [Рисунок 12](#). Размещение точек подключения систем наземного обслуживания Ил-76ТД-90ВД;
 - [Рисунок 13](#). Двери, высота порогов и габариты Ил-76ТД-90ВД.
- Схема размещения спецтехники при обслуживании ВС приведена на [Рисунок 14](#).

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group/nd_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Таблица 3. Требования к наземному оборудованию ВС Ан-124-100(150)

Система	Требования	Ед. измерения	Величина
Электропитание	Постоянный ток 27в (DC)	kW (кВт)	12
	Переменный ток 200/115 в, 400Гц (AC), мощность	kVA (кВА)	60
Зарядка колёс газом (азот)	Номинальное давление для ООШ (Тн.в=+20°C)	кПа кг/см ²	1156 11,8
	Номинальное давление для ПОШ (Тн.в=+20°C)	кПа кг/см ²	1000 10,2
Заправка водой	Общая емкость (передний / задний бак)	галлон США литр	14 / 40 50 / 150
	Максимальное давление	Фунт/кв. дюйм кг/см ²	30 2
Санитарная обработка (туалет)	Общий объем сливного бака (передний / задний бак)	галлон США литр	19 / 37 70 / 140
	Общий объем бака омывателя (передний / задний бак)	галлон США литр	4 / 8 15 / 30
	Общий резерв (передний / задний бак)	галлон США литр	4 / 8 15 / 30
	Максимальное давление	Фунт/дюйм ² кг/см ²	30 2

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Таблица 4. Двери, высота порогов и габариты Ан-124-100(150)

Дверь	Расстояние от носовой БРЛС		Размер двери		Высота порога			
					Минимум		Максимум	
Номер	Метров	Дюймов	Метров	Дюймов	Метров	Дюймов	Метров	Дюймов
A	9.10	358.00	1.205 x 0.800	47.5 x 31.5	3.45	136.0	3.80	150.0
B	11.70	460.50	1.075 x 1.855	42.4 x 73.0	2.45	96.5	2.80	112.0
C	11.70	460.50	1.400 x 0.850	55.0 x 33.5	7.30	287.4	7.65	302.0
D	20.33	800.00	0.602 x 0.742	24.0 x 29.2	9.55	376.0	9.90	390.0
E	38.57	1518.50	0.920 x 0.510	36.2 x 20.0	7.70	303.2	8.05	318.0
F	49.30	1940.00	1.500 x 0.850	59.0 x 33.5	7.30	287.4	7.65	302.0

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

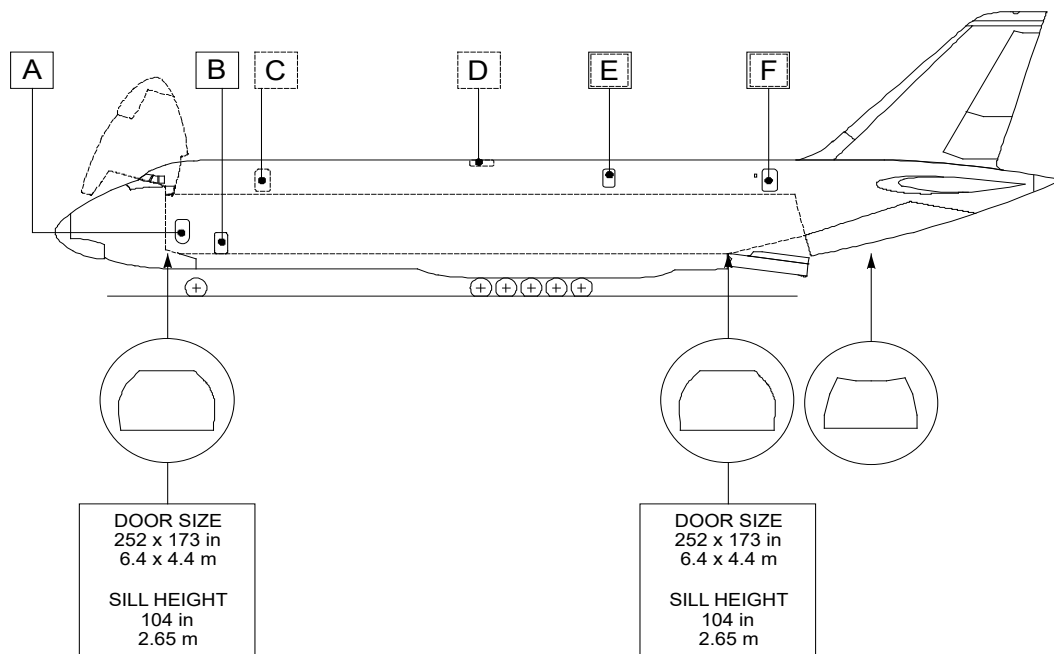


Рисунок 8. Высота порогов и габариты Ан-124-100(150)

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Таблица 5. Координаты точек подключения систем наземного обслуживания Ан-124-100(150)

Система		Расстояние				Высота от поверхности земли		Примечания
		от носовой БРЛС		от осевой линии ВС		Метров	Дюймов	
		Метров	Дюймов	Метров	Дюймов			
1.Кондиционирование воздуха		-	-	-	-	-	-	
1а.Грузовая кабина	Передняя часть	20.615 ПР	812.0	2.802ПР	110.4	2.450	96.5	
	Задняя часть	43.985 ЛЕВ	1732.0	3.440 ЛЕВ	135.5	2.450	96.5	
1б.Кабина летного экипажа		15.485 ЛЕВ 18.335 ЛЕВ	610.0 722.0	2.802 ЛЕВ 2.802 ЛЕВ	110.4 110.4	1.150 1.150	45.2 45.2	Две точки подключения
1с. Кабина технического экипажа		18.905 ПР	745.0	2.802 ПР	110.4	1.150	45.2	
2. Электроснабжение		38.57 ПР	1518.5	3.760ПР	148.0	1.005	39.5	
3. Топливная система		28.285 ПР/ЛЕВ	1113.4	3.760 ПР/ЛЕВ	148.0	1.260	50.0	Левая часть дополнительно

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Система		Расстояние				Высота от поверхности земли		Примечания
		от носовой БРЛС		от осевой линии ВС		Метров	Дюймов	
		Метров	Дюймов	Метров	Дюймов			
4. Заправка водой	Передняя часть	17.765 ЛЕВ	700.0	2.802 ЛЕВ	110.4	1.365	54.0	
	Задняя часть	43.985 ЛЕВ	1732.0	3.440 ЛЕВ	135.5	1.465	58.0	
5. Санитарная обработка (туалет)	Передняя часть	17.625 ЛЕВ	694.0	2.802 ЛЕВ	110.4	1.365	54.0	
	Задняя часть	43.245 ЛЕВ	1702.5	3.440 ЛЕВ	135.5	1.465	58.0	

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group/nd_handling/
Издание 4		

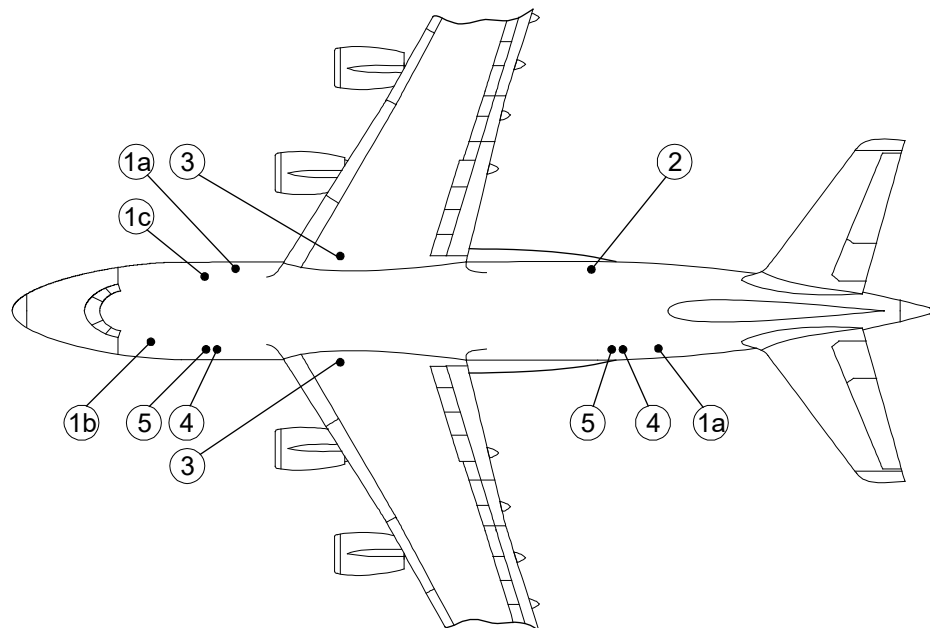


Рисунок 9. Размещение точек подключения систем наземного обслуживания (вид сверху) Ан-124-100(150)

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group/nd_handling/
Издание 4		

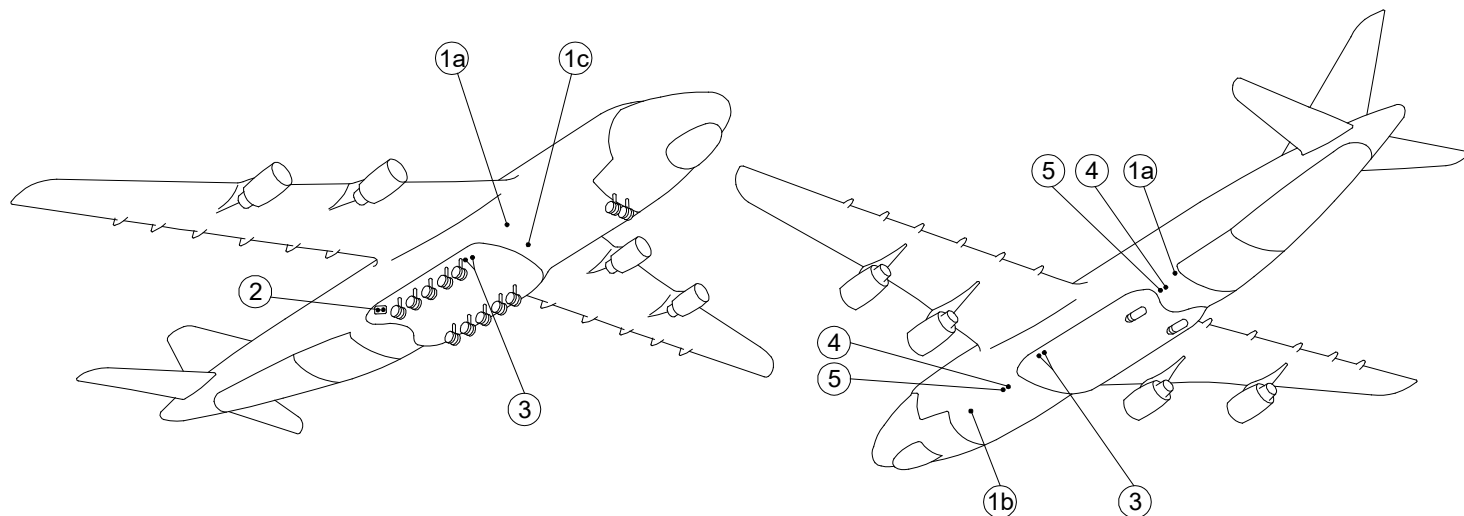


Рисунок 10. Размещение точек подключения систем наземного обслуживания (вид снизу) Ан-124-100(150)

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

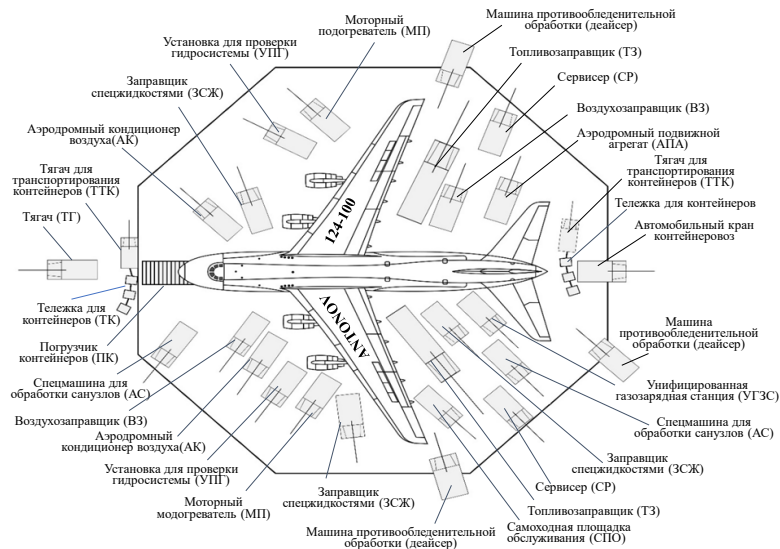


Рисунок 11. Схема размещения спецтехники и оборудования при обслуживании ВС Ан-124-100(150)

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Таблица 6. Требования к наземному оборудованию Ил-76ТД-90ВД

Система	Требования	Единицы измерения	Величина
Электропитание	Постоянный ток 27в±10% (DC)	kW (кВт)	12
	Переменный ток 208/120 в±2%, 400Гц±2% (AC), мощность	kVA (кВА)	60
Кондиционирование воздуха	Температура обогрева (ниже)/охлаждения воздуха (выше)	°C	10/25
	Максимальная температура подаваемого воздуха	°C	80
	Минимальная производительность	тонн/час	3
Зарядка гидросистемы газом (азот)	Номинальное давление источника	кг/см ²	120-200
	Зарядка гидроаккумулятора до давления (при Тн.в.=+20°C)	кг/см ²	75
Заправка водой	Общий объем бака (в туалете 2 съёмных бака по 25л)	галлон США	13
		литры	50
Санитарная обработка (туалет)	Общий объем бака (ёмкость унитаза 21л и химжидкость 5,5л)	галлон США	7
		литры	26

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group/nd_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

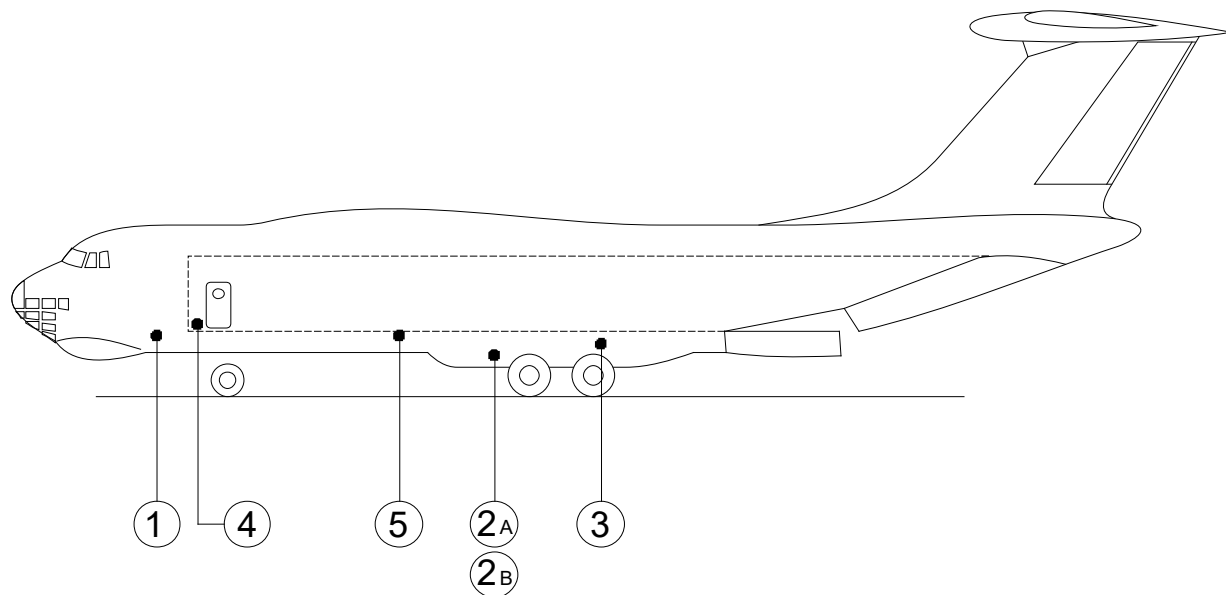


Рисунок 12. Размещение точек подключения систем наземного обслуживания Ил-76ТД-90ВД

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Таблица 7. Координаты точек подключения систем наземного обслуживания Ил-76ТД-90ВД

Система	Расстояние				Высота от поверхности земли	
	от носовой БРЛС		от осевой линии ВС		Метров	Дюймов
	Метров	Дюймов	Метров	Дюймов		
1. Кондиционирование воздуха (прав. борт)	5.62ПР	221	0.55ПР	21.6	1.53	60
2А. Электроснабжение передняя часть (прав. борт)	15.70ПР	618	2.00ПР	79.0	1.72	68
2В. Электроснабжение задняя часть (прав. борт)	16.00ПР	630	2.00ПР	79.0	1.72	68
3. Топливная система (прав. борт)	20.40ПР	803	2.95ПР	116.0	1.65	65
4. Туалет (лев. борт)	6.10 ЛЕВ	240	1.47ЛЕВ	58.0	2.08	82
5. Зарядка газом (прав. борт) <i>кислород</i>	14.80 ПР	583	1.ПР	77.0	1.69	67

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group/nd_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

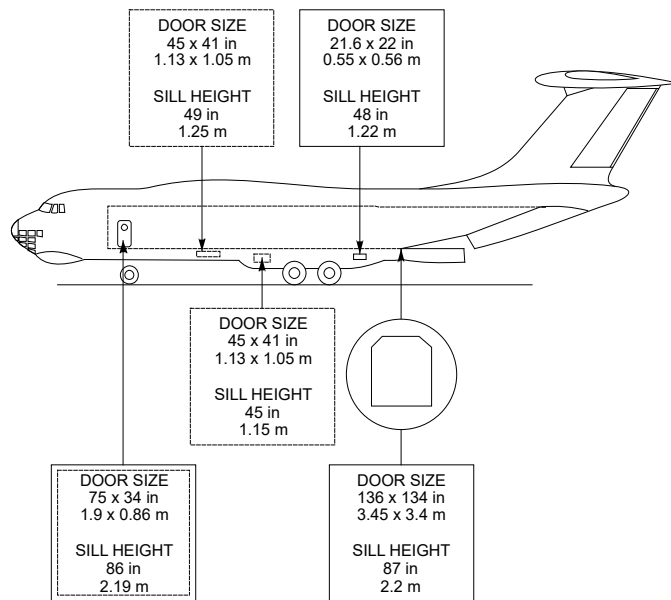


Рисунок 13. Двери, высота порогов и габариты Ил-76ТД-90ВД

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

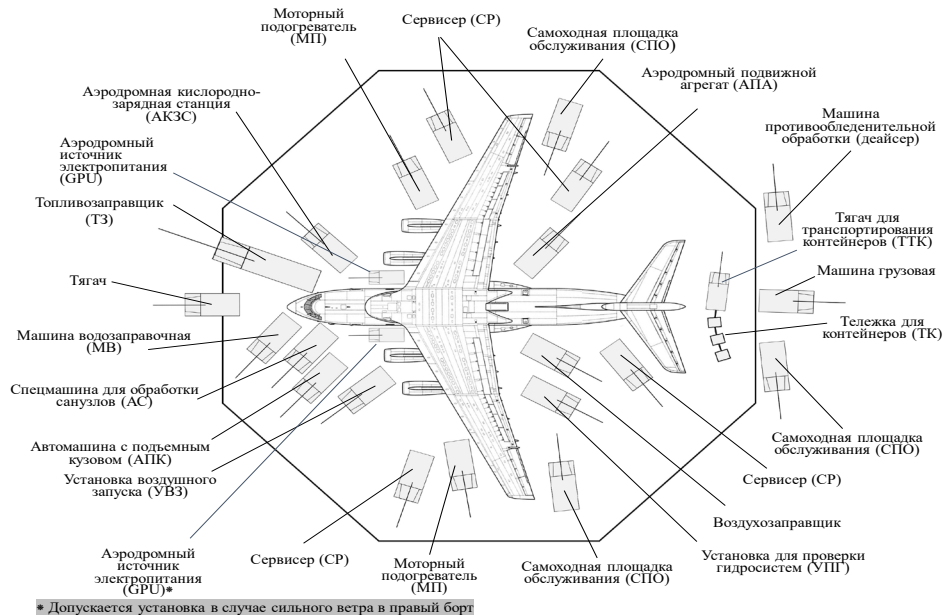


Рисунок 14. Схема размещения спецтехники и оборудования при обслуживании ВС Ил-76ТД-90ВД

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

2.8 ЗАПРАВКА ВОДОЙ

2.8.1 Заправка питьевой воды

Независимо от происхождения вода, предназначенная для самолетных систем снабжения питьевой водой, должна быть хлорирована. Только те продукты, которые одобрены местными органами здравоохранения, могут использоваться для хлорирования питьевой воды. Общее содержание хлора в месте наполнения в воздушном судне должно быть в пределах 0.3–0.5 мг/л или эквивалентной единицы измерения.

Только что наполненный питьевой водой бак сервисной установки может быть использован для заправки самолета минимум через 30 минут с тем, чтобы дать время на реакцию веществам хлорирования. Вода в баке сервисной установки должна циркулировать в течение всего этого времени для гарантии полного смешивания с веществами хлорирования.

Пробы воды для бактериологической экспертизы из систем снабжения водой аэропорта, транспортных средств для обслуживания и водяной системы воздушного судна, должны браться регулярно органами здравоохранения и авиакомпаниями. Пробы воды должны браться не реже четырех раз в год. Если есть такая необходимость, частота может быть увеличена. Бактериологическое загрязнение не должно превышать стандартов, опубликованных Международной Ассоциацией Здравоохранения (WHO), или выпущенных местными органами здравоохранения, если таковые являются более строгими.

Если вода, поданная на воздушное судно, подверглась проверке органами здравоохранения, результаты должны быть доступны перевозчикам по запросу.

Персоналу, выполняющему заправку **необходимо**:

- иметь чистую одежду;
- мыть руки с мылом перед началом заправки водой;

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group/nd_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

- наполнять систему водоснабжения ВС только после возобновления подачи электроэнергии;
- промыть шланг перед подсоединением подающего шланга к ВС.

Запрещено:



- одновременно выполнять заправку питьевой водой и обслуживание туалетов тем же персоналом;
- наполнять емкость питьевой воды из того же источника воды, что и емкость для туалета;
- парковать агрегат обслуживания питьевой водой в одной зоне с агрегатом обслуживания туалетов.

Примечание

Если заправочные шланги не используются, патрубки или соединители должны защищаться от загрязнения, либо с использованием крышек, либо погружением их в сосуды, содержащие хлорированную воду.

Содержимое сервисных установок по заправке питьевой водой должно быть слито не позднее, чем через 24 часа после наполнения.

Очистка и дезинфекция сервисных установок должна производиться еженедельно. Внутренняя часть водяного бака должна подвергаться очистке раз в месяц для устранения осадка.

2.8.2 Обслуживание санузлов ВС

Полная процедура обслуживания санузла ВС состоит из следующих 4 этапов:

- 1) слив из баков;
- 2) промывка сливных баков;
- 3) заправка водой;
- 4) добавление зарядки и/или концентрированного дезодоранта по необходимости.

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Внимание



Туалетные жидкости имеют коррозионные свойства.

Перед обслуживанием проверьте панель обслуживания туалета на ВС на предмет наличия течи. При обнаружении синих горизонтальных полос их необходимо очистить.

После чистки снова проверьте на предмет течи. В случае возможной течи немедленно сообщите специалисту технической бригады ВС.

Не пытайтесь удалить замороженный материал в трубопроводах заправки или соединениях, или на сервисных панелях. Немедленно свяжитесь с технической бригадой ВС (старший инженер ВС).

2.9 ЗАПРАВКА ТОПЛИВОМ

2.9.1 Зона безопасности заправки

- это расстояние, которое определяется от центра всех заправочных горловин, заправочных крышек, отверстий заправки ВС, топливных гидрантов, топливных шлангов и транспортных средств заправки. Такое расстояние может регламентироваться местными аэропортовыми правилами или правилами гражданской авиации, но должно быть не менее 3-х метров.

Входные рукава гидрантного сервисера, входные соединения и краны топливозаправочного колодца уязвимы для повреждений, вызванных наездом других транспортных средств обслуживания ВС.

Для того чтобы улучшить видимость области размещения крана топливозаправочного колодца в любое время суток, над проемом колодца наносят хорошо видимую издалека предупреждающую маркировку. Рекомендуется конструкция/оборудование, обеспечивающие подобную степень кругового обзора из контрастного (хорошо заметного) материала.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

В темное время суток клапан топливозаправочного колодца и входной рукав должны освещаться.

Обслуживающей компании следует предусмотреть дополнительные методы защиты и повышения видимости гидрантных колодцев и входного рукава гидрантного сервисера.

В зоне безопасности заправки весь персонал должен соблюдать следующие требования:

- 1) на маршрутах перемещения персонала не должно быть оборудования, которое не применяется при заправке. При этом необходимо принять меры, исключающие наезд транспорта и средств механизации на раздаточные шланги;
- 2) пользоваться переносными электрическими светильниками, которые являются пожаро- и взрывобезопасными;
- 3) входить в зону заправки только, если это требуется в рамках вашей рабочей ответственности;
- 4) не оставлять без необходимости работающие двигатели транспортного средства;
- 5) не располагать наземное оборудование и транспортные средства так, чтобы они препятствовали заправочным автомобилям покинуть зону;
- 6) не позволять посторонним лицам входить в зону заправки;
- 7) не использовать моторизованное наземное оборудование (GSE) в зоне заправки.

Подъезд топливозаправщика осуществлять только по команде представителя АК ВД.

Во время заправки топливом можно выполнять основные виды обслуживания ВС, такие как погрузочно-разгрузочные работы, техническое обслуживание и т.п. Однако, в случае явного сбоя в работе оборудования, находящегося в пределах 6 метров от топливозаправочных работ, такое оборудование необходимо выключить.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Запрещаются попытки повторного его запуска во время заправки топливом.

2.9.2 Паспорт качества топлива

Заправка ВС ГСМ, не имеющими паспортов качества, **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

Паспорт качества топлива (его заверенная копия) с информацией о сорте, плотности, содержании в топливе противообледенительной присадки и температуре заправляемого топлива предъявляется члену технической бригады, лётного экипажа или представителю АК ВД по требованию, перед заправкой ВС.

2.9.3 Проверка отстоя топлива перед заправкой

Перед заправкой предъявите ответственному за заправку специалисту АК ВД слитую из отстойника ТЗ пробу топлива для определения отсутствия в ней механических примесей и воды. Присутствие воды контролируется с помощью таблетки-индикатора, меняющей собственный цвет под действием воды.

При обнаружении в отстое ТЗ воды или механических примесей заправка **ЗАПРЕЩЕНА**.

2.9.4 Порядок действий оператора топливозаправщика

1. Заземлить заправочное средство, подключением троса выравнивания электрического потенциала топливозаправщика и воздушного судна;
2. При закрытой заправке состыковать наконечник раздаточного рукава с заправочным штуцером на ВС;
3. Открыть лючки и сами заправочные штуцеры (при открытой заправке - горловины топливных баков);
4. При открытой заправке обеспечить электрическое соединение штыря раздаточного крана (пистолета) с бортовым гнездом у горловины бака на ВС (при отсутствии гнезда – перед началом заправки

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

необходимо коснуться раздаточным краном обшивки судна не ближе 1,5 м от горловины бака);

5. По команде ответственного за заправку (специалиста АК ВД) включить подачу топлива.
6. По окончании заправки, по команде ответственного прекратить подачу топлива.
7. Отсоединить наконечник раздаточного рукава от бортового штуцера заправки и закрыть горловины штуцеров по окончании заправки.

2.9.5 Действия ИТП при обнаружении воды или механических примесей в топливе

Согласно эксплуатационной документации на ВС Ан-124-100 (-150) и Ил-76ТД-90ВД через 15 минут после заправки необходимо произвести слив отстоя топлива для определения наличия воды или механических примесей.

Ан-124-100 (-150)

При обнаружении в отстое топлива воды или мех. примесей на ВС Ан-124-100 (-150) требуется слить еще 8-10 литров топлива.

При обнаружении в повторно слитом с ВС отстое топлива после произведённой заправки механических примесей, воды или кристаллов льда в соответствии с ЭД необходимо слить весь бак.

Старший инженер ВС вызывает ТЗ для слива топлива и представителя топливозаправочной компании (ТЗК).

Ил-76ТД-90ВД

При обнаружении в отстое топлива воды или мех. примесей на ВС Ил-76ТД-90ВД требуется сливать топливо порционно до полного исчезновения примесей.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Старший инженер ВС заказывает в ТЗК необходимую тару, позволяющую производить слив открытым способом, а также представителя топливозаправочной компании (ТЗК).

Слив производится за счет АК ВД с целью исключения простоя ВС.

Представителю ТЗК предъявляется копия топливного требования, подтверждающее данные о заправке ВС, слитый отстой с наличием примесей и составляется двухсторонний акт об обнаружении примесей в топливе с указанием бортового номера самолёта, даты заправки, номера ТЗ, номера контрольного талона о пригодности ГСМ.

Копия акта передаётся представителю ТЗК для расследования причин появления в топливе механических примесей, воды или льда.

Представитель топливозаправочной компании должен отстранить ТЗ, заправлявший данное ВС для повторного анализа топлива, находящегося в его баках.

Результаты расследования должны быть переданы в АК ВД.

В случае отказа представителя ТЗК подписывать акт, старший инженер фиксирует данный факт пометкой на акте.

В дальнейшем акт передается в службу закупок АК ВД для выяснения причин и возврата затраченных средств на заправку и слив топлива.

2.9.6 Заправка ВС с лицами, сопровождающими груз, на борту

При наличии на борту ВС лиц, сопровождающих груз, во время заправки необходимо обеспечить:

- наличие подвижных средств пожаротушения в зоне обслуживания ВС;
- на участке поверхности под выходами ВС, предназначенными для экстренного покидания ВС или аварийной эвакуации, не имеется препятствий.

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group/nd_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Заправка открытым способом запрещена при наличии на борту сопровождающих груз

2.9.7 Разлив топлива

Заправка авиатопливом прекращается по команде лица, первым выявившего возникновение разлива авиатоплива. Первый, выявивший возникновение разлива авиатоплива незамедлительно дает команду работнику ТЗК о прекращении подачи авиатоплива.

В случае возникновения разлива топлива принять следующие меры безопасности:

Персонал топливозаправочной компании должен:

- 1) прекратить подачу топлива;
- 2) сообщить о разливе представителю АК ВД и дать команду на отключение ВСУ (если запущена);
- 3) остановить генератор источника электропитания (если подключен и запущен)
- 4) связаться с местным пожарным подразделением и администрацией аэропорта;
- 5) отсоединить заправочные (сливные) рукава от воздушного судна;
- 6) удалить ТЗ, автоцистерны и другие передвижные средства от ВС на 75 метров и более;
- 7) решение о необходимости перебуксировки ВС со стоянки принимает оператор аэродрома по согласованию с КВС, при его отсутствии, со старшим инженером ВС;
- 8) ограничить всю деятельность внутри и снаружи зоны разлива для снижения риска возгорания.

Допускается при незначительном проливе топлива по решению представителя компании, осуществляющей заправку, и старшего инженера ВС собрать топливо сорбентом (песок и т.п.) без прекращения заправки и вызова служб аэропорта.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Акта о нарушении правил пользования аэродромом или аналогичный документ имеет право подписывать только КВС или, в его отсутствие, старший инженер ВС.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

2.10 ДЕЗИНСЕКЦИОННАЯ ОБРАБОТКА ВС

Профилактическая дезинсекция проводится на борту ВС, если оно прибыло из эпидемиологически неблагополучных регионов.

Решение о введении профилактических мероприятий на воздушных судах, прибывших из данных регионов, принимается руководством авиакомпании в соответствии с рекомендациями санитарно-эпидемиологической службы.

Дезинсекцию самолета требуют множество государств, чтобы предотвратить появление или распространение инфекционных болезней.

Примечание: Отказ от выполнения дезинсекции может привести к изоляции (карантину) сопровождающих груз и экипажа в течение неопределенного времени решением руководства службы здравоохранения стран принимаемой стороны.

Дезинсекция может производиться сотрудниками специальной службы или экипажем ВС.

Каждый отсек должен обрабатываться в течение 10–15 секунд и только при закрытых дверях и люках.

Инсектицид нельзя непосредственно распылять на живых животных.

Пустые флаконы должны всегда возвращаться сотрудникам специальной службы, поскольку они могут быть необходимы как доказательство проведенной обработки.

Количество флаконов, необходимых для дезинсекции салона и нижних палуб, указано в соответствующих руководствах самолета.

Если по каким-либо причинам двери самолета были открыты после того, как дезинсекция была закончена, обработка должна быть повторена до взлета.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

2.11 ОТПРАВЛЕНИЕ ВС

Перед отправлением ВС убедитесь в следующем:

- 1) плоскость перрона свободна от посторонних предметов и отдельных незакреплённых предметов;
- 2) поверхность перрона свободна ото льда, снега и т.д. для обеспечения безопасного движения ВС;
- 3) зона перрона свободна от предметов/препятствий, которые могут повредить ВС или подвергнуть опасности других в связи с эффектом реактивной струи;
- 4) лица, не принимающие участие в действиях по отправлению ВС, должны оставаться в стороне от отправляющегося ВС, за пределами зоны ERA;
- 5) дополнительный наземный персонал, такой как сопровождающие у крыла, присутствует (если необходимо);
- 6) связь с летным экипажем установлена посредством переговорного устройства:

Отправления ВС с использованием аэродромного регулировщика без гарнитуры для связи выполняются в исключительных случаях.

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

2.11.1 Предполетные мероприятия

Перед движением ВС ответственный наземный персонал должен убедиться, что следующие требования выполнены:

Таблица 8. Предполетные мероприятия

Мероприятия	Буксировка хвостом вперед	Буксировка вперед	Выруливание на собственной тяге
Требуемые предполётные проверки по обслуживанию выполнены.	+	+	+
Средства пожарной защиты имеются и правильно расположены (согласно местным правилам).	+	+	+
Связь с экипажем через переговорное устройство установлена.	+	+	+
Путь и зона, к которой движется ВС, свободны от посторонних предметов, и др. ВС.	+	+	+
Поверхность стоянки в достаточной степени свободна ото льда, снега и т.д. для обеспечения безопасного движения ВС.	+	+	+
GSE находится за пределами зоны ERA.	+	+	+
Сопровождающие у крыла присутствуют (если применимо).	+	+	
Зоны воздухозабора и воздушной струи ВС двигателей свободны от людей и препятствий, таких как GSE.			+

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Мероприятия	Буксировка хвостом вперед	Буксировка вперед	Выруливание на собственной тяге
Все лица, принимающие участие в движении ВС находятся вне зоны вокруг тягача, шасси и двигателей ВС.	+	+	
Квалифицированный оператор тормозов находится в кабине.	+	+	
Колодки не убираются из-под ООШ, пока КЭ не подтвердила включение стояночного тормоза ВС, тягач полностью соединен с ПОШ, а стояночный тормоз тягача включен.	+	+	
Соблюдение этих требований подается в КЭ объявлением "GROUND READY FOR PUSHBACK" (ЗЕМЛЯ ГОТОВА К БУКСИРОВКЕ) по переговорному устройству.	+	+	
Перед соединением тягача с ВС тягач может быть припаркован спереди от ВС или за пределами зоны ERA, но никогда не позади крыла.	+		

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

2.11.2 Предполётная проверка

Предполётный осмотр техбригадой ВС или внешним поставщиком услуг включает проверку следующего:

1. Перрон свободен от посторонних предметов, которые могут вызвать повреждение ВС или представлять риск для ВС.
2. Силовые кабели отсоединены.
3. В зоне стоянки нет препятствий. Оборудование и транспортные средства находятся не на пути движения ВС.
4. Все панели обслуживания ВС и/или люки закрыты и заперты (кроме гарнитуры переговорного устройства).
5. Кабинные / грузовые двери закрыты. На ВС отсутствуют видимые повреждения, особенно вокруг кабин и грузовых дверей.
6. Все несоответствия, наблюдаемые на ВС (например, явное повреждение, течь жидкости) немедленно доводятся до сведения КВС и технического персонала.

Внимание!

Если одно из указанных условий или мероприятий не удовлетворено или не исправлено, то сообщите аэродромному супервайзеру, старшему инженеру ВС или КВС.



Данное сообщение обязательно в случае, если:

- Вы заметили следы не замеченного повреждения ВС или необычный поток жидкости под фюзеляжем.
- Вы наблюдаете ошибку, отказ, несрабатывание или дефект и считаете, что это может повлиять на безопасность предстоящего полёта.

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

2.11.3 Запуск двигателей

Рабочее место обеспечивающего запуск – напротив соответствующего двигателя, но вне опасной зоны, обозначенной в главе [2.3 «Опасные зоны возле ВС при работающих двигателях»](#).

Прежде, чем вы **приступите к запуску двигателя**, выполните следующие действия:

1. Убедитесь, что нет инструмента, нежелательного оборудования или посторонних предметов в воздухозаборнике;
2. Убедитесь, что покрытие перрона спереди двигателя прочное и твердое;
3. Убедитесь, что сила двигателя не затянет посторонние предметы с перрона во внутрь.
4. Убедитесь, что персонал с незакрепленными предметами (как например, шляпы, очки, свободная одежда, или платки), не находится в этой зоне.

Порядок запуска:

Обеспечивающий запуск	Доложить КВС: <i>«Земля к запуску готов»</i>
Бортинженер	После выполнения «Контрольных карт проверки» членами летного экипажа, запрашивает: <i>«Земля, контроль перед запуском»</i>
Обеспечивающий запуск	Убедившись, что на стоянке все готово к запуску двигателей и неиспользуемые для запуска СНО убраны: <i>«Колодки убраны, наземное электропитание отключено, заглушки и чехлы сняты, люки закрыты. Зона запуска свободна. Запуск разрешаю»</i> .
Бортинженер	Дает команду: <i>«Запуск (ускоренный, раздельный, очередность запуска). От двигателей»</i> . Докладывает: <i>«Запуск 1-ого (2,3,4) двигателя»</i> .
КВС	После запуска двигателей КВС докладывает: <i>«Двигатели запущены. Земля, выполните осмотр, поднимитесь на борт»</i> .
Обеспечивающий запуск	Выполнить внешний осмотр двигателей. Доложить: <i>«Двигатели запущены. Замечаний нет. Конец связи»</i> .

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group/nd_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

2.12 ПРОТИВО- И АНТИОБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ ОБРАБОТКА ВС

Ответственность за принятие решения о проведении противои/или антиобледенительной обработке возлагается на командира ВС.

При возникновении разногласий между членами экипажа, технической бригады и наземных служб аэропорта о необходимости выполнения ПАО обработки, КВС обязан принять положительное решение.

Обработку ВС проводят обеспечивающие компании, сертифицированные на выполнение работ Авиационной администрацией государства, в котором находится аэропорт.

Процедуры должны выполняться исключительно персоналом, прошедшим подготовку и сертифицированным на выполнение данных работ.

Члены технической бригады по указанию старшего инженера ВС должны подготовить ВС к проведению обработки.

После выполнения подготовительных работ и согласования объема обработки старший инженер ВС даёт разрешение оператору на проведение ПАО обработки ВС.

Во время обработки ВС должно быть обеспечено взаимодействие между персоналом аэропорта, старшим инженером ВС и лётным экипажем ВС, которые гарантируют, что:

- ВС должным образом подготовлено до начала процедуры ПАО обработки;
- лётный экипаж получил всю необходимую информацию о типе жидкости, наносимой на поверхности ВС;
- лётный экипаж получает сигнал «готово» при завершении обработки и до начала движения ВС.

После обработки самолёта старший инженер ВС организует тщательный внешний осмотр самолёта.

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group/nd_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Затем старший инженер ВС должен получить от компетентного лица обеспечивающей компании документ, подтверждающий выполнение обработки самолёта (код антиобледенительных работ), в котором указываются обработанные поверхности ВС, тип жидкости (I, II, III, IV), концентрация жидкости в смеси, выраженная в процентах к объёму, полное название противообледенительной жидкости, дата и местное время выполнения ПАО работ.

2.13 НАЗЕМНЫЕ ИНЦИДЕНТЫ, ПОДЛЕЖАЩИЕ ДОКЛАДУ

Назначением функции надзора является обеспечение немедленного доклада руководству авиакомпании, летному экипажу, и соответствующим органам всей информации по безопасности согласно местным требованиям и политике авиакомпании.

Немедленные меры в случае инцидента:

- 1) не подвергать себя и окружающих дальнейшим рискам;
- 2) в случае получения телесных повреждений немедленно вызвать скорую помощь;
- 3) обеспечивать безопасность места события для предотвращения движения наземного оборудования и персонала;
- 4) обеспечить фото регистрацию места события.

Лица, назначенные выполнять надзор должны знать свои обязанности в рамках местного плана безопасности и реагирования на чрезвычайную ситуацию в случае происшествий и/или инцидентов или прочих экстренных ситуаций, которые могут произойти во время наземного обслуживания ВС согласно местным правилам и требованиям авиакомпании.

Инциденты, подлежащие докладу, могут включать, в частности:

- акт агрессии (например, УГРОЗА ВЗРЫВА или УГОН ВС);
- ранение работника или работника привлеченной компании, предоставляющей услуги наземного обслуживания;

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

- нарушение процедур общей безопасности или авиационной безопасности;
- повреждение ВС;
- обнаружение незадекларированных опасных грузов;
- аварийное оборудование не работает или отсутствует;
- багаж без присмотра находится внутри периметра безопасности на летном поле;
- в здании терминала проводится эвакуация;
- существует потенциальная угроза, которая может вызвать ранение члена экипажа (сопровождающих лиц) или наземного персонала;
- меры безопасности на перроне не выполняются транспортными средствами;
- рейс отправлен без обеспечения авиационной безопасности и не отвечает правилам безопасности багажа;
- событие, когда стандарты безопасности могут быть нарушены;
- инцидент с окружающей средой (например, разлив топлива и т.д.).

2.14 НЕБЛАГОПРИЯТНЫЕ ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ

2.14.1 Зимние (скользкие) условия на перроне

Для сокращения риска происшествий должны приниматься следующие меры предосторожности:

- планировать дополнительное время для всех мероприятий на перроне и проявление дополнительной осторожности при ходьбе по перрону, который может оказаться скользким;
- проявлять особую осторожность при управлении транспортным средством, особенно при приближении к ВС. Помнить, что транспортные средства требуют большее расстояние для безопасной остановки.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

- принять дополнительные меры для избежания попадания осадков или снега внутрь ВС.
- сократить скорости движения транспортных средств в условиях скользкого перрона.

2.14.2 Гроза

При получении предупреждения о грозе необходимо:

- прекратить всю деятельность по наземному обслуживанию ВС;
- снять с головы гарнитуру, соединенную с ВС;
- если необходимо, осуществлять связь с экипажем, используя стандартные сигналы руками;
- не оставаться на открытом месте, под трапом погрузки ВС или рядом с каким-либо столбом;
- прекратить заправку ВС топливом.

2.14.3 Сильный ветер

Таблица 9. Необходимые действия при сильном ветре

Действия при:	39-50 км/ч (10,8-13,8 м/с)	50-62 км/ч (13,9-17,1 м/с)	62-75 км/ч (17,2-20,7 м/с)
Закрепить багажные/грузовые тележки, стремянки и водила, и разместите их вблизи или оперев о здание	✓	✓	✓
Убедиться, что парковочные тормоза включены на всем наземном оборудовании	✓	✓	✓
Убедиться, что пустые СПГ закреплены и двери / шторы закрыты	✓	✓	✓

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

Действия при:	39-50 км/ч (10,8-13,8 м/с)	50-62 км/ч (13,9-17,1 м/с)	62-75 км/ч (17,2-20,7 м/с)
Удалить посторонние предметы и удалить СПГ с перронов.	✓	✓	✓
Опустошить контейнеры с посторонними предметами и поместить в помещение, если не закреплены.	✓	✓	✓
Приостановить использование шлангов кондиционирования и надёжно уложить. Убрать маркерные конусы.	✓	✓	✓
Убедиться, что шасси застопорены колodkaми на случай сильного ветра.	✓	✓	✓
Закрыть двери грузовых отсеков.		✓	✓
Закрыть все панели доступа ВС.		✓	✓
Не поднимать штанги на противообледенительных машинах.		✓	✓
Удалить наземное оборудование от ВС и закрепить за пределами зоны ERA на удалении от ВС.		✓	✓

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group/nd_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

2.15 ДОПУСК К ВС (АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ)

На ВС допускаются сотрудники АК ВД, выполняющие полет на данном ВС, осуществляющие техобслуживание ВС, а также сотрудники САБ аэропортов для производства предполетного досмотра ВС.

При производстве международных полетов право на допуск на борт ВС также имеют сотрудники пограничного, таможенного, медицинского контроля и других служб для исполнения своих должностных обязанностей.

При нахождении ВС АК вне базового аэропорта, а также в зарубежных аэропортах контроль за допуском на ВС осуществляет дежурный по ВС из состава членов экипажа, назначенный командиром или старшим инженером ВС. Дежурный по ВС должен находиться снаружи ВС, для контроля за соблюдением режима допуска людей и автотранспорта на стоянку и к ВС, с нарукавной повязкой красного цвета.

Члены экипажей ВС проходят в контролируемую зону аэропортов и на ВС АК при наличии сведений о включении в задание на полет или генеральной декларации по удостоверениям членов экипажей (ID-картам), соответствующим стандартам ИКАО.

Для допуска на ВС обслуживающий персонал должен иметь при себе пропуска физических лиц, в которых обозначены и определены соответствующие зоны допуска.

Если при приеме ВС от сотрудника САБ обнаружится нарушение пломб, печатей, повреждений ВС или другие нарушения, то старший инженер ВС должен уведомить САБ аэропорта об инциденте и совместно с САБ аэропорта произвести дополнительный досмотр ВС с составлением акта досмотра ВС, провести расследование и установить причину несанкционированного проникновения.

Поставщик услуг наземного обслуживания должен иметь Программу авиационной безопасности и в соответствии с ней обеспечить предполетный досмотр экипажа, сопровождающих груз специалистов, груза и почты. Факт проведения досмотра подтверждается наклейкой

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Наземное обслуживание	

специальной маркировки (стикером) на каждое грузовое место, с отметкой о проведении досмотра в грузовой авианакладной и в посадочных талонах сопровождающих груз специалистов.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Обработка грузов	

ЧАСТЬ 3 **ОБРАБОТКА ГРУЗОВ**

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Обработка грузов	

3.1 ОГРАНИЧЕНИЯ

АК ВД не производит перевозку пассажиров на грузовых самолетах. В случае перевозки на отдельных рейсах лиц сопровождающих груз необходимо выполнить в полном объеме процедуры контроля, досмотра сопровождающих в соответствии с процедурами аэропорта отправления и главы [3.2 «Перевозка сопровождающих груз и багажа без пассажиров»](#).

АК ВД не перевозит багаж пассажиров. В случае перевозки на отдельных чартерных рейсах багажа без пассажиров необходимо в полном объеме выполнять требования к перевозке генерального груза и главы [3.2 «Перевозка сопровождающих груз и багажа без пассажиров»](#).

В АК ВД запрещено принимать к перевозке любой груз, в том числе опасный, от следующих компаний в аэропорту Гонконга (HKG):

- Cargo Link Logistics HK Co Ltd;
- Sky Pacific Logistics HK Co Ltd.

В АК ВД запрещено принимать к перевозке любые устройства, произведенные компанией «Vivo», содержащие литиевые элементы и батареи. В АК ВД запрещено принимать к перевозке поврежденные, контрафактные и неиспытанные, согласно Doc. 9284 AN/905, литиевые элементы и батареи в любом виде и количестве.

3.2 ПЕРЕВОЗКА СОПРОВОЖДАЮЩИХ ГРУЗ И БАГАЖА БЕЗ ПАССАЖИРОВ

Обработка досмотр и доставка на борт багажа лиц, сопровождающих груз производится в соответствии с процедурами аэропорта.

Норма провоза багажа для сопровождающих груз специалистов, следующих рейсами АК ВД, не ограничена. После прохождения процедур предполётного досмотра в аэропорту вылета багаж перевозится в качестве ручной клади под ответственность сопровождающих груз специалистов. В случаях, когда досмотр сопровождающих груз их багажа и ручной клади в аэропорту вылета не проводился или отсутствует САБ

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Обработка грузов	

аэропорта, то проведение его досмотра на основании решения КВС возлагается на лоуд-мастера. Досмотр проводится перед посадкой на ВС с использованием ручного металлодетектора, находящегося на борту ВС. После оформления сопровождающих груз специалистов и их багажа, информация о данном виде загрузки должна быть вписана поставщиком в СЗВ/loadsheet, полетные купоны (при наличии) передана экипажу вместе с СЗВ/loadsheet.

Посадка лиц, сопровождающих груз, на борт ВС и их высадка, должна производиться под контролем лоуд-мастера. К посадке допускаются лица, прошедшие регистрацию и досмотр. Перевозка лиц, сопровождающих груз, в количестве, превышающем количество мест, установленных на данном ВС, не допускается. Перед посадкой на борт ВС лоуд-мастер обязан провести инструктаж лиц, сопровождающих груз, о мерах безопасности при посадке и высадке, а также о правилах пожарной безопасности.

3.3 ПОДГОТОВКА ГРУЗА

При подготовке груза к перевозке на ВС, на этапе его обработки в аэропорту загрузки при принятии его на склад и загрузке на ВС, внешний поставщик услуг особое внимание должен уделить соответствию заявленного веса груза фактическому.

Вес тары (контейнеров, поддонов, другой упаковки) должен быть включен в общий вес груза.

При подготовке к перевозке груза внешний поставщик услуг должен в полном объеме выполнить требования IATA по обработке груза в соответствии с положениями Airport Handling Manual (AHM).

Все отправки, подлежащие к перевозке на ВС АК ВД, необходимо провести через процесс приёмки. Существуют определённые процедуры, которые необходимо выполнить независимо от характера груза и других процедур, которые существуют только для определённых типов или категорий груза. Общие требования к приемке груза определены ФАП-82

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Обработка грузов	

«Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей».

Назначенный агент АК ВД, лоуд-мастер или любое другое лицо, назначенное для приемки груза, обязаны принимать к перевозке только те типы грузов, для которых имеются и подходят средства проверки, имеется обученный персонал и эти грузы не относятся к перечню запрещенных к перевозке правилами АК ВД.

3.4 КОНТРОЛЬ ЗАГРУЗКИ

Функцию контроля загрузки ВС АК ВД обеспечивает и выполняет ЦГП. В задачи ЦГП входит разработка нормативных документов, подготовка персонала, расчет массы и центровки снаряженного ВС, в также оформления ЦГ и СЗВ на каждый вылет ВС.

Лицом, ответственным за контроль загрузки ВС, является лоуд-мастер. АК ВД функцию контроля загрузки ВС не передает внешним поставщикам услуг.

Авиакомпания определяет требования по предоставлению информации о загрузке в грузовых документах, отчетах и сообщениях.

Перед началом работ лоуд-мастер АК ВД проводит инструктаж привлекаемого к выгрузке персонала аэропорта или обслуживающей компании об особенностях выполнения разгрузочных работ на самолете, о правилах подъезда/отъезда к/от самолета, заезда/съезда вилочного погрузчика на/с передней ramпы, об особенностях движения внутри грузовой кабины с заполнением журнала и росписью инструктируемых лиц. После инструктажа привлекаемый персонал обязан расписаться в «журнале инструктажа лиц сторонних организаций, привлекаемых к погрузочно-разгрузочным работам».

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Обработка грузов	

Перед началом работ по загрузке ВС представитель обслуживающей компании в аэропорту загрузки должен передать полный комплект документов на груз лоуд-мастеру АК ВД.

Фактический перечень груза должен соответствовать заявленному в документах, включая информацию и документацию по опасным грузам. В случае расхождения по количеству мест или весу, повреждения упаковки и др. лоуд-мастер не начинает загрузку до выяснения причины расхождения.

В случае если количество мест по документам и по факту совпадает, лоуд-мастер начинает загрузку ВС, при этом он должен использовать любую возможность для контроля за соответствием фактического веса груза заявленному.

Груз, имеющий закрытые герметичные объемы (контейнеры, емкости, деревянные ящики, грузы, упакованные в герметичную пленку и др) должен иметь вентиляционные отверстия или клапаны. В соответствии с Требованиями ИАТА поперечное сечение клапанов (вентиляционных отверстий) на грузе должно составлять не менее 5 кв. см. на один кубический метр внутреннего объема контейнера. **Стеклопакеты к перевозке не принимаются.**

В случае выявления несоответствия размеров вентиляционных отверстий и объемов контейнеров (емкостей), либо отсутствия отверстий и невозможности обеспечения сообщения внутренних объемов грузов с окружающей атмосферой, груз отстраняется от погрузки.

В случае принятия решения грузоотправителем, его агентом или заказчиком рейса на перевозку такого груза необходимо в авианакладную внести следующую запись *"Charterer is notified that the cargo may be damaged as a result of low pressure inside the cargo cabin of An-124-100."*

Допускается выполнение швартовочных работ на ВС бригадой наземного персонала аэропорта загрузки, при этом ответственность за правильность и надежность швартовки груза несет лоуд-мастер.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Обработка грузов	

3.4.1 Порядок действий при несоответствии фактической загрузки документам отправителя

При расхождении данных по загрузке (количестве и массе), в целях обеспечения БП, отправителем груза должно производиться перевзвешивание груза на стационарных весах, с последующим исправлением перевозочных документов.

Если фактическая загрузка превышает установленные ограничения, рейс должен быть отложен до проведения следующих процедур:

- изменение величины коммерческой загрузки в заявке на обеспечение и выполнение перевозки с соответствующим изменением компьютерного плана и возможным изменением маршрута;
- снятие части груза до допустимого количества, не выходящего за пределы эксплуатационных ограничений.

3.4.2 Общие меры предосторожности при погрузке

1. Перед погрузкой груза представитель обслуживающей компании должен проверить груз на предмет течи.
2. Грузы с ненадлежащей упаковкой, а также грузы, которые могут повредить или загрязнить ВС, загружаться не должны.
3. Контейнеры не должны быть загрязнены при погрузке (снег, грязь, вода и т.д.).
4. Во время ненастной погоды используйте непромокаемый брезент для защиты груза от загрязнения.
5. При обнаружении изорванных (или отсутствующих) багажных этикеток и грузовых ярлыков груз не загружается, пока такие дефекты не будут исправлены.
6. При выявлении повреждения груза в момент прибытия к ВС или во время проведения работ по загрузке/выгрузке необходимо немедленно доложить представителю АК ВД.

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Обработка грузов	

7. Немедленно доложить о проливах, необычных парах или запахах и т.д. супервайзеру, летному экипажу или местным органам по необходимости.
8. Перед началом загрузки лоуд-мастер должен убедиться, что вес тары (контейнеров, поддонов, другой упаковки) включен в общий вес груза.
9. Не допускать перегрузки (использование сверх установленных значений) кран-балок, тельферов, лебедок, погрузочных тросов и блоков.
10. Не допускать использования для крепления грузов и техники, не предусмотренных документацией для данной массы, швартовочных узлов и тросов, ограничителей и приспособлений.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ!



- 1) производить погрузку и выгрузку опасных грузов любого класса при работающих двигателях и во время технического обслуживания и заправки ВС топливом, маслом и др. ГСМ;
- 2) производить погрузку и выгрузку опасных грузов во время грозы;
- 3) производить погрузку и выгрузку во время дождя веществ, воспламеняющихся при взаимодействии с водой.

3.4.3 Проверка грузового отсека

По завершении выгрузки окончательная проверка грузовых отсеков должна быть проведена на предмет отсутствия:

- повреждений отсека;
- проливов в отсеке;
- каких-либо забытых вещей (багажа, коробок, ящиков и т.д.)

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Обработка грузов	

Проверка должна проводиться в отсеке, даже если по прибытии отсек был без груза / багажа (пустым).

Если обнаружено повреждение отсека, произошел пролив, или обнаружено прочее несоответствие, об этом следует немедленно доложить супервайзеру, летному экипажу (старшему инженеру ВС).

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Обработка грузов	

3.5 ПЛАН ЗАГРУЗКИ

АК ВД специализируется на перевозке крупногабаритных и тяжелых грузов. На каждый нестандартный, уникальный или генеральный груз АК ВД разрабатывает лоудплан и технологию загрузки. Обслуживающая компания должна выполнить в полном объеме требования АК ВД по подготовке груза к перевозке. Лоуд-мастер должен загружать ВС в строгом соответствии с лоудпланом.

АК ВД обеспечивает полной информацией по планируемой загрузке ВС в транзитных и базовых аэропортах, и передает данную информацию непосредственно лоуд-мастеру, а также копию лоудплана обслуживающей компании в случае, если планируется привлечение сил и средств внешних поставщиков услуг в процессе погрузки/разгрузки ВС.

В случае, если план загрузки (лоуд-план) готовит обслуживающая компания или грузоотправитель, то такой лоуд-план должен быть согласован с АК ВД по адресу GGP@volga-dnepr.com либо лоуд-мастером ВС.

Если масса груза, подлежащего загрузке, превышает максимально допустимую нагрузку на пол ВС или максимальную нагрузку на погонный метр отсека, то нагрузку следует распределить для предотвращения повреждения грузового пола отсека.

АК ВД сообщает требования по распределению нагрузки для каждого конкретного груза и заказывает необходимое количество материала (деревянные бруски сечением 100x100мм) у обслуживающей компании в аэропорту загрузки.

В отдельных случаях для распределения нагрузки тяжелых грузов АК ВД применяет собственные распределители нагрузки и специальные платформы. В этом случае АК ВД обеспечивает доставку этого оборудования в аэропорт загрузки и передачу его обслуживающей компании.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Обработка грузов	

3.6 ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

3.6.1 Документация на опасные грузы

На борт принимаются упаковки и СПГ с опасными грузами (ОГ) только при наличии декларации грузоотправителя на ОГ (“Shippers Declaration for Dangerous Goods”), заполненной и подписанной грузоотправителем или его уполномоченным агентом.

Декларация грузоотправителя на ОГ должна содержать, как минимум, следующую информацию об ОГ, предъявляемых к перевозке:

- 1) номер грузовой авианакладной;
- 2) номер по списку ООН главы 3.2 ST/SG/AC.10/1;
- 3) надлежащее отгрузочное наименование, дополненное техническим названием, когда это применимо;
- 4) класс или категория опасности, дополнительная опасность и группа совместимости (для Класса 1);
- 5) группа упаковывания;
- 6) для нерадиоактивных материалов, количество упаковок, вес нетто или брутто (где это необходимо) каждой упаковки;
- 7) для радиоактивных материалов, количество и категория упаковок, внешних упаковок (OVERPACK) или грузовых контейнеров, а также транспортный индекс и габаритные размеры каждого места;
- 8) информация о том, предназначен ли груз для перевозки только на грузовом ВС;
- 9) аэропорт, в котором груз должен быть выгружен;
- 10) информация о том, что груз перевозится в соответствии государственными разрешениями (освобождениями), когда это применимо;
- 11) порядковый или идентификационный номер внешней упаковки (OVERPACK) или СПГ, когда это применимо.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Обработка грузов	

Примечание

Исключением является только ООН 1845 Двуокись углерода твердая (сухой лед) или Сухой лед, для него должно быть указано: номер по списку ООН (глава 3.2 ST/SG/AC.10/1), надлежащее отгрузочное наименование, класс, общее количество на грузовую кабину и аэропорт выгрузки.

Грузоотправитель несет ответственность за заполнение подписанной декларации по опасным грузам для каждой отправляемой партии грузов, содержащих опасные вещества по определению или классификации согласно Дос. 9284 AN/905. По каждой партии, содержащей ОГ, грузоотправитель должен пользоваться правильной формой документа и заполнять ее в соответствии с требованиями Дос. 9284 AN/905; гарантировать точность, читаемость, надежность и четкость информации, заносимой в бланк; гарантировать, что бланк подписан соответствующим образом при передаче его агенту или перевозчику; гарантировать, что партия груза подготовлена в соответствии с Дос. 9284 AN/905.

Два экземпляра декларации должны быть надлежащим образом заполнены и подписаны для передачи перевозчику одновременно с грузом. Один подписанный экземпляр прикладывается к полетному заданию. Другой экземпляр должен следовать вместе с грузом в пункт назначения. Один из двух экземпляров, на котором поставлена подпись, может быть копией. При международной перевозке бланк декларации должен заполняться на английском языке. Формулировки на английском языке могут сопровождаться точным переводом на другом языке. В случае выполнения внутреннего рейса допускается заполнение декларации только на русском языке.

Пометки в графы декларации:

- 1) номер грузовой накладной,
- 2) аэропорт вылета,
- 3) аэропорт назначения

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Обработка грузов	

могут вноситься или поправляться либо грузоотправителем, его агентом либо принимающим перевозчиком, но вся прочая информация должна вноситься только грузоотправителем.

3.6.2 Приемка опасных грузов к перевозке

Перевозка опасных грузов, включая действия по приемке, обработке во время погрузочно-разгрузочных работ, перевозке и действия в аварийной ситуации в полете и на земле, в АК ВД выполняется в полном соответствии с требованиями Doc. 9284 AN/905.

Подготовку ОГ к воздушной транспортировке обязан производить грузоотправитель (или его агент в аэропорту отправления). К перевозке на ВС принимаются только такие ОГ, масса (нетто) которых в одной упаковке не превышает массу, установленную в Перечне опасных грузов (см Таблицу 3-1 Doc. 9284 AN/905). Масса груза (нетто и брутто) должна быть указана в заявлении отправителя. Все ОГ, перевозимые ВС ГА, должны быть взвешены отправителем. При расхождении данных по массе, предоставленных отправителем на упаковке каждого места, с фактическими данными массы (брутто), выявленными при контрольном взвешивании, грузы к перевозке не допускаются.

Ответственным специалистом АК ВД за приемку ОГ на борт ВС и за контроль загрузки является лоуд-мастер ВС. Лоуд-мастер ВС может принимать ОГ на борт ВС непосредственно от грузоотправителя (заказчика) или от уполномоченного агента в аэропорту отправления.

При передаче ОГ на борт ВС:

- 1) на каждой упаковке и средстве пакетирования грузов (СПГ) с ОГ должна присутствовать маркировка;
- 2) ОГ должен соответствовать инструкциям по упаковыванию и перевозочным документам согласно требованиям Doc. 9284 AN/905;
- 3) должна быть сохранена целостность упаковки и отсутствовать протечки;

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Обработка грузов	

4) не должны передаваться неправильно оформленные, незадекларированные и скрытые ОГ.

Если партия груза, содержащая опасные грузы, не принимается по причине несоответствия вышеперечисленным требованиям, то весь указанный груз к перевозке не принимается. Отправитель обязан немедленно вывести этот груз с территории аэропорта (аэродрома). Также совместно с представителем обслуживающей компании лоуд-мастер ВС обязан составить акт о выявленных несоответствиях в трех экземплярах, который должен быть подписан представителем отправителя. При отказе отправителя от подписи, лоуд-мастер должен составить односторонний акт. Один экземпляр акта остается у лоуд-мастера, а второй должен быть передан отправителю.

3.6.3 Приемка литиевых элементов и батарей

В АК ВД разрешена перевозка всех типов литиевых элементов и батарей, которые полностью отвечают требованиям Doc. 9284 AN/905, на ВС типа Ан-124-100(-150) и Ил-76ТД-90ВД без ограничений по количеству и массе на одно ВС, за исключением ограничений из главы [3.1](#). Приемка литиевых элементов и батарей к перевозке должна осуществляться только после проверки наличия и правильности заполнения всех необходимых документов согласно Doc. 9284 AN/905, а именно:

- авианакладная;
- декларация отправителя на опасный груз, когда она требуется;
- документы, подтверждающие прохождение испытания элементов и батарей в соответствии с требованиями подраздела 38.3 части III Руководства по испытаниям и критериям ООН ST/SG/AC.10/11;
- документ, подтверждающий, что степень заряда батареи составляет менее 30% (только для литий-ионных батарей, перевозимых отдельно от оборудования – ООН 3480).

При приемке груза, содержащего литиевые элементы и батареи, на борт ВС лоуд-мастер должен проверить груз на соответствие требованиям

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Обработка грузов	

Дос. 9284 AN/905 по упаковыванию, маркировке и перевозочной документации, а также проверить груз на отсутствие незадекларированных (скрытых) литиевых элементов и батарей. При приемке груза, содержащего литиевые элементы и батареи, на борт ВС лоуд-мастер должен произвести наружный осмотр груза на отсутствие признаков повреждения и возгорания. В случае их обнаружения лоуд-мастер должен действовать согласно порядку, указанному в главе [3.7](#).

3.6.4 Запреты и ограничения на приемку опасных грузов

В дополнение к действующим по главе [3.1 РОНО](#), в АК ВД имеются ограничения на суммарную массу сухого льда (ООН 1845) на одно ВС. Максимальная разрешенная масса сухого льда на одно ВС рассчитывается индивидуально для каждой перевозки согласно методике, разработанной в АК ВД.

При приемке на борт ВС ОГ по списку ООН (ST/SG/AC.10/1) UN3166, UN3528, UN3529 и UN3530 необходимо тщательно проверить отсутствие течи топлива, наличие заглушек на отстыкованных трубопроводах топливной системы, закрытие заливных горловин топливных баков, а также в полном объеме выполнить указания соответствующей инструкции по упаковыванию Дос. 9284 AN/905.

В АК ВД запрещается перевозка грузов, не попадающих под определение опасных грузов в соответствии с Дос. 9284 AN/905, но находящихся под избыточным давлением. Исключения составляют грузы, имеющие сертификат, подтверждающий прочность конструкции с указанием предельной величины рабочего и разрушающего давлений.

За правильность погрузки, размещения, швартовки и выгрузки ОГ отвечает лоуд-мастер на ВС.

Упаковки и СПГ с ОГ, имеющие маркировку «Только на грузовом ВС» (или «Cargo Aircraft Only»), должны загружаться только на борт грузового ВС. Упаковки, грузы и СПГ с ОГ, в особенности те, которые имеют маркировку «Только на грузовом ВС» (или «Cargo Aircraft Only»),

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Обработка грузов	

необходимо загружать таким образом, чтобы вся маркировка опасности была видимой, и члены экипажа или другие уполномоченные лица могли иметь свободный доступ к ним, а также имели возможность контролировать состояние данных упаковок в полете и на промежуточных посадках и, если позволяют размер и вес, отделять такие места от других грузов в полете.

Упаковки и СПГ с ОГ необходимо загружать в последнюю очередь и располагать их по возможности ближе к грузовым люкам. Запрещается размещать ОГ на летной палубе ВС, в кабинах сопровождающих и сменного экипажа. Упаковки и СПГ с ОГ должны надежно крепиться (швартоваться) на борту ВС, чтобы предотвратить их перемещение во время полета.

Особенности воздушной перевозки также устанавливают необходимость исключения совместной погрузки несовместимых ОГ (вследствие возможной реакции между ними значительно увеличивается опасность). Упаковки, содержащие ОГ, которые могут опасно реагировать друг с другом, не должны размещаться в самолете рядом или в таком положении, которое приведет к их взаимодействию в случае утечки. В целях обеспечения приемлемых безопасных расстояний между местами с опасными грузами различных классов, необходимо соблюдать, как минимум, приведенные в таблицах 7-1 и 7-2 части 7, главы 2 Doc. 9284 AN/905 требования относительно раздельного размещения ОГ.

3.7 ИНЦИДЕНТЫ С ГРУЗОМ

Груз может быть повреждён, взломан, украден или отсутствовать перед, во время и после перевозки. Важно начать заниматься этой проблемой, как только она была замечена с тем, чтобы она могла быть разрешена, а возможный риск снижен.

Если на каком-либо этапе процесса обслуживания грузов, груз повреждён, отсутствует или замечена его кража, внешний поставщик услуг для проверки груза, упаковки и/или СПГ должен:

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Обработка грузов	

- 1) принять все меры, включая экстренные на случай повреждения опасных грузов;
- 2) оценить и задокументировать повреждения;
- 3) в зависимости от принятого решения лоуд-мастером АК ВД, либо обеспечить передачу груза в полёт, либо снять его с ВС / рейса;
- 4) проинформировать и запросить обратную связь от всех соответствующих сторон;
- 5) обеспечить контроль и регистрацию всех действий и сообщений, пока решение не будет достигнуто;
- 6) составить акт о повреждении /утрате груза.

3.7.1 Действия при инцидентах с опасными грузами

В случае инцидентов с ОГ во время погрузки (выгрузки) и временного хранения их в аэропорту, необходимо выполнить действия по его ликвидации. Характер действий определяется видом происшествия и зависит от свойства груза.

Действия при инцидентах с ОГ и ликвидация их последствий в аэропорту производятся в соответствии с утвержденным и согласованным Планом кризисных ситуаций аэропорта загрузки (выгрузки).

Во всех случаях необходимо удаление посторонних лиц, изоляция опасного участка и информирование соответствующих государственных структур (МВД, МЧС и т. д.).

Для ликвидации последствий попадания на конструкцию ВС агрессивных веществ необходимо выполнить следующие работы:

1. Работы по удалению химикатов необходимо начинать немедленно сразу же после обнаружения случая пролива, россыпи коррозионно-активных веществ внутри ВС. При удалении химикатов работающие должны быть снабжены респираторами, необходимой спецодеждой, обеспечивающей строгое соблюдение правил техники безопасности.

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Обработка грузов	

2. Если на конструкцию ВС попали кислоты или вещества, образующие при гидролизе кислоты, необходимо:
 - произвести возможно полное их удаление с конструкции путем поглощения песком или инфузорной землей;
 - удалить адсорбенты с помощью жесткой щетки и совка;
 - обработать участки конструкции 10%-ым раствором бикарбоната натрия (питьевой содой);
 - произвести тщательную многократную проливку этих зон теплой, а затем холодной водой до нейтральной реакции промывных вод. В местах зазоров проливки до нейтральной реакции должны быть особенно тщательными;
 - протереть поверхность чистыми хлопчатобумажными салфетками;
 - просушить поверхность теплым сжатым воздухом.
3. Если на конструкцию ВС попали щелочи, необходимо применить в качестве нейтрализующего раствора 5%-ый водный раствор уксусной кислоты. Остальные операции произвести аналогично приведенным в п. 2.
4. Если на конструкцию ВС попали другие химикаты, необходимо установить их щелочность или кислотность, после чего выполнить работу по п. 2 или п. 3.
5. При попадании на конструкцию ВС порошкообразных химикатов, удаление их производить мягкими щетками и совками, обращая особое внимание на тщательность удаления химикатов из зазоров и мест стыка конструкции. Необходимо многократно тщательно промыть пространство конструкции, в которое попали сыпучие вещества, 3%-ым водным раствором калийного мыла или высоко-сортного хозяйственного мыла до нейтральной реакции промывных вод, затем – чистой водой, после чего поверхность протереть насухо и просушить теплым воздухом.

При попадании на конструкцию ВС ртути необходимо отстранить ВС от эксплуатации, срочно организовать обследование ВС на наличие

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Обработка грузов	

загрязнения ртутью и произвести очистку (демеркуризацию) ВС, при необходимости. Обследование и очистка ВС должны производиться квалифицированным персоналом организации, имеющей сертификат (лицензию) на данный вид работ.

Если разлив или рассыпание агрессивных химических веществ произошли при отрицательных температурах окружающего воздуха, необходимо произвести возможно полное удаление веществ из конструкции путем поглощения их песком или инфузорной землей, удалить адсорбенты с помощью щеток и совка. Окончательную обработку поверхностей – нейтрализацию и проливку – необходимо производить в условиях теплого ангара с удалением промывочных растворов и нейтрализационных отходов в сточную систему (если есть соответствующее распоряжение). При отсутствии теплых ангаров положительную температуру в ВС необходимо создавать с помощью наземных средств подогрева. При невозможности обеспечения необходимых условий для полного удаления агрессивных веществ из труднодоступных мест конструкции противокоррозионная обработка должна быть выполнена в условиях ремонтного предприятия при передаче ВС в ремонт.

3.8 ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОХРАННОСТИ ГРУЗА НА БОРТУ ВС

Организацию сохранности груза с момента принятия груза на борт и до момента снятия груза с борта ВС обеспечивает лоуд-мастер.

Безопасность транспортировки и сохранность груза должны обеспечивать:

а) лоуд-мастер:

- правильностью расчёта веса и центровки ВС для данного рейса;
- строгим соответствием схемы загрузки центровочным графикам;
- правильностью загрузки и надёжностью крепления (швартовки) груза;

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Обработка грузов	

б) второй пилот, ответственный за коммерческую загрузку - контролем правильности крепления и соответствия размещения груза данным расчета и центровочному графику.

Грузоотправитель (заказчик или его агент) несет ответственность за:

- точность, достоверность и полноту информации о характеристиках каждого грузового места;
- за подготовку груза к воздушной перевозке на ВС;
- за соответствие данных о грузе данным, внесённым в Авиационную грузовую авианакладную;
- за техническую исправность средств пакетирования и упаковочных комплектов при сдаче их к перевозке под своей пломбой, а также за наличие маркировки на грузе и соответствии ее перевозочным документам.

3.9 ПЕРЕДАЧА ГРУЗА ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЮ (ЗАКАЗЧИКУ)

Как только какая-либо часть груза выгружается из грузовой кабины ВС, лоуд-мастер и грузополучатель или его агент должны немедленно приступить к осмотру выгруженной грузовой отправки/грузового места на предмет целостности упаковки и отсутствия механических повреждений. Таким образом, осматривается весь предъявляемый к приемке груз.

В случае повреждения и/или порчи груза и/или его упаковки в процессе погрузки (выгрузки), а также обнаружения такового при осмотре груза перед погрузкой, лоуд-мастер обязан составить по установленной форме акт об утере и/или порче груза с последующим докладом руководителю дежурной смены ЦУВП АК ВД. Один экземпляр акта прикладывается к полетному заданию.

По окончании разгрузки грузополучатель или его агент обязан расписаться в копии № 4 авианакладной, что он принял груз в пункте разгрузки с указанием времени и даты (при необходимости там же указываются

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Обработка грузов	

ссылки на акт об утере и/или порче груза). Копию № 4 лоуд-мастер должен передать второму пилоту.

3.10 ПОРЯДОК ОБЕСПЕЧЕНИЯ МЕР АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ОТНОШЕНИИ ГРУЗА

АК не имеет собственных грузовых терминалов, поэтому для обработки грузов привлекает внешних поставщиков посредством заключения договоров на оказание услуг, в том числе и по обеспечению АБ. Для подтверждения соблюдения мер АБ в отношении груза АК проводит мероприятия по проверке данных поставщиков.

Ответственность за обеспечение безопасности груза возложена:

- 1) в аэропортах, с которыми АК заключила договоры – на сотрудников САБ аэропорта, которые осуществляют предполетный досмотр груза с использованием технических средств досмотра или вручную путем его визуального осмотра на пункте досмотра грузового терминала или на КПП аэропорта; контроль доставки груза от пункта досмотра до ВС; контроль погрузки груза на ВС;
- 2) во всех остальных аэропортах:
 - грузоотправитель - отвечает за обеспечение всех процедур, связанных с грузом, в том числе и процедур безопасности;
 - лоуд-мастер АК ВД – должен осуществлять контроль документального оформления и выполнения грузоотправителем всех процедур проверки груза на безопасность перед его погрузкой на борт ВС, а также выборочный досмотр любой партии принимаемого к перевозке груза.

В помещениях для обработки грузов САБ аэропорта должна разработать особый порядок оформления пропусков (допусков) для персонала и транспорта, с целью исключения доступа случайных людей к грузу.

В обязательном порядке процесс досмотра груза должен предусматривать применение технических средств, либо других методов

Volga  Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Обработка грузов	

обеспечения АБ грузов при их перевозке на любом рейсе, Зарегистрированный агент должен полностью выполнять национальные требования и требования АК в отношении груза.

При осуществлении международных перевозок досмотр грузов должен производиться сотрудниками САБ аэропорта совместно с представителями органов пограничного и таможенного контроля. В случае обнаружения в грузе предмета, который может быть взрывным или зажигательным устройством, выборочный досмотр прекращается. Сотрудник САБ аэропорта должен вызвать специалиста по взрывным устройствам. До его прибытия должны быть приняты чрезвычайные процедуры безопасности, установленные в соответствующих нормативных документах АК. Кроме этого, из зоны обнаружения подозрительного предмета, лоуд-мастер или сотрудник САБ аэропорта обязан удалить на безопасное расстояние (не менее 100 м) весь задействованный в проверке и досмотре груза персонал.

Прибывшие специалисты-пиротехники после проверки и определения принадлежности подозрительного предмета к ВУ принимают решение о дальнейших действиях по его обезвреживанию. После того, как ВУ будет обезврежено, весь груз подлежит обязательному повторному досмотру. В случае если подозрительный предмет будет признан безопасным, досмотр груза продолжается до его завершения.

Результат проверки представитель аэропорта оформляет Актом в произвольной форме, который подписывают лица, участвовавшие в досмотре. Акт составляется в двух экземплярах. Первый экземпляр Акта остается в аэропорту проведения досмотра, второй должен быть передан в САБ АК через экипаж ВС.

Разработчик:

Руководитель группы сертификации и аудита ПЛГ



Кудряшов Л.В.

	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Приложения	

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
(рекомендуемое)
БЛАНК ОТЧЕТА ОБ ИНЦИДЕНТЕ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ
ОТЧЕТ ОБ ИНЦИДЕНТЕ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ /
DANGEROUS GOODS OCCURRENCE REPORT

1. Эксплуатант Operator:		2. Дата случая Date of occurrence:		3. Местное время случая Local time of occurrence:	
4. Дата рейса Flight date:				5. Номер рейса Flight №:	
6. Аэропорт отправления Departure Airport				7. Аэропорт назначения Destination Airport	
8. Тип воздушного судна Aircraft type:				9. Регистрация воздушного судна Aircraft registration:	
10. Место случая Location of occurrence:				11 Страна происхождения груза Origin of goods	
12. Описание случая, включая подробности повреждений, ущерб и т.д. (если необходимо, продолжите на следующей странице) Description of the occurrence, including details of injury, damage, etc.:					
13 Надлежащее отгрузочное наименование (включая техническое наименование) Proper shipping name (incl. The technical name):				14. Номер ООН/ИД (если известно) UN/ID no. (when known):	
15. Класс/категория (если известно): Class/ Division (when known):		16. Дополнительная опасность: Subsidiary risk (s):		17. Группа упаковки: Packing group:	
				18. Категория (только для класса 7) Category (for class 7 only)	

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/group_handling/
Издание 4	Приложения	

19. Тип упаковочного комплекта: Type of packaging:	20. Спецификационная маркировка упаковочного комплекта: Packaging specification marking:	21. Кол-во грузовых мест: No. of package	22. Количество (или транспортный индекс, если применяется): Quantity (or transport index):
23. Номер авианакладной Reference no. of Air Waybill:			
24. Номер курьерской отправки, багажной бирки или пассажирского билета: Reference no. courier pouch, baggage tag, or passenger ticket:			
25. Наименование и адрес грузоотправителя, агента, пассажира и т. д. Name and address of shipper, agent, passenger, etc.:			
26. Прочая информация, относящаяся к случаю (включая основания для подозрений, предпринятые действия и т. д.) Other relevant information (incl. Suspected cause, any action taken):			
27. Имя и должность лица, составившего отчет: Name and title of person making report:		28. Номер телефона Telephone no.:	
29. Код компании/отдела, электронная почта или код информационной почты: Company/dept. Code, E-mail or InfoMail code:		30. Ссылка отчетности: Reporters ref.:	
31. Адрес: Address:		32. Дата/Подпись: Date/Signature:	

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Приложения	

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
(рекомендуемое)
БЛАНК ОТЧЕТА ОБ ИНЦИДЕНТЕ
ПРИ НАЗЕМНОМ ОБСЛУЖИВАНИИ

Station:	Flight Number:	Date:
Aircraft Type:	Aircraft Registration:	Stand Number:

Part 01, Damage by: Ground Equipment: ☐ Other Aircraft: ☐ Vehicle: ☐ FOD: ☐ Jet Blast: ☐ Other: ☐ Date: / / Time of Occurrence: (UTC) Phase of Operation: Arrival (Positioning) ☐ Servicing ☐ Fueling ☐ Loading ☐ Departure (Walkaround, Pushback) ☐ Scheduled Ground Time: STA: STD: Actual Ground Time: ATA: ATD: Delay: hrs min			
Part 02, Details of Defect/Damage: <u>Type:</u> Crack ☐ Hole ☐ Scratch ☐ Dent(s) ☐ Other: _____ <u>Size:</u> Length: Width: Depth: Unit: ☐ mm ☐ inch Longitudinal ☐ Circumferential ☐		Part 03, Damaged Part: Engine ☐ Fuselage ☐ Wing ☐ Under Carriage ☐ Compartment ☐ Door ☐ Controls ☐ Lights ☐ Other ☐ _____	
* As stated by PIC (prefer able completed by PIC)			
Part 04, Casualties:			
	Number	Fatalities	Non Fatal
Passenger:			
Crew:			
Ground Staff:			

Volga Dnepr	Руководство по организации наземного обслуживания	https://www.volga-dnepr.com/fleet/ground_handling/
Издание 4	Приложения	

Part 05, Ground Service Equipment Involved: Type: Serial (Fleet) Nr.: Company:	Condition (Malfunction)	
	Tires ☐ Brakes ☐ Steering ☐ Lights ☐	Stabilizers ☐ Warning Safety Devices ☐ Other ☐

Part 06, Personnel Involved:		
Name:	Job Title:	License Type:
Company:	ID No.:	
Name:	Job Title:	License Type:
Company:	ID No.:	License Type:

Part 07, Weather Condition: * Use of Official MET Report Visibility: m/km Temperature: C	Weather	Surface	Lighting
	Rain ☐ Fog ☐ Heat ☐ Slush ☐	Dry ☐ Wet ☐ Ice ☐ Slush ☐ Contamination ☐	Good ☐ Poor ☐ Day ☐ Night ☐ Twilight ☐

Part 08, Sketch:

Part 09, Narrative (description of what happened):

Part 10, Initial Action Taken:

Part 11, Closing Action:

* Please attach pictures, airline report and any related correspondence

Prepared By:	Name:	Date:
Tel:	Position:	Signature: