УТВЕРЖДАЮ
Генеральный директор АО «Ижавиа»
_____ А.В. Городилов
«__» _____ 2017 г.

РУКОВОДСТВО ПО ОРГАНИЗАЦИИ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ АО «ИЖАВИА» (II – ИЗДАНИЕ)

г. Ижевск, 2017 год

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

№ ревизии	**Номер измененной страницы**	**Номер новой страницы**	**№ документа и дата изменений**	**Дата внесения изменения, ФИО, подпись**

СОДЕРЖАНИЕ

Глава	Стр.
Глава 1 Общие положения	
1.1 Введение	**9**
1.2 Использование РОНО	**9**
1.3 Система распространения (рассылки) РОНО и изменений к нему	**10**
1.4 Перечень держателей экземпляров РОНО	**11**
1.5 Изъятие из обращения	**11**
1.6. Нормативная база	**11**
Глава 2 Термины и определения	
2.1 Список терминов и определений	**17**
2.2 Сокращения	**24**
Глава 3 Управление документооборотом	
3.1 Общие положения	**31**
3.2 Защита записей	**31**
3.3 Организация наземного обслуживания	**31**
3.4 Производственная Политика	**32**
3.5 Производственная среда	**33**
Глава 4 Обязанности и ответственность. Обязательства руководства	
4.1 Общие положения	**40**
4.2. Обязанности и ответственность сотрудников, задействованных в НО ВС	**40**
4.2.1 Начальник СОПАП	**40**
4.2.2 Обязанность и ответственность Руководителя управления производственно-коммерческой деятельностью	**43**
4.2.3 Обязанности и ответственность Представителя АО «Ижавиа» (далее – Авиакомпании)	**46**
4.2.4 Обеспечение охраны труда при наземном обслуживании.	**47**
4.2.5 Работодатель обязан обеспечить	**47**
4.2.6 Обязанности персонала АО «Ижавиа»	**47**
Глава 5 Обучение персонала	
5.1 Общие положения	**54**
5.2 Первоначальная подготовка	**54**
5.3 Программа первоначальной подготовки специалистов	**54**
5.4 Практическая подготовка	**55**
5.5 Программа периодической подготовки специалистов	**55**
5.6 Человеческий фактор	**55**
5.7 Обучение персонала, осуществляющего подготовку ВС	**55**
5.8 Обучение персонала по обслуживанию пассажиров	**56**
5.9 Персонал ответственный за расчет центровки и загрузки	**56**
5.10 Персонал, управляющий транспортными средствами на территории аэропорта	**56**
5.11 Обучение методам заправки ВС топливом	**57**
5.12 Подготовка персонала для анти/противообледенительной обработки ВС	**58**
5.13 Подготовка и квалификация персонала	**58**

5.14 Подготовка для перевозки грузов, в том числе опасных грузов	**58**
5.15 Проверка и обновление/переработка учебных программ	**59**
5.16 Обучение персонала Обслуживающих организаций	**59**
5.17 Сохранение записей об обучении	**60**
Глава 6 Общие требования к обслуживанию пассажиров, обработке багажа, почты и грузов	
6.1 Общие положения	**65**
6.2 Правовое регулирование	**65**
6.3 Изменения	**65**
6.4 Условия воздушной перевозки пассажиров, багажа (ручной клади).	**66**
6.5 Перевозочная документация	**66**
6.6 Расписание, изменение расписания. Задержка, отмена рейса.	**67**
6.7 Маршрут перевозки, изменение маршрута, даты и времени вылета.	**68**
6.8 Предоставление услуг и информации	**68**
6.9 Бронирование перевозки пассажира, багажа (ручной клади)	**70**
6.10 Аннулирование бронирования на участках маршрута перевозки	**72**
6.11 Тарифы, сборы, скидки и дополнительные услуги (выдача справок)	**72**
Приложения к главе 6	
Приложение 6.1	
Приложение 6.2	
Приложение 6.3	
Приложение 6.4	
Приложение 6.5	
Глава 7 Перевозка пассажиров	
7.1 Билет	**80**
7.2 Утерянный, испорченный или недействительный Билет	**81**
7.3 Передача пассажирского Билета	**82**
7.4 Срок действия пассажирского Билета	**83**
7.5 Регистрация пассажиров и оформление багажа	**84**
7.6 Посадка и размещение пассажиров на борту ВС при наличии посадочного талона	**86**
7.7 Остановка пассажира в пути	**86**
7.8 Перевозка пассажиров на льготных условиях	**87**
7.9 Перевозка детей на рейсах Авиакомпании	**87**
7.10 Перевозка инвалидов, престарелых и больных пассажиров (лиц с ограниченными возможностями жизнедеятельности)	**88**
7.11 Перевозка пассажиров, лишенных зрения (слуха)	**89**
7.12 Перевозка беременных женщин и грудных детей	**89**
7.13 Перевозка пассажиров категории VIP	**89**
7.14 Перевозка транзитных и трансфертных пассажиров	**90**
7.15 Депортированные, не допущенные пассажиры и лица находящиеся под стражей	**90**
Приложения к главе 7	

Приложение 7.1	
Глава 8 Перевозка багажа	
8.1 Общие положения	**97**
8.2 Норма бесплатного провоза багажа	**97**
8.3 Зарегистрированный багаж	**98**
8.4 Вещи, находящиеся при пассажире (ручная кладь)	**98**
8.5 Платный (сверхнормативный) и негабаритный багаж (ручную кладь)	**99**
8.6 Квитанция для оплаты сверхнормативного багажа	**99**
8.7 Перевозка багажа (ручной клади) в салоне воздушного судна	**100**
8.8 Требования к содержимому багажа (ручной клади)	**100**
8.9 Перевозка оружия, боеприпасов и специальных средств	**103**
8.10 Перевозка комнатных животных и птиц	**104**
8.11 Перевозка дипломатического багажа	**106**
Приложения к главе 8	
Приложение 8.1	
Приложение 8.2	
Приложение 8.3	
Глава 9 Прекращение договора воздушной перевозки пассажира	
9.1 Отказ пассажира от перевозки	**114**
9.2 Расторжение Авиакомпанией в одностороннем порядке Договора воздушной перевозки пассажира	**115**
Глава 10 Возврат денежных сумм, уплаченных за перевозку	
10.1. Общие положения.	**123**
10.2. Порядок предъявления требования о возврате	**123**
10.3. Возврат денежных сумм, уплаченных за перевозку	**123**
Глава 11 Правила поведения пассажира	
11.1 Общие положения	**129**
11.2 Правила поведения пассажира при подготовке к полету	**129**
11.3 Правила поведения пассажира на борту воздушного судна	**130**
Глава 12 Ответственность Авиакомпании, пассажира	
12.1 Общие положения	**138**
12.2 Ответственность Авиакомпании	**138**
12.3 Ответственность пассажира	**139**
Глава 13 Порядок предъявления требований, претензий и исков	
13.1 Общие положения	**146**
13.2 Лица, имеющие право на предъявление требований в случае нарушении. Договора воздушной перевозки пассажира.	**146**
13.3 Срок предъявления претензий к Авиакомпании	**146**
13.4 Порядок предъявления претензий в случае нарушения Договора воздушной перевозки пассажира.	**146**
Приложения к главе 13	
Приложение 13.1	
Приложение 13.2	
Приложение 13.3	

Приложение 13.4	
Глава 14 Опасные Грузы. Информация, инструкции и общие указания по недопущению к перевозке опасных предметов и веществ (далее - опасный груз) на борт ВС	
14.1 Опасные грузы	**153**
14.2 Ответственность Авиакомпании за перевозку опасных грузов	**154**
14.3 Информационное обслуживание о порядке и процедурах информирования пассажиров о том, что некоторые виды опасных предметов и веществ запрещены для перевозки в багаже и ручной клади	**154**
Приложения к главе 14	
Приложение 14.1	
Приложение 14.2	
Приложение 14.3	
Приложение 14.4	
Приложение 14.5	
Приложение 14.6	
Глава 15 Центровка и загрузка ВС	
15.1 Общие положения	**161**
15.2 Расчёт коммерческой загрузки и центровки	**161**
15.3 Процедуры расчета центровки и загрузки	**162**
15.4 Предварительный расчет центровки и загрузки	**163**
15.5 Центровка ВС в автоматизированном режиме	**163**
15.6 Центровка ВС графическим методом	**164**
15.7 Стандартные весовые данные Авиакомпании (АО «Ижавиа»)	**164**
15.8 Компоновка ВС Авиакомпании (АО «Ижавиа»)	**165**
15.9 Вес багажа пассажира	**165**
15.10 Получение информации для расчета центровки	**165**
15.11 Балласт	**165**
15.12 Перевозочные документы	**166**
15.13 Руководство по заполнению СЗВ	**167**
15.14 Проверка СЗВ	**169**
15.15 Внесение в СЗВ изменений в последнюю минуту	**169**
15.16 Инструкции по загрузке ВС и швартовке багажа (ручной клади)	**170**
15.17 Характеристики парка ВС Авиакомпании (АО «Ижавиа»)	**174**
Приложения к главе 15	
Приложение 15.1	
Приложение 15.2	
Приложение 15.3	
Приложение 15.4	
Приложение 15.5	
Приложение 15.6	
Приложение 15.7	
Приложение 15.8	
Приложение 15.9	

Глава 16 Инструкция по удалению обледенения и профилактической обработке противообледенительными жидкостями воздушных судов АО «Ижавиа»	
1 Общие положения	**187**
2 Концепция чистого воздушного судна	**188**
3 Обязанности и ответственность	**189**
4 Термины определения и сокращения	**193**
5 Обучение персонала и его квалификация	**200**
6 Жидкости и оборудование	**203**
7 Подготовка к проведению процедур ПОО ВС	**211**
8 Процедуры проведения ПОО с применением жидкостей	**213**
9 Программа обеспечения качества ПОО ВС	**230**
Приложение I	**231**
Приложение II	**232**
Приложение III	**234**
Приложение IV	**237**
Приложение V	**239**
Приложение VI	**241**
Приложение VII	**242**
Приложение VIII	**243**
Приложение IX	**245**
Приложение X	**247**
Приложение XI	**248**
Приложение XII	**249**
Глава 17 Общая характеристика воздушного судна Як-42 Д. Обслуживание ВС	
17.1 Основные требования	**261**
17.2 Требования по авиатоплоивообеспечению	**261**
17.3 Ответственность	**262**
17.4 Спецсредства и спецмашины	**262**
17.5 Проверка готовности топлива и ограничения по заправке	**264**
17.6 Заправка ВС топливом	**265**
17.7 Действия по заправке ВС ГСМ	**266**
17.8 Описание обязанности и ответственности	**267**
17.9 Заправка ВС с пассажирами или членами экипажа на борту	**268**
17.10 Запрещенные и необходимые действия при заправке ВС топливом	**269**
17.11 Требования к договорам с ТЗК	**270**
17.12 Общие характеристики воздушного судна Як-42Д	**270**
17.13 Высоты расположения точек технического обслуживания	**274**
17.14 Обслуживание и заправка систем самолета	**276**
17.15 Принятие самолёта на место стоянки	**279**
17.16 Осмотр самолёта после посадки	**279**
17.17 Буксировка и руление	**285**

17.18 Руление	**289**
17.19 Наземное электропитание	**291**
17.20 Заправка топливной системы	**295**
17.21 Заправка водой и химжидкостью и удаление отбросов	**302**
17.22 Очистка самолёта от снега, льда и грязи	**308**
17.23 Запуск двигателей	**310**
17.24 Заключительный осмотр самолёта перед выруливанием на старт	**311**
17.25 Доклад экипажу о готовности самолёта к выруливанию	**312**
Глава 18 Общие характеристики воздушного судна Ан-24 РВ. Обслуживание ВС	
18.1 Проверка состояния места стоянки самолета. Приемка самолета на место стоянки	**319**
18.2 Заземление самолета тросом заземления	**320**
18.3 Внешний осмотр самолета с земли по маршруту	**320**
18.4 Установка упорных колодок под колеса основных опор самолета	**321**
18.5 Установка заглушек на планер, силовую установку (СУ), приемники полного и статического давлений, защитного колпачка на датчик углов атаки (ДУА)	**322**
18.6 Подключение аэродромного источника электроэнергии к бортовой сети самолета	**323**
18.7 Слив воды из водосистемы и содержимого из бака унитаза на самолетах Ан-24. Промывка сливного бака и его фильтра	**324**
18.8 Осмотр поверхности самолета на наличие наземного обледенения, снега, инея. Обработка самолета противообледенителыюй жидкостью	**326**
18.9 Кондиционирование воздуха в кабинах самолета, обработка пассажирского салона туалетной водой, заправка сливного бака туалета химжидкостью и водяного бака водой. Проверка отсутствия течи воды из водяных баков, сливных кранов и трубопроводов	**327**
18.10 Подогрев двигателей АИ-24 и РУ19А-300 от наземных источников	**329**
18.11 Подготовка самолета к заправке (дозаправке) топливом. Осмотр бортового штуцера (при централизованной заправке) или проверка надежности закрытия пробок заливных горловин (при заправке сверху) после заправки (дозаправки) самолета топливом. Слив отстоя топлива и контроль его после заправки (дозаправки) самолета топливом	**329**
18.12 Слив и контроль отстоя топлива из топливных баков самолета	**330**
18.13 После дозаправки самолета топливом: осмотр бортового штуцера системы централизованной заправки (при централизованной заправке), проверка надежности закрытия пробок заливных горловин топливных баков (при заправке сверху и отсутствии во время заправки бортмеханика)	**331**
18.14 Снятие всех заглушек и чехлов с планера, двигателей, турбогенераторной установки и изделий АиРЭО, уборка троса заземления перед запуском двигателей. Установка заглушек на сливные трубки водосборников форточек кабины экипажа	**331**
18.15 Уборка упорных колодок из-под колес основных опор и буксировка самолета к месту запуска двигателей (или аэровокзалу)	**332**
18.16 Заключительный внешний осмотр самолета с земли перед запуском	**335**

двигателей	
18.17 Установка связи с кабиной экипажа по самолетному переговорному устройству (СПУ) или рации. Отслеживание запуска двигателей	**335**
18.18 Отключение СПУ и аэродромного источника электроэнергии	**336**
18.19 Отслеживание выруливания самолета с места запуска	**337**
Глава 19 Процедуры контроля выполнения работ по наземному обслуживанию ВС, переданные эксплуатантом организациям, не входящим в структуру АО «Ижавиа», с фиксацией результатов контроля	
19.1 Мониторинг агентов	**344**
19.2 Способы мониторинга	**344**
Приложения к главе 19	
Приложение 19.1	
Приложение 19.2	
Приложение 19.3	
ПРИЛОЖЕНИЯ Технологии работы, должностные инструкции и ответственность сотрудников	
Инструкция по охране труда загрузчика – выгрузчика при транспортировке, погрузке и выгрузке груза и почты в/из воздушного судна	
Технология работы агента по ОПГАП, загрузчика – выгрузчика СОПАП по коммерческому обслуживанию опасного груза (ОГ)	
Технология работы загрузчика – выгрузчика СОПАП при обслуживании пассажиров	
Технология обслуживания вылетающих и прибывающих пассажиров в аэропорту Ижевск	
Технология по организации перевозки несопровождаемых детей на рейсах ОАО «Ижавиа»	
Приказ о назначении ответственного по приёму к перевозке опасных грузов	
Приказ о допуске к самостоятельной работе диспетчеров СОПАП	
Приказ о введении в действие модернизированной системы автоматизированных расчётов центровки и загрузки самолётов (АС «Центровка» для аэропорта Ижевск)	
Свидетельство специалиста	
Сертификат специалиста	
Положение модернизированной системы автоматизированных расчётов центровки и загрузки самолётов (АС «Центровка» для аэропорта Ижевск)	
Должностная инструкция диспетчера по центровке	
Должностная инструкция авиационного техника по ТЭСиД ЦТО ВС	
Должностная инструкция авиационного техника по АиРЭО ЦТО ВС	

ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Введение

1.1.1 Руководство по организации наземного обслуживания (далее - РОНО) разработано в соответствии с Федеральными авиационными правилами (далее - ФАП), утвержденные Приказом Минтранса РФ № 246 от 13 августа 2015 г. «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил», является нормативным документом АО «Ижавиа» (далее - Авиакомпания) и регламентирует организацию наземного обслуживания воздушных судов Авиакомпании во всех аэропортах оперирования.

1.1.2 РОНО включает описание обязанностей, ответственности сотрудников, производственную политику, процедуры и практические рекомендации, необходимые для выполнения персоналом обслуживающих компаний, в части наземного обслуживания ВС.

1.1.3 РОНО распространяется на бумажном носителе или в электронном виде по e-mail.

1.1.4 Ответственность за разработку и соответствие РОНО нормативным документам лежит на Начальнике службы организации и продажи авиационных перевозок АО «Ижавиа» (далее – Начальник СОПАП).

1.1.5 Разработка РОНО и изменений к нему осуществляется под контролем начальников служб по направлениям деятельности, при непосредственном руководстве и контроле Начальника СОПАП.

1.1.6. При разработке РОНО, изменений и дополнений к нему, сначала проходит процедура согласования с руководителями служб ответственных за его разработку, Начальника СОПАП, ЗГД по качеству и юридическим отделом, после чего утверждаются и вводятся приказом генерального директора АО «Ижавиа».

1.1.7 Ответственность за актуальность каждого раздела документа несут следующие руководители:

- Организации обслуживания пассажиров, обработке багажа, почты и грузов, в том числе опасных - Начальник СОПАП;
- Центровка и загрузка ВС - Начальник СОПАП;
- Анти/противообледенительная обработка ВС - Главный инженер АТБ ;
- Заправка топливом ВС - Главный инженер АТБ (по договору с ООО «Аэрофьюэлз – Пермь»);
- Проведение внешнего аудита по «Организации наземного обслуживания» в аэропортах оперирования, базирования – Руководитель управления производственно – коммерческой деятельностью (далее Руководитель УПКД).

1.2 Использование РОНО

1.2.1 Изучение РОНО работниками Авиакомпании, занятыми в организации наземного обслуживания по ФАП № 246, в части касающейся, носит систематический характер и осуществляется:

- при приеме на работу, путем самостоятельного ознакомления;
- на занятиях по профессиональной подготовке;
- при аттестации и подготовке к работе в ВЛП/ОЗП.

Ответственность за изучение и документированный учет его результатов несут руководители служб.

1.3 Система распространения (рассылки) РОНО и изменений к нему.

1.3.1 Рассылка контрольных экземпляров по подразделениям авиакомпании происходит согласно Листу ознакомления.

В Листе ознакомления в соответствии со стандартами авиакомпании указывается вид носителя (бумажный, электронный), номер экземпляра, ФИО получателя.

Рассылка внешним поставщикам услуг РОНО, изменений и дополнений производится по электронной почте в формате PDF, с указанием способа отправки, в течение 10 рабочих дней с момента их ввода в действие. Данные версии кодируются от копирования.

1.3.2 Эталонный экземпляр хранится в отделе сертификации и системы качества и размещается в электронной библиотеке в формате PDF, представленный разработчиком документа.

Титульные листы РОНО со штампами «ЭТАЛОННЫЙ», «КОНТРОЛЬНЫЙ» «экземпляр №___», а также изменения и дополнения к Руководству раздаются в течение 10 рабочих дней с момента их ввода в действие, в соответствии с листом ознакомления под роспись получателя.

Ответственность за организацию доведения изменений и дополнений лежит на ЗГД по качеству, инициирующего данные действия служб.

1.3.3 При наличии в службах постоянного доступа к электронной библиотеке, ознакомление с РОНО, изменениями и дополнениями можно производить через электронную библиотеку с росписью в журнале об ознакомлении с документами СМК авиакомпании.

Если в службах нет постоянного доступа к электронной библиотеке, тогда документ распечатывается, скрепляется с титульным листом, полученным по Листу ознакомления и передается сотрудникам на ознакомление под роспись в журнале об ознакомлении с документами СМК авиакомпании либо рассылается в программе Директум.

Ответственность за их рассылку лежит на отделе сертификации и качества, инициирующего данные действия.

1.3.4 С целью контроля получения внешними поставщиками услуг РОНО или изменений к нему, к каждому экземпляру, направленному по e-mail прилагается запрос «Уведомление о получении». После получения, внешний поставщик услуг обязан направить в адрес отправителя «Уведомление о получении».

Полученное «Уведомление о получении» можно распечатать и хранить его в приложении к РОНО в течение двух лет для подтверждения получения РОНО внешней организацией. Если уведомление не получено в течение трёх дней, отправитель РОНО должен затребовать от получателя подтверждения получения почты.

1.3.5 Ответственность за хранение и ведение, контрольных и рабочих экземпляров возлагается на конкретных держателей экземпляров.

Ответственность за обеспечение доступности РОНО для исполнителей возлагается на руководителей конкретных производственных подразделений, выполняющих функции по НО.

Во время проведения аудитов проверяется своевременность и полнота доведения РОНО до служб АТБ, СОПАП, ОСиК, своевременное ознакомление сотрудников, процедура хранения «Уведомлений о получении и/ или бланк на «Письма заказные с уведомлением».

1.4 Перечень держателей экземпляров РОНО

№ экземп-ляра	Статус экземпляра РОНО	Местоположение экземпляра РОНО	Ответственное лицо за ве-дение/хранение экземпляра РОНО
№ 1	эталонный (электронная версия)	ФАВТ России	Руководитель по качеству
№ 2	эталонный	Приволжское МТУ Росавиации	Руководитель по качеству
№ 3	эталонный	Отдел сертификации и системы качества эксплуатанта	Инженер по сертификации
№ 4	контрольный	Служба организации и продажи авиационных перевозок	Начальник СОПАП

1.5 Изъятие из обращения

1.4.1 В целях предотвращения использования устаревших версий/ревизий РОНО, и после внесения изменений и дополнений, контроль актуальности документов осуществляет Отдел сертификации и системы качества.

1.4.2 Во время проведения внутренних и внешних аудитов ЗГД по качеству организует регулярные проверки путем сравнения эталонного экземпляра РОНО с контрольным и рабочим экземпляром, имеющимися в подразделении. При проверке контролируется внесение дополнений и изменений, а также своевременность внесения.

1.4.3 Архивирование и удаление

Передача в архив осуществляется только в отношении эталонного экземпляра РОНО при переиздании РОНО, а также при изъятии замененных и удаленных из эталонного экземпляра листов.

1.4.4 Все другие экземпляры при получении приказа о переиздании РОНО, изымаются из обращения держателями в соответствии с применяемыми стандартами предприятия.

1.6 Нормативная база

Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997г. № 60-ФЗ;

Гражданский кодекс РФ;

Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (утверждены приказом Минтранса России от 28.06.2007г. № 82);

Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская), 1944 г.;

«Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» ИКАО (Doc 9284-AM/905);

«Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху - Дополнение» (Doc 9284-AM/905 - Supplement);

«Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах» ИКАО. (Doc 9281-AN/928);

Приказ Минтранса РФ от 25 июля 2007 г. № 104 «Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров»;

Закон РФ «Об оружии» от 13.12.1996г. № 150-ФЗ;

Федеральный закон «О социальной защите прав инвалидов в РФ» от 24 ноября 1995 г. № 181-ФЗ;

Приказ Минтранса РФ от 5 сентября 2008 г. № 141«Об утверждении Федеральных авиационных правил «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации»;

Приказ Минтранса РФ от 25 сентября 2008 г. № 155 «Об утверждении Правила формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации;

Закон РФ «О защите прав потребителей» от 7 февраля 1992 г. №2300-1 IATA Airport Handling Manual (AHM) (РОНО по наземному аэропортовому обслуживанию) 2013г.;

- Руководство по производству полетов;
- Руководство по центровке и загрузке ВС (РЦЗ-83).

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

(стр. 13-16)

ГЛАВА 2 ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

2.1. Список терминов и определений

АВИАТОПЛИВООБЕСПЕЧЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК – аэропортовая деятельность, направленная на обеспечение эксплуатации и обслуживания воздушных судов кондиционными авиаГСМ и специальными жидкостями (прием, хранение, подготовка и выдача на заправку, заправка (обработка) воздушных судов авиаГСМ).

АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ – состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

АГЕНТ – физическое или юридическое лицо, уполномоченное действовать от имени и по поручению перевозчика по привлечению пассажиров, оформлению и продаже пассажирских перевозок на линиях перевозчика на условиях заключенного с ним Агентского соглашения.

АГЕНТ УПОЛНОМОЧЕННЫЙ – Агент перевозчика, уполномоченный специальным документом на осуществление дополнительных действий по обслуживанию пассажиров, включая, но, не ограничиваясь, действий по возврату денежных сумм, оформлению дубликатов и осуществлению иных сервисных функций.

АКТ КОММЕРЧЕСКИЙ – документ, составляемый перевозчиком по требованию пассажира, грузоотправителя или грузополучателя и при предъявлении одним из них перевозочных документов. Коммерческий акт составляется при выдаче багажа или груза для удостоверения следующих обстоятельств:

1) несоответствие фактического наименования груза, его веса или количества единиц груза данным, указанным в перевозочном документе;

2) повреждение (порча) груза;

3) недостача или повреждение (порча) багажа;

4) обнаружение багажа или груза без перевозочных документов либо перевозочных документов без багажа или груза.

АКТ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА – противоправные насильственные действия или угроза таких действий со стороны лица (группы лиц) по отношению к воздушному судну, пассажирам, членам экипажа, наземному персоналу и объектам аэропорта, создающие угрозу безопасности полетов, жизни и здоровью людей.

АКТ О НЕИСПРАВНОСТЯХ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ БАГАЖА – документ, оформленный перевозчиком или Обслуживающей организацией в присутствии пассажира или уполномоченного им лица немедленно при обнаружении вреда, причиненного багажу.

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

АЭРОПОРТ (ПУНКТ) КОНЕЧНЫЙ – аэропорт (пункт), в котором заканчивается выполнение рейса по расписанию (плану полетов).

АЭРОПОРТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ – аэропорт, который открыт для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и в котором осуществляется пограничный и таможенный контроль, а в случаях, установленных международными договорами Российской Федерации и федеральными законами, и иные виды контроля.

АЭРОПОРТ (ПУНКТ) НАЗНАЧЕНИЯ – аэропорт (пункт), в который должен быть доставлен пассажир, багаж или груз, согласно договору воздушной перевозки.

АЭРОПОРТ (ПУНКТ) НАЧАЛЬНЫЙ – аэропорт (пункт), из которого начинается выполнение рейса по расписанию (плану полетов).

АЭРОПОРТ (ПУНКТ) ОСТАНОВКИ – промежуточный аэропорт (пункт), в котором пассажир, согласно договору воздушной перевозки, временно прерывает полет более чем на 24 часа.

АЭРОПОРТ (ПУНКТ) ОТПРАВЛЕНИЯ – аэропорт (пункт), от которого, согласно договору воздушной перевозки, начинается (или продолжается) перевозка пассажира, багажа или груза.

АЭРОПОРТ (ПУНКТ) ТРАНЗИТА – аэропорт (пункт), в котором воздушное судно совершает посадку для технического и/или коммерческого обслуживания и продолжает выполнение рейса, которым оно прибыло в аэропорт.

АЭРОПОРТ (ПУНКТ) ТРАНСФЕРА – аэропорт (пункт), указанный в перевозочном документе пассажира, грузоотправителя, в котором, согласно договору воздушной перевозки, пассажир совершает пересадку (при стыковке между рейсами до 24 часов), а также производится перегрузка багажа и груза с одного рейса на другой для дальнейшего следования по маршруту перевозки.

БАГАЖ – вещи пассажира, включая вещи, находящиеся при пассажире, и ручную кладь, перевозимые перевозчиком на борту воздушного судна на основании договора воздушной перевозки пассажира.

БАГАЖНАЯ БИРКА – документ, выдаваемый перевозчиком для опознавания (идентификации) зарегистрированного багажа пассажира.

БАГАЖ ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫЙ – багаж пассажира, принятый перевозчиком к перевозке под ответственность перевозчика, на который перевозчик выдал багажную квитанцию и номерную багажную бирку.

БАГАЖНАЯ КВИТАНЦИЯ – перевозочный документ, удостоверяющий перевозку багажа Пассажира, заключившего договор воздушной перевозки с перевозчиком.

БАГАЖ НЕВОСТРЕБОВАННЫЙ – багаж, который прибыл в аэропорт (пункт) назначения, указанный на багажной бирке, и не был получен пассажиром.

БАГАЖ НЕГАБАРИТНЫЙ - багаж, габариты одного места которого в упакованном виде превышают 203 сантиметра в сумме трех измерений.

БАГАЖ НЕЗАРЕГИСТРИРОВАННЫЙ (РУЧНАЯ КЛАДЬ) – багаж пассажира, кроме зарегистрированного багажа, маркируемый бирками «ручная кладь», перевозимый в салоне воздушного судна с согласия перевозчика. Доставляется на борт воздушного судна самими пассажирами.

БАГАЖ СВЕРХНОРМАТИВНЫЙ – часть массы багажа, которая превышает установленную Перевозчиком норму бесплатного провоза багажа или требует оплаты независимо от указанной нормы.

БАГАЖ ТРАНСФЕРНЫЙ – багаж, который в соответствии с договором воздушной перевозки перегружается в аэропорту (пункте) трансфера с воздушного судна, выполняющего один рейс, на воздушное судно, выполняющее другой рейс по маршруту воздушной перевозки.

БАГАЖ ТЯЖЕЛОВЕСНЫЙ – багаж пассажира, массой одного места более 32 кг.

БИЛЕТ (ПАССАЖИРСКИЙ БИЛЕТ) - перевозочный документ (как на бумажном носителе, так в электронной форме), удостоверяющий заключение договора воздушной перевозки пассажира и содержащий условия указанного договора.

БИРКА «РУЧНАЯ КЛАДЬ» – документ, выдаваемый перевозчиком для идентификации незарегистрированного багажа пассажира.

БРОНИРОВАНИЕ – закрепление на воздушном судне пассажирского места и провозной емкости для перевозки пассажира, багажа, груза на определенный рейс и дату.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ - свойство авиационной транспортной системы, заключающиеся в ее способности осуществлять воздушные перевозки без угрозы для жизни и здоровья людей.

ВЗЛЕТНАЯ ЦЕНТРОВКА САМОЛЕТА - центровка самолета на старте при взлетной массе самолета и выпущенном шасси.

ЗАГРУЗКА САМОЛЕТА - размещение (наличие) пассажиров в салонах; багажа, почты, грузов, балласта в багажно-грузовых помещениях; балластной жидкости или топлива в баках самолета согласно центровке, схемой загрузки, сводно-загрузочной ведомостью (СЗВ)

ЗАПРАВКА САМОЛЕТА - заполнение самолетных емкостей топливом, маслом, специальными жидкостями, газом и водой или наличие на самолете перечисленных компонентов соответствии с заданием на полет.

ВНУТРЕННЯЯ ВОЗДУШНАЯ ПЕРЕВОЗКА – воздушная перевозка, при которой пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории Российской Федерации.

ВОЗВРАТ СУММ – выплата пассажиру или отправителю груза, либо уполномоченному им лицу части или всей стоимости воздушной перевозки, или обслуживания, которые были им ранее оплачены, но не использованы или использованы не полностью.

ВОЗДУШНАЯ ПЕРЕВОЗКА – перевозка пассажиров, багажа, груза на воздушных судах на основании и в соответствии с условиями договора воздушной перевозки.

ВЫГРУЗКА С ВОЗДУШНОГО СУДНА – процесс снятия багажа, груза с борта воздушного судна после его приземления под наблюдением перевозчика или Обслуживающей организации.

ВЫСАДКА С ВОЗДУШНОГО СУДНА – процесс покидания пассажирами воздушного судна после его приземления под наблюдением перевозчика или Обслуживающей организации.

ДНИ - полные календарные дни, включая воскресенья и официальные праздничные дни.

Для определения сроков действительности перевозочных документов, актов и других документов, а также для определения сроков окончания перевозки, сроков давности при предъявлении претензий счет дней ведется с 00 часов суток, следующих за днем, когда произошло событие или произведено действие, а остаток часов этого дня в расчет не принимается. Если окончание каких- либо сроков, указанных ранее, приходится на воскресенье или праздничный день, истечение срока определяется днем, следующим за ним.

ДОГОВОР ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА – договор, по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку груза по установленному тарифу.

ДОГОВОР ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА – договор, по которому перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае воздушной перевозки пассажиром багажа также этот багаж доставить в пункт назначения и выдать пассажиру или управомоченному на получение багажа лицу, пассажир воздушного судна обязуется оплатить воздушную перевозку, а при наличии у него багажа сверх установленной перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа и провоз этого багажа. Договор воздушной перевозки пассажира удостоверяется билетом, багажной квитанцией.

ДОГОВОР ФРАХТОВАНИЯ (ЧАРТЕРА) ВОЗДУШНОГО СУДНА – соглашение, по которому одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или

несколько воздушных судов, либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа и грузов.

ДОСМОТР ПРЕДПОЛЕТНЫЙ – проверка ручной клади, багажа и пассажиров (личный досмотр), воздушных судов, грузов, экипажей воздушных судов, бортовых запасов с целью обнаружения веществ и предметов, запрещенных к перевозке (взрывчатых, легковоспламеняющихся, радиоактивных, отравляющих веществ, оружия, боеприпасов, наркотиков и пр.) на воздушном транспорте по условиям авиационной безопасности.

ЕДИНАЯ ПЕРЕВОЗКА - перевозка пассажиров, багажа и груза, выполняемая от аэропорта отправления до аэропорта назначения несколькими перевозчиками по одному перевозочному документу (в том числе по выданным вместе с ним дополнительным перевозочным документам), рассматривается как единая перевозка независимо от того, имели ли место пересадки, перегрузки или перерыв в перевозке.

КВС - лицо, имеющее действующий сертификат (свидетельство) пилота (летчика), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа.

КВИТАНЦИЯ ДЛЯ ОПЛАТЫ СВЕРХНОРМАТИВНОГО БАГАЖА - документ, оформленный перевозчиком или его уполномоченным агентом и удостоверяющий оплату перевозки багажа сверх установленной перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа, багажа с объявленной ценностью, иного багажа, подлежащего дополнительной оплате, который используется перевозчиком или уполномоченным агентом для оформления оплаты платежей.

КВИТАНЦИЯ РАЗНЫХ СБОРОВ - документ, удостоверяющий оплату сборов и услуг, который используется перевозчиком или уполномоченным агентом для оформления оплаты платежей.

КОНВЕНЦИЯ ДЛЯ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК, (Варшава, 12.10.1929 г.) (ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ) – международное соглашение, регулирующее международные воздушные перевозки. В конвенции регламентируются содержание и порядок применения перевозочных документов. Конвенция определяет меру ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни здоровью пассажира, уничтожение, утерю, повреждение багажа и груза, а также убытки за задержку при воздушной перевозке.

КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (Чикаго, 07.12.1944 г.) – международное соглашение, в соответствии с которым была учреждена Международная организация гражданской авиации - ИКАО. Российская Федерация является участником данной Конвенции.

КОНВЕНЦИЯ О БОРЬБЕ С НЕЗАКОННЫМИ АКТАМИ, НАПРАВЛЕННЫМИ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (Монреаль, 23.09.1971 г.) – международное соглашение о мерах по борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и о мерах, принимаемых государствами в этих случаях. Российская Федерация является участником данной Конвенции.

МАКСИМАЛЬНАЯ МАССА КОММЕРЧЕСКОЙ ЗАГРУЗКИ - наибольшая коммерческая загрузка, ограниченная количеством пассажирских мест, вместимостью багажно-грузовых помещений и прочностью элементов конструкции планера.

МАКСИМАЛЬНАЯ ВЗЛЕТНАЯ МАССА САМОЛЕТА - наибольшая масса самолета на старте, ограниченная прочностью конструкции планера.

МАКСИМАЛЬНАЯ ДОПУСТИМАЯ ВЗЛЕТНАЯ МАССА САМОЛЕТА – наибольшая масса самолета на старте, определяемая требованиями безопасности в условиях предстоящего взлета, полета и посадки.

МАКСИМАЛЬНАЯ ДОПУСТИМАЯ ПОЛЕТНАЯ МАССА САМОЛЕТА – наибольшая масса самолета, определяемая требованиями безопасности в условиях предстоящего полета.

МАКСИМАЛЬНАЯ ДОПУСТИМАЯ ПОСАДОЧНАЯ МАССА САМОЛЕТА – наибольшая масса самолета на посадке, определяемая требованиями безопасности в условиях предстоящей посадки.

МАКСИМАЛЬНАЯ ПОСАДОЧНАЯ МАССА САМОЛЕТА - наибольшая масса самолета на посадке, ограниченная прочностью конструкции планера.

МАРКИРОВКА – текст, условные обозначения и рисунки на упаковке.

МАРШРУТ ПЕРЕВОЗКИ – указанные в пассажирском Билете (при перевозке груза – в грузовой авианакладной) в определенной последовательности аэропорты (пункты) отправления, трансфера, остановки и назначения.

МАССА БАЛЛАСТА - балансировочная масса, обеспечивающая полетную центровку самолета при отсутствии достаточной коммерческой загрузки.

МАССА ПУСТОГО САМОЛЕТА - это масса самолета после его изготовления на заводе.

МАССА ПУСТОГО СНАРЯЖЕННОГО САМОЛЕТА - масса пустого самолета с основным и дополнительным снаряжением.

МАССА САМОЛЕТА БЕЗ ТОПЛИВА - суммарная масса самолета, подготовленного в рейс, но не заправленного топливом.

МАССА ЭКИПАЖА - масса летного состава экипажа и бортпроводников.

МАССА КОММЕРЧЕСКОЙ ЗАГРУЗКИ - общая масса пассажиров, багажа, почты, груза и ручной клади.

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ИАТА) – неправительственная международная организация, разрабатывающая рекомендации по уровню, построению и правилам применения тарифов, единые общие условия перевозок, в том числе, стандарты обслуживания пассажиров.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО) – Всемирная межправительственная организация, созданная на основании Конвенции о международной гражданской авиации, пописанной в Чикаго 7 декабря 1944г., в целях содействия безопасному упорядоченному развитию международной гражданской авиации во всем мире.

НЕИСПРАВНОСТИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ – нечеткая транспортная маркировка на грузе, отсутствие транспортной маркировки на грузе, нарушение упаковки, нарушение пломб, груза без документов, документов без груза, отсутствие внесенного в грузовую ведомость груза и/или грузовой накладной, недостачи, повреждения (порчи) груза.

ОБСЛУЖИВАЮЩАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ – организация (Представители ОАО «Ижавиа»), осуществляющая аэропортовую или иную деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов, имеющая договорные взаимоотношения с перевозчиком, которая уполномочена от имени и по поручению перевозчика осуществлять любые необходимые действия и оформлять документы в аэропорту, в связи с прибытием, отправлением и оформлением воздушного судна данного перевозчика, пассажиров, багажа, грузов.

ОРДЕР РАЗНЫХ СБОРОВ (МСО) – документ, оформленный перевозчиком или его уполномоченным агентом и удостоверяющий оплату сборов и услуг, который используется перевозчиком или уполномоченным агентом для оформления оплаты платежей.

ОСТАНОВКА В ПУТИ – согласованный пассажиром с перевозчиком временный перерыв перевозки в каком-либо пункте между пунктами отправления и назначения.

ПАССАЖИР – лицо, за исключением члена экипажа, которое перевозится или должно перевозиться на воздушном судне в соответствии с договором воздушной перевозки.

ПАССАЖИР ТРАНЗИТНЫЙ – пассажир, который в соответствии с договором воздушной перевозки перевозится далее тем же рейсом, которым прибыл в промежуточный аэропорт.

ПАССАЖИР ТРАНСФЕРНЫЙ – пассажир, который в соответствии с договором воздушной перевозки прибыл в аэропорт трансфера одним рейсом, а далее перевозится другим рейсом того же или иного перевозчика по маршруту перевозки. перевозка трансферных пассажиров осуществляется в соответствии с договорами между перевозчиками.

ПАССАЖИРСКИЙ КУПОН – часть пассажирского билета, удостоверяющего заключение договора воздушной перевозки пассажира или предоставление других услуг перевозчиком.

ПЕРЕВОЗЧИК – эксплуатант, который имеет лицензию на осуществление воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты на основании договоров воздушной перевозки.

ПЕРЕВОЗОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ - документы (билет, багажная квитанция, грузовая накладная), удостоверяющие заключение договора воздушной перевозки пассажира, багажа, груза.

ПЕРЕВОЗЧИК ОАО «Ижавиа» - авиакомпания, которая обязуется осуществить воздушную перевозку, а также предоставляет или обязуется предоставить обслуживание, связанное с такой перевозкой, в соответствии с перевозочным или платежным документом, выданным авиакомпанией или Агентом в соответствии с условиями Договора.

ПЕРИОД ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА – период времени с момента выхода пассажира на перрон аэропорта для посадки на воздушное судно до момента, когда пассажир покинул перрон под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика.

ПЕРРОН – часть летного поля гражданского аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки багажа, груза, почты, а также других видов обслуживания.

ПЛОТНОСТЬ - величина, определяемая отношением массы вещества к занимаемому объему.

ПОЛЕТНЫЙ КУПОН – часть пассажирского билета, дающая право пассажиру (при наличии пассажирского купона) на воздушную перевозку между пунктом (аэропортом) отправления и пунктом (аэропортом) назначения.

ПОЛЕТНАЯ МАССА САМОЛЕТА - масса самолета в данный момент полета.

ПОСАДОЧНАЯ ЦЕНТРОВКА самолета - центровка самолета на посадке при посадочной массе и выпущенном шасси.

ПОЛЕТНАЯ ЦЕНТРОВКА САМОЛЕТА - центровка самолета в данный момент полета при убранном шасси.

ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫЕ ПОЛЕТНЫЕ ЦЕНТРОВКИ - это крайние значения центровки.

ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМАЯ ЦЕНТРОВКА НА ЗЕМЛЕ - предельно заднее значение центровки, исключающее опрокидывание самолета на хвост на земле.

ПРЕДЕЛЬНАЯ МАССА КОММЕРЧЕСКОЙ ЗАГРУЗКИ - наибольшая коммерческая загрузка, определяемая требованиями безопасности полета в ожидаемых условиях предстоящего рейса.

ПРЕТЕНЗИЯ – требование, составленное в письменном виде заинтересованным лицом о возмещении убытков, уплате неустойки (штрафа, пени), компенсации морального вреда, в связи с неисполнением либо ненадлежащим исполнением обязательств по договору воздушной перевозки пассажира, договору воздушной перевозки груза/почты, обязанностей, установленных законом, а также в связи с нарушением субъективных прав такого заинтересованного лица.

РЕЙС – полет воздушного судна (по расписанию или вне расписания), выполняемый в одном направлении от начального до конечного пункта маршрута.

РЕЙС ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ – полет воздушного судна, выполняемый дополнительно к расписанию по тому же маршруту, по которому осуществляются регулярные рейсы.

РЕЙС ПО РАСПИСАНИЮ (РЕГУЛЯРНЫЙ) – полет воздушного судна, выполняемый по маршруту перевозки в соответствии с установленным расписанием.

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНТРОВКА САМОЛЕТА - центровка, способствующая наибольшей экономической эффективности полета.

РУЧНАЯ КЛАДЬ – вещи, находящиеся при пассажире, перевозимые в салоне воздушного судна.

СБОР – устанавливаемая перевозчиком или другими компетентными органами плата, взимаемая за дополнительные услуги при воздушной перевозке пассажира, багажа или груза.

СИЛА - векторная величина, служащая мерой механического взаимодействия тел.

СКИДКА – установленное правилами перевозчика понижение опубликованного тарифа на перевозку пассажиров, багажа, грузов, почты.

СХЕМА ЗАГРУЗКИ САМОЛЕТА - официальный рабочий документ, в котором по данным расчетной центровки зафиксировано требуемое размещение багажа, почты и грузов в багажно - грузовых помещениях самолета

ТАРИФ (ОСНОВНОЙ, БАЗОВЫЙ) – денежная сумма, размер которой утвержден в установленном порядке перевозчиком, взимаемая перевозчиком за воздушную перевозку одного пассажира и его багажа в пределах нормы бесплатного провоза багажа, с предоставлением ему обслуживания соответствующего класса, либо за единицу веса/места багажа, единицу веса/места груза на определенное расстояние.

ТАРИФ НОРМАЛЬНЫЙ – тариф соответствующего класса обслуживания, действующий без каких-либо ограничений в течение одного года (за исключением сезонных тарифов, срок действия которых определяется сезоном перевозки).

ТАРИФ ОПУБЛИКОВАННЫЙ – тариф, зарегистрированный в соответствующем порядке государственными органами и опубликованный в тарифных справочниках.

ТАРИФ СКВОЗНОЙ – тариф, применяемый для оплаты перевозки по всему маршруту следования, имеющего несколько пунктов посадки.

ТАРИФ СПЕЦИАЛЬНЫЙ – тариф, иной, чем Тариф Нормальный.

СИЛА - векторная величина, служащая мерой механического взаимодействия тел.

СХЕМА ЗАГРУЗКИ САМОЛЕТА - официальный рабочий документ, в котором по данным расчетной центровки зафиксировано требуемое размещение багажа, почты и грузов в багажно - грузовых помещениях самолета.

ТАРИФ (ОСНОВНОЙ, БАЗОВЫЙ) – денежная сумма, размер которой утвержден в установленном порядке перевозчиком, взимаемая перевозчиком за воздушную перевозку одного пассажира и его багажа в пределах нормы бесплатного провоза багажа, с предоставлением ему обслуживания соответствующего класса, либо за единицу веса/места багажа, единицу веса/места груза на определенное расстояние.

ТАРИФ НОРМАЛЬНЫЙ – тариф соответствующего класса обслуживания, действующий без каких-либо ограничений в течение одного года (за исключением сезонных тарифов, срок действия которых определяется сезоном перевозки).

ТАРИФ ОПУБЛИКОВАННЫЙ – тариф, зарегистрированный в соответствующем порядке государственными органами и опубликованный в тарифных справочниках.

ТАРИФ СКВОЗНОЙ – тариф, применяемый для оплаты перевозки по всему маршруту следования, имеющего несколько пунктов посадки.

ТАРИФ СПЕЦИАЛЬНЫЙ – тариф, иной, чем Тариф Нормальный.

ЦЕНТР ТЯЖЕСТИ САМОЛЕТА - точка приложения общей силы тяжести самолета.

ЦЕНТРОВКА САМОЛЕТА - расстояние от носка САХ крыла до центра тяжести самолета, выраженное в процентах длина САХ.

ЦЕНТРОВКА ОПРОКИДЫВАНИЯ САМОЛЕТА НА ХВОСТ - нейтральная центровка самолета, при которой возможно опрокидывание самолета на хвост.

ЦЕНТРОВКА ПУСТОГО САМОЛЕТА - центровка, полученная по результатам самолета после его изготовления или ремонта на заводе, зафиксированная в формуляре самолета.

ЦЕНТРОВКА ПУСТОГО СНАРЯЖЕННОГО САМОЛЕТА - центровка пустого самолета с основным и дополнительным оборудованием.

ЦЕНТРОВКА САМОЛЕТА БЕЗ ТОПЛИВА - центровка самолета, подготовленного в рейс, но не заправленного топливом.

ЭКИПАЖ ВОЗДУШНОГО СУДНА - состоит из летного экипажа (командира, других лиц летного состава).

2.2. Сокращения

АБ – авиационная безопасность;
АП – авиационное происшествие;
АТБ – авиационно - техническая база;
АТЦ – авиационно-технический центр;
АУЦ – авиационно – учебный центр;
ВВ – взрывчатые вещества;
ВВЛ – Внутренние воздушные линии;
ВК РФ – Воздушный кодекс РФ;
ВПП – Взлетно-посадочная полоса;
ВС – Воздушное Судно;
ГСМ – Горюче-смазочные материалы;
ГА – Гражданская авиация;
ЗГД по ТВ – заместитель генерального директора по техническим вопросам;
ИАТА – Международная Ассоциация Воздушного Транспорта;
ИКАО – то же, что IATA;
ИБП – инспекция по безопасности полетов;
ИПОЖ – инструкция по обработке противообледениельной жидкостью ВС;
КВС – Командир воздушного судна;
МС – Место стоянки;
НК – подтверждение статуса бронирования авиаперевозки в авиабилете;
НО – наземное обслуживание;
ОГ – Опасный груз;
ПОО – противообледенительная обработка;
ПОЖ – противообледенительная жидкость;
ПДСП – Производственно-Диспетчерская Служба Предприятия;

ПРАПИ – Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации;
РМ – радиоактивные материалы;
СМК – система менеджмента качества;
СУБП – система управления безопасностью полетов;
САБ – Служба Авиационной Безопасности;
СЗВ – Сводно-загрузочная ведомость;
СОПАП – Служба организации и продажи авиационных перевозок;
ТО – техническое обслуживание;
РОНО – Руководство по организации наземного обеспечения;
РОТО – Руководство организации технического обеспечению;
РД – Рулежные дорожки;
РПП – Руководство по производству полетов;
РФ – Российская Федерация;
УПТ – условия применения тарифа;
УТЦ – учебно – тренировочный центр;
ФАП – Федеральные авиационные правила;
ЦГ – центровочный график;
DCS «Астра» – Departure Control System (Система контроля отправок/регистрации);
DGR – Dangerous Goods Regulation IATA;
IATA – International Air Transport Associational (Международная Ассоциация Воздушного Транспорта) ICAO International Civil Aviation Organization (Международная Организация Гражданской Авиации);
SITA – Societe Internationale de Telecommunications Aeronautiques (Международная организация электрической связи ГА).

ЗАРАЗЕРВИРОВАНО
(стр. 26 – 30)

ГЛАВА 3 УПРАВЛЕНИЕ ДОКУМЕНТООБОРОТОМ

3.1 Общие положения

3.1.1 Управление документооборотом, то есть процессы производства, передачи и обработки документированной информации, необходимой для управления Предприятием, регламентируются внутренними стандартами и системой менеджмента качества (ISO).

3.1.2 Документационное обеспечение управления входит в состав системы управления и контроля производственной документации и/или данных, используемых непосредственно в проведении или обеспечении производственной деятельности служб, которая описывается во внутреннем стандарте. Стандарт организации «Система менеджмента качества. Управление документацией» определяет:

- организацию разработки и введения документов СМК;
- обеспечение наличия необходимых документов на участках, где реализуется деятельность;
- актуализация документов;
- поддержание документации в рабочем состоянии;
- принятие мер по исключению использования недействующих документов;
- предупреждение возможности несанкционированного использования документов;
- предотвращение непреднамеренного использования устаревших документов и
- применение идентификации таких документов, оставленных для каких-либо целей;
- обеспечение доступа исполнителей к действующим редакциям документов;
- редактирование и внесение изменений по мере необходимости для обеспечения
- актуальности документов;
- удобство применения документов персоналом (изложение, форма, носитель);
- в предусмотренных случаях – согласование и/или утверждение документов авиационными властями.

3.2 Защита записей

3.2.1 Защиту записей от повреждений, порчи или потери в процессе их ведения должны осуществлять лица, ответственные за данную запись (подписавшие и утвердившие запись, назначенные ответственными за её ведение, получившие запись).

3.2.2 Ответственность за сохранность записей после окончания их ведения при хранении в службах несёт руководитель подразделения.

3.3 Организация наземного обслуживания

3.3.1 Руководство по организации наземного обслуживания воздушных судов осуществляет Начальник СОПАП, который подчиняется непосредственно генеральному директору.

3.3.2 Все производственные процессы по наземному обслуживанию неразрывно связаны с процессами обеспечения:

- безопасности полетов (инспекция по безопасности полетов);
- авиационной безопасности (служба авиационной безопасности);
- качества (отдел сертификации и системы качества).

3.3.3 Начальники служб, задействованных в наземном обслуживании, несут полную ответственность за деятельность своей службы.

3.4 Производственная Политика

3.4.1 Производственная Политика предприятия построена на принципе — достижения и поддерживания уровня организации и выполнении воздушных перевозок, обеспечивающего постоянное удовлетворение всех установленных требований в Гражданской авиации Российской Федерации.

3.4.2 Здоровье сотрудников и безопасные условия труда являются приоритетом при достижении производственных и экономических результатов.

3.4.3 Высшее руководство ценит персонал и верит в его стремление брать на себя ответственность, развиваться и получать удовольствие от работы. Мы развиваемся сами и развиваем других. Мы стремимся к совершенству. Мы профессионалы своего дела. Мы постоянно учимся чему-то новому. Мы тщательно планируем свою работу, и доводим начатое до конца, чтобы наши клиенты и наши сотрудники нам доверяли. Мы концентрируемся на решении, а не на проблеме.

Прибыль не единственная наша цель - это средство реализации наших возможностей. Мы всегда ищем наиболее выгодные решения и бережно относимся к тому, что мы уже имеем.

Наш клиент – это для нас самое важное! Мы выявляем потребности клиентов и стремимся предвосхищать их ожидания. Мы всегда смотрим на любой процесс, цель и действие с точки зрения клиента. Каждое наше действие направлено на то, чтобы пассажир был доволен и возвращался к нам снова и снова. Высшее руководство предприятия заявляет о принятии на себя обязательства по предоставлению потребителям безопасных и качественных услуг. При этом Руководство предприятия:

- признает приоритет обеспечения безопасности как основного компонента производства;
- обеспечивает внедрение и развитие культуры безопасности во всей деятельности предприятия;
- устанавливает четкие обязанности и ответственность в области обеспечения безопасности всему персоналу;
- контролирует и требует от подчинённого персонала и персонала организаций, обеспечивающих производственную деятельность предприятия, строгого соблюдения норм, правил и процедур по наземному обслуживанию;
- гарантирует регулярное проведение аудитов/инспекций и анализа результатов производственной деятельности с вовлечением всего персонала в данный процесс;
- поощряет достижения в области обеспечения безопасности производства;
- проводит постоянный контроль и анализ выполнения установленных требований по обеспечению наземного обслуживания;
- анализирует выявленные недостатки и отклонения, оценивает риски, разрабатывает и принимает меры по устранению потенциальных опасностей и отрицательных тенденций.

3.4.4 Каждый работник:

- несет ответственность за обеспечение безопасности наземного обслуживания;
- имеет полномочия для выполнения собственных служебных обязанностей;
- участвует в определении и совершенствовании стандартов и процедур безопасности;
- приступает к работе только после ознакомления с правилами и процедурами обеспечения безопасности.

3.5 Производственная среда

3.5.1 АО «Ижавиа» обеспечивает безопасность и охрану здоровья персонала путем создания надежной защиты от различных рисков (угроз), убытки от которых могут быть невосполнимы, либо, если это невозможно, сводит такие последствия к минимуму.

3.5.2 На рабочих местах специалистов по НО проводят специальную оценку условий труда, периодичность оценки - 1 раза в 5 лет.

3.5.3 Ответственность за обеспечение охраны труда в организации несет Генеральный директор Общества.

3.5.4 Работодатель организует распределение ответственности за охрану труда на всех уровнях управления организацией и во всех структурных подразделениях (приказ «О назначении лиц ответственных за охрану труда в АО «Ижавиа»). Организация и координация работы по охране труда в АО «Ижавиа» возложена на отдел охраны труда.

3.5.5. С работниками предприятия проводят следующие виды инструктажей по охране труда: вводный, инструктаж на рабочем месте - первичный инструктаж, повторный и внеплановый.

Основополагающими документами по обеспечению безопасности условий труда, являются государственные нормативные требования охраны труда, содержащиеся в федеральных законах и иных подзаконных нормативных правовых актах Российской Федерации и субъектов РФ об охране труда, которыми устанавливаются требования. Законодательные и подзаконные нормативные акты по охране труда.

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО
(стр. 34 - 39)

ГЛАВА 4 ОБЯЗАННОСТИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА РУКОВОДСТВА

4.1 Общие положения

4.1.1 Генеральный директор является единоличным исполнительным органом АО «Ижавиа», осуществляющим РОНО текущей деятельностью в пределах своей компетенции. Он несет персональную ответственность перед государством и потребителями за безопасность полетов и качество предоставляемых услуг.

4.1.2 Генеральный директор берет на себя обязательство и несет ответственность за:

- определение и реализацию Политики в области качества;
- принятие решений, касающихся формирования, разработки, внедрения и поддержания в рабочем состоянии СМК;
- внедрение всех элементов СМК.

4.1.3 Работы по созданию и функционированию СМК возглавляет Генеральный директор авиапредприятия, который назначает ЗГД по качеству, который в свою очередь независимо от других обязанностей:

- обеспечивает внедрение и поддержание СМК;
- представляет отчеты высшему руководству о результативности СМК, включая потребности по ее улучшению;
- обеспечивает информированность относительно требований потребителей по всему предприятию;
- отвечает за связь с внешними партнерами по вопросам СМК.

4.1.4 Высшим руководством определены и доводятся до персонала обязанности и ответственность для выполнения им своих функций. Персонал, занятый в НО ВС должен знать и применять в своей производственной деятельности:

- определяющие направления развития ГА, достижения отечественной и зарубежной науки и техники в области авиации;
- законодательные, нормативно-правовые и локальные нормативные акты, а также методические материалы, регламентирующие работу в области, НО ВС;
- структуру и организацию работы структурных подразделений предприятия;
- основные принципы организации производственного процесса в предприятии;
- основы трудового законодательства;
- правила внутреннего трудового распорядка;
- правила и нормы охраны труда, техники безопасности, противопожарной безопасности, электробезопасности, производственной санитарии и экологической безопасности.

4.2 Обязанности и ответственность сотрудников, задействованных в НО ВС

4.2.1. Начальник СОПАП – ответственный по организации наземного обслуживания, назначен Приказом Генерального директора, имеет высшее профессиональное образование и практический опыт в организации наземного обслуживания, аэропортовой деятельности или по обслуживанию пассажиров, обработке почты, багажа и грузов не менее 5-ти лет. Обладать организаторскими навыками, необходимыми для выполнения возложенных на него функций.

- знает воздушное законодательство РФ в областях обслуживания пассажиров, обработке почты, багажа и грузов, обслуживания воздушных судов, организации их загрузки, контроля массы воздушного судна и положения его центра тяжести, заправки топливом, анти/противообледенительной обработки воздушных судов;
- понимать эксплуатационную документацию воздушных судов предприятия на языке, котором её утвердил разработчик.

Начальник СОПАП обязан:

- с высокой ответственностью относиться к выполнению своих должностных обязанностей, соблюдать трудовую и производственную дисциплину;
- соблюдать требования нормативных правовых актов, локальных нормативных актов АО «Ижавиа» и иных документов, указанных в п. 1.5. настоящей должностной инструкции, а также иных нормативных правовых актов и документов, регламентирующих его деятельность;
- проводить актуализацию, учет и замену версий документов, регламентирующие авиационные перевозки и определяющие организацию обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты. Обеспечивать получение и своевременно доводить до работников службы и вести контроль исполнения нормативных актов, а также информации по безопасности полетов и авиационной безопасности в части касающейся аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров. багажа, почты и грузов (в том числе опасных);
- осуществлять руководство деятельностью СОПАП в соответствии с основными задачами и функциями службы. Руководить работой подчиненных работников, контролировать и требовать исполнения ими своих должностных обязанностей. Знать уровень профессиональной подготовки подчиненных работников, проводить подбор и расстановку кадров специалистов с учетом их деловых качеств;
- обеспечивать выполнение требований нормативных документов по продаже пассажирских и грузовых авиационных перевозок;
- организовать обслуживание авиационных перевозок пассажиров, багажа, почты и грузов в соответствии с требованиями отраслевых стандартов, других нормативных документов;
- разрабатывать и осуществлять мероприятия по совершенствованию организации продажи и обслуживания авиационных перевозок пассажиров, почты, грузов; повышению технической оснащенности рабочих мест средствами механизации и автоматизации технологических процессов;
- осуществлять контроль за соблюдением правил продажи и организации авиационных перевозок, за правильным оформлением, применением и хранением перевозочных документов в установленном порядке;
- обеспечивать взаимодействие СОПАП с другими службами предприятия по вопросам организации и обслуживания перевозочного процесса;
- осуществлять сбор, подготовку и своевременное предоставление информации и документов, необходимых для осуществления процедур закупок для нужд службы организации и продажи авиаперевозок (СОПАП), руководствуясь действующим Положением «О закупках товаров, работ, услуг АО «Ижавиа», внутренними документами, регулирующими порядок заключения договоров»;
- рассматривать предложения и жалобы пассажиров и грузовой клиентуры, проводить анализ по ним с целью разработки мер по устранению причин, способствовавших их возникновению. Участвовать в работе претензионной комиссии по рассмотрению претензий пассажиров и грузовой клиентуры;
- обеспечивать и контролировать сохранность денежных средств, материальных ресурсов в службе;
- обеспечивать профессиональную подготовку и переподготовку работников службы, регулярное повышение квалификации работников службы;
- осуществлять подбор и расстановку кадров СОПАП;
- организовать работу по охране труда в службе, обеспечивать выполнение требований нормативных правовых актов и документов по охране труда и соблюдению требований безопасности труда;

- принимать меры по обеспечению работников сертифицированной спецодеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты в соответствии с установленными нормами;
- организовать и осуществлять контроль за соблюдением правил, норм и инструкций по охране труда, требований трудового законодательства;
- организовывать работу по проведению аттестации рабочих мест по условиям труда с последующей сертификацией работ по охране труда;
- контролировать соблюдение подчиненными работниками трудовой и производственной дисциплины, правил внутреннего трудового распорядка, правил по пропускному и внутриобъектовому режиму, правил по охране труда, охране окружающей среды, производственной санитарии и пожарной безопасности, электробезопасности;
- контролировать исполнение работниками службы нормативных требований стандартов и процедур с целью обеспечения должного уровня безопасности полетов;
- определять фактические и потенциальные угрозы для БП и оценки соответствующих рисков в службе;
- проводить постоянный мониторинг и регулярную оценку показателей БП в соответствии с требованиями РУБП;
- обеспечивать принятие корректирующих действий, необходимых для выдерживания показателей БП;
- обеспечить постоянное улучшение показателей работы системы управления БП;
- ежеквартально проводить анализ состояния БП в службе и представлять его в инспекцию БП;
- своевременно и регулярно знакомить работников СОПАП (в том числе под роспись) с принимаемыми нормативными правовыми актами и иными документами, регламентирующими их деятельность, а также с изменениями, вносимыми в указанные акты и документы;
- организовывать систему учета и контроля радиоактивных веществ и радиоактивных отходов, систему физической защиты радиационных источников, и вести контроль за их функционированием, вести работы по руководству безопасной эксплуатации при обращении с радиоактивными веществами – не относящимся к ядерным материалам, веществами, испускающими ионизирующее излучение;
- знать и соблюдать действующие в АО «Ижавиа» правила, нормы и требования, касающиеся документооборота, уметь работать в используемой системе электронного документооборота, руководствуясь действующими в данной области локальными нормативными актами АО «Ижавиа»;
- соблюдать установленные нормы субординации, вести себя корректно с подчиненными и коллегами по работе;
- выполнять указания и поручения вышестоящих руководителей в пределах своей компетенции;
- не разглашать сведения, составляющие служебную и коммерческую тайну. Не передавать конфиденциальную и иную, ограниченного использования информации, третьим лицам;
- проходить обязательный медицинский осмотр и аттестацию в порядке установленном в АО «Ижавиа»;
- использовать навыки работы с персональным компьютером, офисными приложениями, электронной почтой, сетью Интернет и офисной техникой для выполнения трудовых функций и поставленных задач;
- извещать руководство АО «Ижавиа» о ситуациях, угрожающих жизни и здоровью людей, несчастных случаях;

- контролировать обработку поступающих телеграмм, передавать их для исполнения, готовить ответы, вести телеграфную переписку в пределах своей компетенции;
- участвовать в служебном расследовании случаев задержек рейсов, жалоб пассажиров, имеющих отношение к работе работников СОПАП;
- организует наземное обслуживание, необходимое для обеспечения вылета воздушного судна или завершения полета по прибытию в аэропорт, включающее обслуживание пассажиров, багажа. почты и грузов, обслуживание воздушного судна, контроль загрузки. Заправки топливом и анти/противооблединительную обработку воздушного судна;
- при осуществлении регулярных полетов (по расписанию) обеспечивает наличие (доступ к электронной копии) РОНО в организациях, осуществляющих наземное обслуживание воздушных судов по договору в аэропортах оперирования;
- отвечает за РОНО и обеспечивает внесение изменений в Руководство;
- своевременно доводить до работников службы нормативные требования, стандарты, политику и процедуры в области системы управления безопасности полетов (далее СУБП);
- несет ответственность за правильную эксплуатацию, сохранность и своевременный ремонт, закрепленных за подразделением зданий, сооружений или отдельных помещений.

4.2.2. Обязанность и ответственность Руководителя управления производственно-коммерческой деятельности

Руководитель УПКД АО «Ижавиа» должен иметь высшее профессиональное образование. Обладать организаторскими навыками, необходимыми для выполнения возложенных на него функций, понимать эксплуатационную документацию воздушных судов предприятия на языке, котором её утвердил разработчик.

Руководитель УПКД обязан:

- с высокой ответственностью относиться к выполнению своих должностных обязанностей, соблюдать трудовую и производственную дисциплину;
- соблюдать требования нормативных правовых актов, локальных нормативных актов АО «Ижавиа» и иных документов, указанных в п. 1.5. должностной инструкции, а также иных нормативных правовых актов и документов, регламентирующих его деятельность;
- планировать и организовывать работу УПКД для решения поставленных задач;
- требовать от работников УПКД своевременного и полного исполнения плановых заданий, соблюдения установленного порядка и дисциплины, технологий работ и должностных обязанностей;
- координировать деятельность УПКД с деятельностью других структурных подразделений АО «Ижавиа», направлять на обеспечение регулярности и повышения качества организационного обеспечения полетов;
- организовывать взаимодействие с организациями, участвующими в организационном обеспечении полетов, наземном и техническом обслуживании воздушных судов АО «Ижавиа»;
- разрабатывать предложения по изменению организационной структуры и штатного расписания коммерческого отдела;
- проводить совещания с работниками УПКД, в том числе, по выполнению производственного задания, состоянию дисциплины;
- организовывать и контролировать наземное обслуживание, необходимое для обеспечения вылета воздушного судна или завершения полета по прибытию в аэропорт, включающее обслуживание пассажиров, обработку багажа, груза и почты, обслуживание и загрузку воздушного судна, контроль загрузки, заправку топливом и анти/противооблединительную обработку воздушного судна;

- вносить предложения руководству АО «Ижавиа» о направлении работников УПКД на подготовку и повышение квалификации;
- подготавливать в пределах своей компетенции проекты приказов, указаний, распоряжений и других документов, регламентирующих применение гражданской авиации и организацию работ по соответствующим направлениям деятельности предприятия;
- осуществлять контроль за соблюдением и выполнением приказов, распоряжений уполномоченных органов в области ГА и руководства АО «Ижавиа» работниками УПКД;
- разрабатывать предложения по взаимодействию с государственными органами и организациями при согласовании вопросов производственной деятельности;
- изучать и обобщать передовой отечественный и зарубежный опыт и внедрять его в практику производственной деятельности;
- знать уровень профессиональной подготовки подчиненных работников, проводить работу по подбору кадров в УПКД на плановой основе и нести персональную ответственность по данному направлению;
- рассматривать предложения работников УПКД по улучшению работы службы и определять порядок их реализации;
- разрабатывать мероприятия по совершенствованию организации труда и внедрения средств механизации и автоматизации на рабочих местах;
- вести служебную переписку, разработку проектов приказов, разбор материалов, касающихся деятельности УПКД;
- подготавливать необходимую документацию по вопросам планирования, организации и обеспечения производственного процесса;
- контролировать соблюдение требований сертификационных документов, стандартов, правил и других нормативных документов;
- разрабатывать предложения по подготовке резерва кадров для выдвижения на должности руководящего состава;
- вносить предложения по внедрению новых средств связи;
- участвовать в разработке планов предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций на обслуживаемых объектах и территориях, планов взаимодействия при ликвидации чрезвычайных ситуаций;
- участвовать в разработке нормативных документов по вопросам организации и проведения аварийно-спасательных и неотложных работ. Участвовать в разработке требований, предъявляемых к аварийно-спасательным средствам;
- контролировать рассмотрение в срок и по существу поступивших от потребителей заявок об оказании услуг в аэропорту Ижевск на соответствие требованиям Постановления № 599 и своевременное направление соответствующих уведомлений (письменных мотивированных отказов) потребителям о результатах рассмотрения заявок;
- контролировать ведение реестра заявок и своевременное размещение (обновление) информации о зарегистрированных в реестре заявках в сети Интернет на официальном сайте АО «Ижавиа»;
- контролировать разработку плана мероприятий, направленных на обеспечение технической возможности аэропорта Ижевск в полной мере удовлетворять все заявки потребителей (по объему и (или) времени оказания услуг в аэропорту Ижевск). При необходимости привлекать к разработке плана заинтересованные структурные подразделения АО «Ижавиа». Контролировать размещение указанного плана мероприятий на официальном сайте АО «Ижавиа» в сети Интернет и его направление в Федеральное агентство воздушного транспорта;
- контролировать доступ на равных условиях потребителям к услугам по аэропортовому и наземному обслуживанию в аэропорту Ижевск;
- контролировать проведение в отношении потребителей единой ценовой (тарифной)

политики, касающейся оказания услуг в аэропорту Ижевск;

- контролировать заключение договоров, не допускающих создание условий, ставящих одних потребителей в неравное положение по сравнению с другими потребителями в сопоставимых условиях при оказании услуг в аэропорту Ижевск;
- контролировать доступность информации о перечне услуг в аэропорту Ижевск, порядке их выполнения, тарифах и сборах;
- знать и соблюдать действующие в АО «Ижавиа» правила, нормы и требования, касающиеся документооборота, уметь работать в используемой системе электронного документооборота, руководствуясь действующими в данной области локальными нормативными актами АО «Ижавиа». Обеспечивать исполнение поступивших в работу документов в срок и по существу;
- соблюдать установленные нормы субординации, вести себя корректно с подчиненными и коллегами по работе;
- своевременно и качественно выполнять указания и поручения вышестоящих руководителей в пределах своей компетенции;
- не разглашать сведения, составляющие служебную и коммерческую тайну. Не передавать конфиденциальную и иную, ограниченного использования информации, третьим лицам;
- проходить обязательный медицинский осмотр и аттестацию в порядке, установленном в АО «Ижавиа». Соблюдать утвержденный график отпусков;
- использовать навыки работы с персональным компьютером, офисными приложениями, электронной почтой, сетью Интернет и офисной техникой для выполнения трудовых функций и поставленных задач, обеспечивая сохранность и исправность вверенного оборудования;
- своевременно принимать меры, направленные на устранение недостатков в работе;
- предоставлять достоверную информацию о состоянии выполнения полученных заданий и поручений, не допускать нарушение сроков их исполнения;
- незамедлительно сообщить непосредственному руководителю о возникновении ситуации, представляющей угрозу жизни и здоровью людей, сохранности имущества предприятия;
- систематически самостоятельно, на курсах повышения квалификации повышать свой профессиональный уровень;
- соблюдать установленные режимы рабочего времени и времени отдыха, в случае заболевания, плохого самочувствия доложить о своем состоянии непосредственному руководителю и обратиться за медицинской помощью;
- регулярно и своевременно проводить с подчиненными работниками необходимые инструктажи;
- проводить с подчиненными работниками инструктажи по охране труда, противопожарной безопасности, контролировать прохождение инструктажа по электробезопасности в сроки, установленные нормативными документами;
- контролировать соблюдение подчиненными работниками «Инструкции по пропускному и внутриобъектовому режиму в аэропорту Ижевск», Правил внутреннего трудового распорядка для работников АО «Ижавиа», трудовой и производственной дисциплины, правил и норм охраны труда, техники безопасности, противопожарной и электробезопасности;
- контролировать своевременное прохождение подчиненными работниками обязательного медицинского осмотра и аттестации в порядке, установленном в АО «Ижавиа»;
- контролировать соблюдение подчиненными работниками графика отпусков на соответствующий год;

- контролировать своевременное ознакомление работников УПКД с локальными нормативными актами АО «Ижавиа»;
- контролировать обеспечение работников УПКД необходимыми инструктивными и справочными материалами, а также канцтоварами, инвентарем, оборудованием и оргтехникой;
- контролировать осуществление сбора, подготовки и своевременное предоставление в службу материально-технического обеспечения информации и документов, необходимых для осуществления процедур закупок для нужд УПКД, руководствуясь Положением «О закупках товаров, работ, услуг АО «Ижавиа» и локальными нормативными актами АО «Ижавиа», регулирующими порядок заключения договоров;
- выступать с инициативой заключения договоров, отвечающих интересам и потребностям предприятия, осуществлять их согласование в соответствии с Положением о порядке согласования договоров в АО «Ижавиа», контролировать своевременность их заключения и исполнения.

Руководитель управления производственно-коммерческой деятельности отвечает за организацию своевременного внесения изменений в Руководство по организации наземного обслуживания АО «Ижавиа», поддержание его в актуализированном состоянии и обеспечение наличия (или доступа к электронной копии) РОНО в организациях, осуществляющих наземное обслуживание воздушных судов по договору в аэропортах, в которые выполняются полеты по расписанию.

4.2.3. Обязанности и ответственность Представителя АО «Ижавиа» (далее – Авиакомпании)

Представитель Авиакомпании в аэропорту, где обслуживаются рейсы и воздушные суда Авиакомпании обязан:

- постоянно взаимодействовать с администрацией аэропорта, в том числе службой авиационной безопасности, другими полномочными органами, находящимися в данном аэропорту, в целях поддержания на достаточном уровне качество обслуживания пассажиров и ВС, уровня АБ в отношении воздушных судов Авиакомпании и выполняемых ими авиаперевозок;
- постоянно проверять полноту и качество выполняемых аэропортом, другимипоставщиками услуг договорных обязательств;
- обязательному проведению контроля на безопасность всех пассажиров и членов экипажа рейсов Авиакомпании, их ручной клади, багажа, груза, почты, бортового питания и бортовых припасов;
- соблюдению установленных правил перевозки на ВС Авиакомпании оружия и боеприпасов, принятия к перевозке пассажиров особой категории (депортируемые, конвоируемые и арестованные);
- соблюдать и контролировать выполнение сотрудниками Представительства и членами экипажа ВС Авиакомпании правил, норм и процедур по АБ, предусмотренных нормативными документами Авиакомпании и страны пребывания. Напоминать членам экипажа о недопустимости принятия ими от посторонних лиц для доставки на борт ВС различных предметов (вещей), не подвергшихся контролю на безопасность;
- обеспечивать надлежащее оборудовании и оснащение техническими средствами защиты, в т.ч. противопожарной, офисов Представительства и пунктов по продаже авиабилетов, а также сохранность чистых бланков авиабилетов, печатей, штампов багажных бирок, посадочных талонов, другой служебной документации;
- в пунктах (агентствах) по продаже авиабилетов обеспечивать наличие соответствующей информации (объявлений), в т.ч. о веществах, запрещенных для перевозки

на ВС, о принятии пассажирами мер по сохранности своей ручной клади (багажа) и исключения к ним доступа посторонних лиц;

- обеспечивать сохранность сведений, представляющих служебную и коммерческую тайну Авиакомпании, пресекать распространение таких сведений со стороны подчиненных сотрудников Представительства;
- в случае получения сообщения об угрозе АНВ в деятельность Представительства, в отношении ВС Авиакомпании и перевозимых на них пассажиров, багажа, груза, почты, бортовых припасов, а также экипажей, другого персонала Авиакомпании немедленно информировать соответствующие компетентные органы аэропорта для принятия ответных действий, а также, не позднее 2-х часов с момента получения такого сообщения письменно докладывать об этом руководству Авиакомпании.

Представитель Авиакомпании несет полную ответственность за:

- организацию и проведение мероприятий по обеспечению безопасности экипажей, пассажиров, ВС, сотрудников Представительства и охраны его помещений;
- обеспечение сохранности известных ему сведений о порядке обеспечения АБ в т. ч. рейсов, выполняемых воздушными судами Авиакомпании;
- нарушения требований законодательных и нормативных документов Российской Федерации по вопросам авиационной безопасности.

4.2.4 Обеспечение охраны труда при наземном обслуживании

Правовые основы регулирования в области охраны труда между работодателями и работниками установлены Трудовым Кодексом Российской Федерации (ст. 212, 214), коллективным договором предприятия, инструкциями по охране труда, должностными инструкциями работников, которыми устанавливаются правила, процедуры и критерии, направленные на сохранение жизни и здоровья работников в процессе трудовой деятельности. Требования охраны труда обязательны для исполнения, как работодателем, так и работниками.

4.2.5 Работодатель обязан обеспечить:

- безопасность работников при осуществлении технологических процессов, эксплуатации зданий, сооружений, оборудования, а также применяемых в производстве инструментов, сырья и материалов;
- соответствующие требованиям охраны труда условия труда на каждом рабочем месте;
- режим труда и отдыха работников в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- обучение безопасным методам и приемам выполнения работ по охране труда и оказанию первой помощи при несчастных случаях на производстве, инструктаж по охране труда, стажировку на рабочем месте и проверку знаний требований охраны труда, безопасных методов и приемов выполнения работ;
- недопущение к работе лиц, не прошедших в установленном порядке обучение и инструктаж по охране труда, стажировку и проверку знаний требований охраны труда;
- организацию контроля за состоянием условий труда на рабочих местах;
- проведение специальной оценки условий труда.

4.2.6 Персонал АО «Ижавиа» обязан:

- соблюдать требования охраны труда, установленные законами и иными нормативными правовыми актами, а также правилами и инструкциями по охране труда;
- проходить обучение безопасным методам и приемам выполнения работ по охране труда, оказанию первой помощи при несчастных случаях на производстве, инструктаж по охране труда, стажировку на рабочем месте, проверку знаний и требований по охране труда;

- немедленно извещать своего непосредственного или вышестоящего руководителя о любой ситуации, угрожающей жизни и здоровью людей, о каждом несчастном случае, происшедшем на производстве, или об ухудшении состояния своего здоровья, в том числе о проявлении признаков острого профессионального заболевания (отравления).

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО
(стр. 49 - 53)

ГЛАВА 5 ОБУЧЕНИЕ ПЕРСОНАЛА

5.1 Общие положения

5.1.1 Проведение постоянного периодического процесса оценки компетентности персонала в области знания и выполнения на практике требований нормативной базы авиакомпании, процедур и рабочих инструкций, используемых в своей конкретной области производственной деятельности, а также реализация требований по подготовке и обучению.

5.1.2 Оценка подготовки и обучения персонала (начальное, поддержание и периодическое повышение квалификационного уровня) базируется на проведении профессиональной подготовки персонала, которая выполняется в целях получения, поддержания и повышения уровня профессиональных знаний и навыков, необходимых для своевременного и правильного выполнения производственных процессов, обеспечения практически достижимого уровня безопасности наземного обслуживания ВС.

5.1.3 Система обучения и подготовки персонала включает:

- обучение руководящего состава в специализированных центрах (АУЦ);
- обучение персонала в УТЦ, специализированных учебных заведениях ГА;
- изучение поступающих документов, нормативных требований на рабочих местах путем проведения целевых разборов и семинаров;
- самостоятельная подготовка.

5.2 Первоначальная подготовка

5.2.1 Первоначальный подбор персонала в соответствии с квалификационными требованиями должностных инструкций, обеспечивает отдел кадров предприятия по взаимодействию с начальниками служб СОПАП, АТБ.

5.2.2 Программа первоначального обучения состоит из теоретической и практической подготовки.

5.2.3 Теоретическая подготовка охватывает все вопросы практической деятельности персонала. В рамках этой программы персонал изучает нормативные документы, руководства, процедуры и инструкции, используемые в авиакомпании, связанные с наземным обслуживанием.

5.2.4 Проводится теоретическое обучение в соответствии с темами, указанными в программе прохождения первоначальной подготовки.

5.2.5 Практическая подготовка включает:

- применение на практике теоретических знаний путём проведения практических занятий и постоянного контроля опытными специалистами служб по наземному обслуживанию авиакомпании;
- оценку правильности выполнения процедур и рабочих инструкций специалистами по наземному обслуживанию.

5.2.6 В связи с изменениями в законодательной базе, а также в связи с изменениями в технологических процессах авиакомпании, начальники служб по наземному обслуживанию анализируют и при необходимости вносят изменения в программы подготовки персонала с целью:

- постоянного усовершенствования и повышения уровня эффективности;
- своевременного внедрения последних требований и оперативных изменений.

5.3. Программа первоначальной подготовки специалистов

5.3.1 Теоретическая подготовка:

Самоподготовка выполняется под контролем начальников служб по наземному обслуживанию, ознакомление с должностной инструкцией и положением о службе.

Подготовка соответствующих специалистов авиакомпании по направлениям:

- изучение требований авиационной безопасности;
- изучение технологических инструкций;
- изучение руководств по деятельности;
- изучение требований по охране труда и технике безопасности.

5.4 Практическая подготовка

5.4.1 Проводится начальниками служб или опытными специалистами по наземному обслуживанию:

- обслуживание пассажиров, обработка багажа, груза и почты, обслуживание и загрузка воздушного судна, контроль загрузки, заправка топливом и анти/противооблединительная обработка воздушного судна;
- практическое применение теоретических знаний (нормативной базы) на рабочем месте;
- проведение контроля по НО;
- проведение анализа выявленных нарушений наземного обслуживания под контролем ЗГД по качеству.

5.4.2 Протоколы и приказы о допуске к самостоятельной работе, находятся в службах под контролем начальников служб, срок хранения не менее 5 лет.

5.4.3 По завершению прохождения первоначальной подготовки работника, заполняется персональный файл. Персональные файлы хранятся у начальников подразделений в течение 5 лет с копиями Копии сертификатов персонала, прошедшего обучение на каких-либо курсах, находятся у начальников служб и сохраняются до истечения срока действия сертификата на бумажном носителе.

5.5 Программа периодической подготовки специалистов

5.5.1 Персонал проходит регулярную периодическую подготовку с целью повышения квалификации не реже двух раз в год: подготовка к ВЛП и ОЗП. Подготовка проводится квалифицированными специалистами служб по наземному обслуживанию, назначенными приказом генерального директора.

5.5.2 По завершению прохождения регулярной подготовки работника при положительной сдачи зачетов, заполняется ведомость и издается приказ о допуске к работе.

5.6 Человеческий фактор

5.6.1 Подготовка по влиянию человеческого фактора является неотъемлемой частью подготовки персонала и составной частью политики и стратегии авиакомпании в области управления и обеспечения безопасности полетов. В отношении понимания использования человеческого фактора и человеческих возможностей, персонал должен пройти начальный учебный курс по влиянию человеческого фактора на процесс управления и обеспечения безопасности полетов.

5.6.2 Подготовка должна проводиться инструкторами, которые имеют соответствующие знания, и прошли подготовку в официальном учебном центре.

5.7 Обучение персонала, осуществляющего подготовку ВС

5.7.1 В соответствии со своими служебными обязанностями персонал обязан пройти обучение по следующим вопросам:

- техника безопасности на аэродроме;
- правила обеспечения авиационной безопасности;
- порядок доклада о нарушениях/происшествиях/авариях;
- обслуживание пассажиров;
- обработка багажа вручную;
- правила техники безопасности при заправке ВС топливом;
- принципы загрузки ВС;
- опасные грузы;
- несовместимость грузов;
- последствия повреждения и просыпания/разлива груза;
- анти/противообледенительная обработка ВС;
- уведомление командира экипажа о завершении загрузки ВС;
- порядок посадки / высадки пассажиров ВС;
- изучение человеческого фактора.

5.8 Обучение персонала по обслуживанию пассажиров

5.8.1 Персонал проходит обучение по следующим вопросам:

- ознакомительное изучение основных положений и правил обслуживания пассажиров и багажа;
- изучение человеческого фактора;
- освоение правил по авиационной безопасности и безопасности полётов;
- обслуживание пассажиров и багажа;
- изучение автоматизированной системы контроля отправки пассажиров (DCS «Астра»)
- обучение «По перевозке опасных грузов».

5.9 Персонал ответственный за расчет центровки и загрузки

5.9.1 В соответствии со своими служебными обязанностями персонал обязан пройти обучение по следующим вопросам:

- ознакомительное изучение основных положений и правил;
- удельный вес ВС и равновесие;
- вес ручной клади и центровка;
- изучение человеческого фактора;
- освоение правил обеспечения авиационной безопасности и безопасности полётов;
- изучение требований и политики компании;
- обучение «По перевозке опасных грузов».

5.10 Персонал, управляющий транспортными средствами на территории аэропорта

5.10.1 В целях уменьшения риска столкновений между наземной техникой и ВС и/или сооружениями на аэродроме, должны быть разработаны специальные формализованные программы обучения водителей.

5.10.2 Эксплуатировать оборудование и управлять транспортными средствами, обслуживающими ВС, имеют право только сотрудники, успешно прошедшие по итогам проведенной теоретической подготовке и практической стажировке и закончившие обучение по программе управления спецмашинами и средствами механизации и имеющие действующий Талон с правом или без права подъезда к ВС и только к тем типам ВС на которых успешно прошли стажировку.

5.10.3 Все водители аэропорта обязаны проходить повторное изучение «Методических рекомендаций «Подготовка и аттестация водителей и руководителей подъезда (отъезда) спецмашин к воздушному судну по соблюдению правил движения спецмашин на перроне аэродрома с выдачей допуска» от 13.05.2013г, утвержденные Зам. руководителя Росавиации К.А.Маховым, при подготовке к ВЛП и ОЗП, как минимум. (РОРОС-95).

5.11 Обучение методам заправки ВС топливом

5.11.1 Персонал, осуществляющих наземное обслуживание, включая тех, кто обеспечивает топливозаправочное обслуживание ВС, должен пройти надлежащее практическое обучение, иметь ясное представление обо всех необходимых процедурах осуществления и уметь оперативно выполнять эти процедуры в случае возникновения опасной ситуации.

5.11.2 Базовое и повторное обучение персонала осуществляется в соответствии с действующими в аэропорту регламентами, составленными на основании авиационных правил ГА и стандартов ICAO, при этом повторные курсы обучения операторы должны проходить через промежутки времени, не превышающие 36 месяцев.

5.11.3 Персонал должен быть ознакомлен с указанными ниже материалами и обучен следующему:

- методы обеспечения безопасности при заправке топливом ВС с пассажирами или экипажем на борту;
- методы связи с лётным экипажем;
- использование бортовой системы связи, прямого контакта между людьми и других методов в целях обеспечения непосредственной и своевременной коммуникации;
- ограничения и недостатки применения различных устройств;
- осуществление деятельности, эксплуатация транспортных средств и средств наземного обслуживания в пределах границы безопасности;
- методы определения границ топливозаправочной зоны безопасности, которая, как минимум, включает в себя участок радиусом 6 м (20 фт.) вокруг топливоприёмников, и топливозаправочного оборудования;
- ограничения и препятствия, предотвращающие в топливозаправочной зоне безопасности применение вещей или включение устройств, которые могут стать источником возгорания или пожара (например, спички, сварочное оборудование, импульсные лампы) и портативных электронных приборов (например, мобильных телефонов, портативных радиоприёмников), и обеспечивающие надлежащее расстояние от дренажных отверстий топливной системы ВС и/или топливозаправочного оборудования.

5.11.4 Методы обеспечения безопасности при заправке топливом:

- ограничения на эксплуатацию и размещение транспортных средств за исключением топливозаправщиков, и средств наземного обслуживания;
- эвакуационные зоны;
- металлическая защита соединения между топливозаправочной машиной и ВС для рассеяния электрической энергии, которая может появиться;
- запрет на подключение электрооборудования к ВС и его отключение;
- подготовка к эксплуатации бортового ВСУ;
- профилактика повреждения топливных шлангов;
- прекращение заправки ВС топливом при возникновении угрозы молнии.

5.12 Подготовка персонала для анти/противообледенительной обработки ВС

5.12.1 Процедуры противообледенительной обработки выполняются специалистами, прошедшими соответствующую подготовку и допущенные к выполнению этих работ Приказом ГД АО «Ижавиа».

5.12.2 Подготовка персонала включает в себя:

- первоначальное обучение 16 часов;
- повторное обучение 16 часов.

5.12.3 Удовлетворительность обучения проверяется экзаменом, который охватывает все темы обучения и выдается удостоверение. Удостоверение является документом, подтверждающим квалификацию. Срок действия удостоверения по теоретической подготовке –. 2 года. Весь персонал, выполняющий противообледенительную обработку на ВС проходит практическую подготовку по выполнению работ по ПОО ВС при подготовке АТБ к работе в ОЗП.

5.13 Подготовка и квалификация персонала

5.13.1 Процедуры по защите ВС от наземного обледенения должны проводиться только специально обученным и квалифицированным персоналом. Программы обучения должны быть одобрены полномочным государственным органом в области гражданской авиации.

5.13.2 Первоначальные и ежегодные текущие занятия должны обеспечить получение и обновление сведений о факторах и особенностях наземного обледенения, принципах противообледенительной защиты ВС, процедурах, а также о накопленном опыте и извлеченных уроках из данных по эксплуатации ВС в условиях наземного обледенения. Подготовка наземного персонала, выполняющего противообледенительные обработки ВС, должна включать в себя практические занятия.

5.13.3 Документы о персональной подготовке и данные о прохождении квалификации должны сохраняться на весь период действия квалификации для подтверждения (при необходимости). Организации и предприятия, выполняющие противообледенительные обработки самолетов, должны иметь как квалифицированные технологии выполнения работ, так и программы гарантии качества для обеспечения контроля операций и сохранения высокого уровня компетенции персонала. Успешное завершение подготовки персонала должно быть продемонстрировано на экзамене, на котором слушатели обязаны ответить не менее чем на 75% вопросов из всех рассмотренных, тем.

5.13.4 Обучение должно проводиться квалифицированными преподавателями, имеющими базовое авиационно-техническое образование, специальную подготовку как преподавателя и опыт работы по защите ВС от наземного обледенения не менее 5 лет. Учебные материалы, тесты, учебные журналы, результаты тестов должны храниться в течение не менее 5 лет.

5.14 Подготовка для перевозки грузов, в том числе опасных грузов

5.14.1 АО «Ижавиа» перевозит грузы, в том числе опасные. Весь назначенный персонал для обработки и/или приема опасных грузов (далее – ОГ) должен пройти первоначальную подготовку по применимому для занимаемой должности курсу перевозки опасных грузов, сопровождаемому периодическим обучением каждые 24 месяца, с целью распознавания и недопущения ОГ на ВС.

5.14.2 Программы подготовки по перевозке ОГ.

5.14.2.1 Персонал СОПАП должен пройти обучение по программе подготовки в соответствии с исполняемыми обязанностями.

5.14.2.2 Перевозка ОГ воздушным транспортом, с которыми соответствующие категории персонала должны быть ознакомлены, приведены в требованиях технических инструкций ICAO.

5.14.3 Подготовка персонала СОПАП проводится по программам, с выдачей свидетельств (сертификатов):

- основные положения по перевозке ОГ;
- ограничения;
- перечень ОГ;
- обозначения и маркировку;
- выявление незадекларированных ОГ;
- процедуры хранения и загрузки;
- уведомление летного экипажа;
- действия при инцидентах с ОГ.

5.14.4 Для распознавания незаявленных к перевозке ОГ в случаях, разрешенных властями и/или Техническими инструкциями ICAO по перевозке ОГ, в обслуживающих организациях должен быть квалифицированный персонал СОПАП, способный предотвратить приемку и погрузку на борт воздушного судна ОГ и предметов (как соответствующим образом маркированных, так и не маркированных).

5.14.5 Обслуживающие подразделения авиакомпании должны гарантировать прохождение своим персоналом аналогичной подготовки и наличие у сотрудников Перевозчика (летный и кабинный экипаж т.д.) действующих сертификатов и документов по КПК.

5.15 Проверка и обновление/переработка учебных программ

5.15.1 Программа обучения по НО систематически подвергается пересмотру (обзору, ревизии) начальниками служб под руководством главного специалиста КС на предмет соответствия требованиям международных стандартов и обновляется или перерабатывается для обеспечения:

- непрерывного усовершенствования учебного плана и содержания для эффективного применения в производственной среде;
- включения нормативных поправок или отражения производственных изменений.

5.15.2 Ответственность за необходимый пересмотр программ обучения персонала обслуживающих организаций, несут начальники служб по НО.

5.16 Обучение персонала Обслуживающих организаций

5.16.1 Обслуживающие организации, выполняющие работы по наземному обслуживанию ВС, пассажиров, обработку багажа, груза и почты, обслуживание и загрузку воздушного судна, контроль загрузки, заправку топливом и анти/противооблединительную обработку воздушного судна, должна обеспечить, чтобы персонал, который участвует в процессе наземного обслуживания, влияющего на безопасность полетов и авиационную безопасность, проходил начальный курс подготовки и периодическую подготовку по своему направлению деятельности.

5.16.2 Периодическая подготовка должна проходить согласно требованиям органов власти в области ГА.

5.17 Сохранение записей об обучении

В авиакомпании сохраняются записи о прохождении программ подготовки и полученных сертификатов. Учет должен вестись во все время работы сотрудника. Срок хранения записей не менее 5 лет.

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО
(стр. 61 – 64)

ГЛАВА 6 ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОБСЛУЖИВАНИЮ ПАССАЖИРОВ, ОБРАБОТКЕ БАГАЖА, ПОЧТЫ И ГРУЗОВ

6.1 Общие положения

6.1.1 Настоящее Руководство определяет условие воздушной перевозки пассажиров (в т.ч. в ЗПК), багажа (ручной клади), почты и грузов (в т.ч. опасного), права и обязанности персонала Авиакомпании, других лиц, участвующих в организации и обеспечении воздушных перевозок.

6.1.2 Настоящая часть применяется при осуществлении внутренних воздушных перевозок пассажиров, багажа (ручной клади), почты и грузов (в т ч опасных) регулярными и дополнительными рейсами Авиакомпании по расписанию движения воздушных судов.

6.1.3 Вопросы, касающиеся применения настоящего Руководства и других нормативных документов, разрешаются должностными лицами Авиакомпании, его Уполномоченными агентами, или должностными лицами Обслуживающей организации.

6.2 Правовое регулирование

6.2.1 Права, обязанности и ответственность сторон, следующие из договора воздушной перевозки пассажиров, багажа, почты и грузов, регулируются:

- Воздушным кодексом Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации;
- Руководством по наземному обслуживанию;
- соглашениями, одной из сторон является Авиакомпания, в том числе договором воздушной перевозки пассажира.

6.2.2 Перевозка пассажиров, багажа (ручной клади), почты и грузов (в т.ч. опасного), выполняемые в соответствии с настоящим Руководством, подчиняются действию соответствующих обязательных законов, постановлений, правил и предписаний компетентных органов той страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляются перевозки.

6.2.3 Пассажир, обязан соблюдать законодательство Российской Федерации.

6.3 Изменения

6.3.1 Настоящее Руководство, а также изданные в их развитие другие правила, руководства, инструкции и документы, регулирующие воздушную перевозку, могут быть изменены Авиакомпанией без предварительного уведомления пассажиров при условии, что изменения не применяются к пассажиру, после заключения договора воздушной перевозки пассажира. При этом изменения настоящего Руководства вступают в силу с момента официального утверждения. В настоящее Руководство могут быть внесены изменения в связи с требованиями действующего законодательства Российской Федерации.

6.3.2 Представители Авиакомпании, а также Агенты, предоставляющие от её имени услуги и осуществляющие обслуживание воздушной перевозки пассажиров, багажа, почты и грузов (в т ч опасных) не имеют право изменять или отменять положения, установленные Авиакомпанией.

6.3.3 Данное Руководство обязательно должно находиться во всех группах СОПАП Авиакомпании, в организациях (аэропортах оперирования), осуществляющих наземное обслуживание вне базы на договорной основе, у представителей Авиакомпании.

6.4 Условия воздушной перевозки пассажиров, багажа (ручной клади)

Договор воздушной перевозки пассажира.

6.4.1 Воздушная перевозка пассажиров (в т ч в ЗПК), багажа (ручной клади) производится Авиакомпанией на основании Договора воздушной перевозки за установленную плату.

6.4.2 По договору воздушной перевозки пассажира Авиакомпания обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае воздушной перевозки пассажиром багажа (ручной клади) также его доставить в пункт назначения и выдать пассажиру или доверенному лицу на получение багажа (ручной клади) лицу. Пассажир воздушного судна обязуется оплатить воздушную перевозку, а при наличии у него багажа (ручной клади) сверх установленной Предприятием нормы бесплатного провоза багажа и провоз этого багажа. Согласно ст. 103 п. 1.1 Воздушного Кодекса РФ(п. 3 ФЗ от 20.04.2014 N 79-ФЗ) пассажир вправе заключить с Авиакомпанией договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие возврата/невозврата уплаченной по договору воздушной перевозки провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира.

6.4.3 Договор воздушной перевозки пассажира, багажа, почты и грузов удостоверяется соответственно билетом, багажной квитанцией, грузовой авианакладной (перевозочными документами).

6.4.4 Условия договора воздушной перевозки пассажира, содержатся в Воздушном кодексе Российской Федерации, настоящем Руководстве, условиях применения тарифа (далее - УПТ) и перевозочном документе.

6.4.5 Перевозка пассажиров, багажа, почты и грузов выполняемая от аэропорта отправления до аэропорта назначения несколькими авиакомпаниями по одному перевозочному документу (в том числе по выданным вместе с ним дополнительным перевозочным документам), рассматривается как единая перевозка независимо от того, имели ли место пересадки (перегрузки) или перерыв в перевозке.

6.5 Перевозочная документация

6.5.1 Перевозочными документами являются:

- при перевозке пассажира - билет (на бумажном носителе, либо электронный (маршрут квитанция для пассажира)) и багажная квитанция (**Приложение 6.1, Приложение 6.2**);
- при перевозке багажа, подлежащего оплате – квитанция для оплаты сверхнормативного багажа (**Приложение 6.3**);
- при перевозке почты, груза (в т ч опасного) – грузовая накладная (**Приложение 6.4**);
- при оплате пассажиром сборов и платежей за предоставленные услуги, касающиеся выполнения договора воздушной перевозки – ордер разных сборов (МСО) (**Приложение 6.5**).

Формы билета, грузовой накладной и других бланков строгой отчетности (далее – БСО) устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации.

6.5.2 Оформление перевозочных документов осуществляется путем внесения необходимых данных в электронную или бумажную форму перевозочного документа в ручном, автоматизированном или электронном режиме. Билет может быть оформлен в электронной форме или на бумажном носителе.

6.6 Расписание, изменение расписания. Задержка, отмена рейса

6.6.1 Выполнение регулярных рейсов производится в соответствии установленным Авиакомпанией и опубликованным в компьютерном банке данных расписанием движения воздушных судов.

6.6.2 Опубликованное расписание движения воздушных судов должно отражать следующую информацию по каждому регулярному рейсу:

- аэропорт отправления;
- аэропорт назначения;
- аэропорт(ы), расположенный(е) по маршруту перевозки, в котором по расписанию движения воздушных судов предусмотрена посадка воздушного судна;
- код Авиакомпании;
- номер рейса;
- дни недели выполнения рейса;
- время отправления (местное);
- время прибытия (местное);
- период выполнения рейса;
- тип (ы) воздушного судна.

Расписание движения воздушных судов может также содержать другую информацию.

6.6.3 Расписание может быть изменено Авиакомпанией без предварительного предупреждения пассажиров. Авиакомпания вправе отменить, перенести или задержать выполнение рейса, указанного в билете, произвести замену типа воздушного судна, изменить маршрут перевозки, если того требуют условия безопасности полетов и/или авиационной безопасности, а также по требованию компетентных государственных органов.

6.6.4 В случае изменения расписания движения воздушных судов, Авиакомпания примет возможные меры по информированию пассажиров, грузоотправителей с которыми заключен договор воздушной перевозки пассажира, почты, грузов об изменении расписания движения воздушных судов любыми доступными для Авиакомпании способами, какие Авиакомпания сочтет уместными, если таковые будут возможны в каждом определенном случае, при наличии контактной информации о пассажире в системе бронирования.

6.6.5 Авиакомпания обязуется предпринять все разумные зависящие от него меры к своевременному выполнению перевозки согласно заключенному договору перевозки.

6.6.6 В случае невозможности доставить пассажира рейсом, указанным в пассажирском билете, и если такая невозможность не вызвана нарушением пассажиром правил применения тарифа (далее – УПТ) Авиакомпании или условий договора перевозки, Авиакомпания по согласованию с пассажиром может:

- выполнить перевозку этого пассажира другим рейсом до пункта назначения, указанного в перевозочном документе;
- организовать перевозку другим видом транспорта;
- произвести возврат сумм в соответствии с установленными Авиакомпанией правилами применения тарифа.

6.6.7 Авиакомпания не несет ответственности за ошибки, искажения или упущения в расписаниях, опубликованных другими юридическими лицами без согласования с Авиакомпанией.

6.6.8 Авиакомпания не несет ответственности за неуведомление пассажира об изменении в расписании рейсов, изменении аэропорта вылета/прилёта, отмене рейса или изменениях любых иных параметров рейса в случае, если при бронировании воздушной

перевозки пассажир не предоставил свои контактные данные (номер телефона, адрес электронной почты и т.п.), либо, Авиакомпания не смог связаться с пассажиром по указанным контактным данным, обратившись хотя бы раз по каждому из указанных телефонных номеров (адресов и пр.), в том числе в результате предоставления пассажиром некорректных контактных данных. В указанных случаях Авиакомпания не возмещает пассажиру убытки, причинённые таким неуведомлением.

6.6.9 Авиакомпания не несёт ответственности за обеспечение стыковок рейсов, если перевозка была оформлена отдельными билетами.

6.7 Маршрут перевозки, изменение маршрута, даты и времени вылета

6.7.1 Перевозка пассажиров, багажа (ручной клади), почты, грузов (в т ч опасного) выполняется между указанными в перевозочном документе в установленной последовательности аэропортами (пунктами) отправления, трансфера (остановки) и назначения (далее - маршрут перевозки). Изменение маршрута перевозки, указанного в перевозочных документах, может быть произведено по согласованию между Авиакомпанией, пассажиром.

6.7.2 Если Авиакомпания не может выполнить перевозку между населенными пунктами, указанными в перевозочном документе, она может предложить пассажиру другой маршрут перевозки, а при отказе пассажира от перевозки по этому маршруту - произвести возврат стоимости перевозки в соответствии с правилами вынужденного возврата. При добровольном желании пассажира следовать по новому маршруту ему оформляется авиабилет на общих основаниях.

6.7.3 В случае изменения пассажиром маршрута (даты и времени) перевозки после заключения соответственно договора воздушной перевозки пассажира, Предприятием может производиться перерасчет стоимости такой перевозки.

6.8 Предоставление услуг и информации

6.8.1 Авиакомпания, через Обслуживающую организацию обязан предоставить пассажирам в аэропортах и других пунктах регистрации перевозки, пунктах продажи перевозок, на борту воздушного судна услуги, касающиеся осуществления и обеспечения перевозок воздушным транспортом. Предоставленные услуги должны быть направлены на качественное обслуживание пассажиров. Услуги Авиакомпании или Обслуживающей организации оказывается бесплатно или на возмездной основе.

6.8.2 Авиакомпания или Обслуживающая организация обеспечивает пассажиров в аэропорту следующей визуальной и/или акустической информацией:

- о времени отправления и прибытия воздушных судов;
- о месте, времени начала и окончания регистрации на рейс, указанный в билете;
- о месте, времени начала и окончания посадки пассажиров в воздушное судно;
- о задержке или отмене рейса и о причинах задержки или отмены рейса;
- о способе проезда до ближайшего населенного пункта между аэропортом и между аэропортами;
- о правилах и порядке проведения предполетного и послеполетного досмотров пассажиров и багажа;
- об общих требованиях, связанных с предполетным досмотром, пограничным, таможенным, санитарно-карантинным, ветеринарным, карантинным

фитосанитарным контролем, предусмотренным законодательством Российской Федерации;

- о месте нахождения комнат матери и ребенка, медпункта, почты, линейного отдела полиции, санитарных комнат для лиц с ограниченными возможностями жизнедеятельности (инвалидов);
- месте и времени обслуживания после прибытия ВС;
- видах и формах обслуживания в аэропорту.

Авиакомпания может предоставлять пассажирам другую информацию по производственной деятельности.

6.8.3 Авиакомпания или Обслуживающая организация в аэропорту обеспечивает без взимания дополнительной оплаты предоставление следующих услуг:

- регистрацию пассажиров и оформление багажа (ручной клади) к перевозке;
- доставку пассажиров к месту стоянки воздушного судна и организацию их посадки в воздушное судно;
- доставку багажа к месту стоянки воздушного судна, погрузку, размещение и крепление багажа (ручной клади) на борту воздушного судна;
- обеспечение выхода пассажиров из воздушного судна, доставку пассажиров в здание аэровокзала;
- выгрузку багажа (ручной клади) из воздушного судна, транспортировку и выдачу пассажирам.

6.8.4 Сбойная ситуация – это нарушение регулярности полетов, при котором образуется массовое скопление пассажиров в аэропорту (закрытие аэропортов назначение, прибытие рейсов «на запасной»).

При перерыве в перевозке по вине Авиакомпании, а также в случае задержки рейса, отмены рейса вследствие неблагоприятных метеорологических условий, по техническим и другим причинам, изменения маршрута перевозки Авиакомпания или Обслуживающая организация обеспечивает предоставление пассажирам в пунктах отправления и в промежуточных пунктах следующих услуг без взимания дополнительной платы:

- предоставление комнат матери и ребенка пассажиру с ребенком в возрасте до семи лет;
- два телефонных звонка или два сообщения по электронной почте при ожидании отправления рейса более двух часов;
- обеспечение прохладительными напитками при ожидании отправления рейса более двух часов;
- обеспечение горячим питанием при ожидании отправления рейса более четырех часов и далее каждые шесть часов - в дневное время и каждые восемь часов - в ночное время;
- размещение в гостинице при ожидании вылета рейса более восьми часов - в дневное время и более шести часов - в ночное время;
- доставка транспортом от аэропорта до гостиницы и обратно;
- организация хранения багажа.

В случае нештатной ситуации при обслуживании пассажиров, обслуживающему персоналу СОПАП необходимо:

- позволить пассажиру изложить свои доводы, выслушать пассажира – не спорить;

- сохранять спокойствие, оставаться беспристрастным, не обвинять других людей, отделы, Авиакомпанию;
- извиниться перед пассажирами;
- быть тактичным, стараться решать проблемы в определенном месте и вне скопления людей.

6.8.5 Авиакомпания обеспечивает без дополнительной оплаты информационную поддержку в пунктах продажи перевозок, а также в информационно справочном центре Авиакомпании посредством телефонной связи и электронной почты предоставление следующей информации:

- о расписании выполнения рейсов, стоимости воздушной перевозки по выполняемым маршрутам, в том числе о льготных условиях перевозки детей и других категорий пассажиров;
- о правилах перевозки пассажиров, багажа и груза, в том числе нормах бесплатного провоза багажа, порядке проведения досмотра, предметах и вещах, запрещенных к перевозке воздушным транспортом и других особых условиях перевозки в объеме, установленном правилами перевозки Авиакомпании;
- номера телефонов для получения справок.

6.8.6 Предоставление информации об оформлении перевозочных документов на имя конкретного пассажира, о прохождении регистрации в аэропорту отправления, о вылете и прилете осуществляется только на основании письменных запросов государственных органов или предприятий, учреждений и организаций, а также граждан, если эти запросы признаны Предприятием обоснованными и законными.

6.9 Бронирование перевозки пассажира, багажа (ручной клади)

6.9.1 Бронирование, т.е. закрепление на воздушном судне пассажирского места и провозной емкости для перевозки пассажира, багажа (ручной клади), почты и груза (в т. ч опасного) на рейсах данного перевозчика по маршруту перевозки, тарифах и условиях применения тарифов, включая информацию об условиях возврата (невозврата) уплаченной за перевозку провозной платы, правилах этого перевозчика, об условиях договора воздушной перевозки пассажира, условиях обслуживания на борту воздушного судна, типе воздушного судна, перевозчике, который будет фактически осуществлять перевозку. При бронировании уполномоченный агент вправе предоставлять пассажиру дополнительные услуги по подбору оптимального маршрута перевозки, перевозчика(ов), осуществляющего(их) перевозку по маршруту перевозной платы за перевозку с учетом тарифов и условий их применения.

6.9.2 При бронировании, как правило, используются автоматизированные системы бронирования «Сирена-2000» (далее – АСБ «Сирена-2000»).

6.9.3 Бронирование пассажирского места и провозной емкости для пассажира предполагает перевозку пассажира и его багажа (ручной клади) в дату, рейсом и по маршруту, на которые было произведено бронирование.

6.9.4 Бронирование производится Авиакомпанией, Агентом и пассажиром в агентствах по продаже авиабилетов или на сайте www.izhavia.su.

6.9.5 Бронирование может осуществляться как при непосредственном обращении пассажира в кассы Авиакомпании или его Агенту, так и по телефону, электронной почте, а также с помощью других видов связи.

6.9.6 Бронирование действительно только в том случае, если оно внесено в автоматизированную систему бронирования Авиакомпании и выполнено по установленным Авиакомпанией правилам (УПТ).

6.9.7 Бронирование считается подтвержденным после присвоения электронной системой бронирования статуса «НК». При бронировании пассажиров с одинаковыми

фамилиями и именами, необходимо на конце имени одного из пассажиров добавлять букву А. При вводе в бронирование двойных фамилий не допускается наличие пробелов в фамилии пассажира.

6.9.8 В бронирование запрещается вносить изменение направления, даты вылета и номера рейса, в этом случае необходимо произвести возврат мест в систему и создать новое бронирование. Возможность изменения или отмены бронирования провозной емкости на воздушном судне может быть ограничена или исключена в соответствии с установленными Авиакомпанией правилами применения тарифов.

6.9.9 По истечении тайм-лимита автоматизированная система бронирования аннулирует бронь без предупреждения.

6.9.10 При бронировании Авиакомпания не предоставляет пассажиру конкретного места в салоне воздушного судна с заявленным классом обслуживания. Номер конкретного места, выделяемого пассажиру, указывается Авиакомпанией или Обслуживающей организацией при регистрации пассажира и его багажа (ручной клади) в пункте (аэропорту) отправления либо на сайте Авиакомпания при самостоятельной регистрации, согласно правилам web-регистрации.

6.9.11 При бронировании перевозки с пересадкой пассажира, багажа (ручной клади) в аэропорту трансфера, Авиакомпания или Уполномоченный агент обязан обеспечить бронирование и получить подтверждение о бронировании на всех участках перевозки пассажира, багажа (ручной клади), в том числе на участках, перевозка по которым выполняется другими авиакомпаниями.

6.9.12 Бронирование и оформление авиабилетов производится в соответствии с УПТ Авиакомпании.

6.9.13 Бронирование считается предварительным пока Авиакомпания, другие авиакомпании или его Агент по продаже перевозок не выдал/а пассажиру.

6.9.14 Авиакомпания в особых случаях, установленных правилами воздушных перевозок, имеет право потребовать от пассажира подтвердить ранее произведенное для него бронирование провозной емкости по заявленному маршруту, дате и времени вылета, а также классу обслуживания на борту воздушного судна. Подтверждение производится с использованием любых средств связи или лично. Бронирование может быть аннулировано при невыполнении указанного требования.

6.9.15 Пассажир при бронировании должен сообщить Авиакомпании или его Агенту по продаже перевозок информацию о маршруте перевозки, дате и времени вылета, необходимом количестве бронируемых мест, классе обслуживания на борту воздушного судна, имеющемся гражданстве, особых условиях перевозки пассажира и багажа (ручной клади), его массе и объеме, особых свойствах и условиях перевозки. Пассажир при бронировании сообщает необходимую информацию о своих персональных данных, номер телефона или иной способ контакта для его информирования.

6.9.16 Авиакомпания и Уполномоченный агент не имеет права передавать информацию, полученную от пассажира, третьим лицам, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации или международными договорами Российской Федерации.

6.9.17 Особыми условиями при бронировании, требующими согласования с Авиакомпанией, является перевозка:

- пассажира с ребенком до двух лет;
- ребенка, не сопровождаемого совершеннолетним пассажиром или пассажиром, который в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации приобрел дееспособность в полном объеме до достижения им

восемнадцатилетнего возраста, который будет перевозиться под наблюдением перевозчика;
- тяжелобольного пассажира;
- больного на носилках;
- пассажира, лишенного зрения, с собакой-проводником;
- пассажира, чья способность передвигаться при пользовании воздушным транспортом ограничена и/или чье состояние требует особого внимания при обслуживании (пассажира с ограниченной подвижностью);
- пассажира, имеющего оружие и/или боеприпасы;
- багажа (ручной клади), вес которого превышает установленную Авиакомпанией норму бесплатного провоза багажа (далее – сверхнормативный багаж);
- багажа, габариты одного места которого в упакованном виде превышают 203см. по сумме трех измерений;
- багажа, вес одного места которого превышает 32 кг (далее – тяжеловесный багаж);
- багажа, который необходимо перевозить только в салоне воздушного судна;
- валюты в денежных знаках или монетах, акций, облигаций и других ценных бумаг, кредитных и банковских карт, ювелирных изделий, драгоценных металлов, драгоценных или полудрагоценных камней, включая промышленные алмазы (ценный груз);
- собак, кошек, птиц и других мелких комнатных (прирученных) животных (далее – комнатные животные (птицы)), служебных собак кинологической службы федеральных органов исполнительной власти (далее – служебные собаки);
- животных, птиц, насекомых, рыб и т.п. (далее - живность).

6.10 Аннулирование бронирования на участках маршрута перевозки

6.10.1 Авиакомпания имеет право аннулировать бронирование провозной емкости без информирования пассажира:
- если пассажир не произвел оплату бронирования в установленный срок или не выполнил другие условия, установленные Авиакомпанией или правилами применения тарифов Авиакомпании;
- в случае изменения провозной емкости воздушного судна.

6.10.2 Авиакомпания имеет право аннулировать бронирование на каждом последующем участке маршрута перевозки без уведомления пассажира, если пассажир не воспользовался забронированным пассажирским местом на каком-либо участке маршрута перевозки, если это оговорено в УПТ.

6.11 Тарифы, сборы, скидки и дополнительные услуги (выдача справок)

6.11.1 Тариф воздушной перевозки применяется для оплаты перевозки пассажира, его багажа (ручной клади) от пункта отправления до пункта назначения и устанавливается Авиакомпанией.

6.11.2 Тариф не включает наземное транспортное обслуживание между аэропортами и между аэропортом и центром города, за исключением случаев, когда оно предусмотрено Авиакомпанией и предоставляется без взимания дополнительных сборов.

6.11.3 Применяемый тариф должен быть действующим на день оформления билета. Билет (электронный или на бумажном носителе Авиакомпании), квитанция для оплаты

сверхнормативного багажа, оплаченные пассажиром, и оформленные до объявленного Авиакомпанией изменения тарифа или курса валюты, действительны без доплаты до тарифа, действующего на день начала перевозки, если не производится изменение в договоре воздушной перевозки. Никакие изменения в тарифах или правилах применения тарифов Авиакомпании не влияют на условия договора воздушной перевозки, если перевозка уже начата.

6.11.4 Добровольное изменение маршрута производится через возврат первоначально оформленного билета и оформление нового билета. Если пассажир добровольно меняет маршрут после начала перевозки, то выписывается новый билет по тарифу, действующему на день новой перевозки. Сумма за неиспользованный второй участок перевозки может быть возвращена в пункте приобретения первоначального билета согласно УПТ.

6.11.5 Порядок исчисления налогов и сборов, подлежащих удержанию с пассажиров,

устанавливается соответствующими государственными органами и/или Авиакомпанией и доводится до сведения пассажиров в пунктах продажи при оформлении перевозки. Любой налог или сбор оплачивается пассажиром сверх тарифа, если иное не предусмотрено правилами применения тарифов Авиакомпании или других авиакомпаний.

6.11.6 Скидки к тарифам воздушной перевозки устанавливаются правилами применения тарифов Авиакомпании, разработанными на основании действующего законодательства Российской Федерации и нормативных документов федерального органа исполнительной власти в области гражданской авиации.

6.11.7 Оплата провозной платы и оформления перевозочного документа осуществляться в пункте продажи перевозок (кассах Авиакомпании или других кассах по продаже авиабилетов).

6.11.8 В кассах Авиакомпании пассажирам предоставляют платные дополнительные услуги (бронирование, выдача справок, и.т.д. в соответствии с приказом Авиакомпании на:

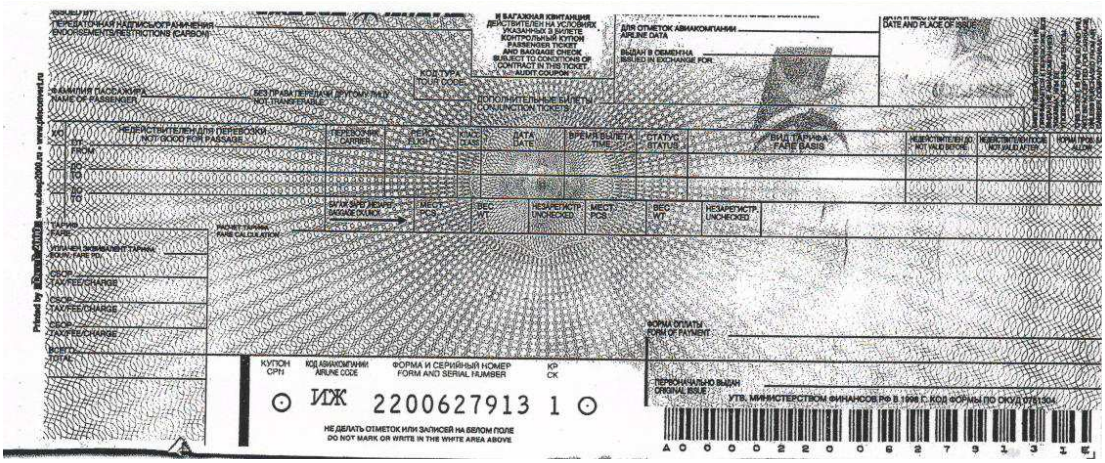
- бронирование мест (эконом класс, бизнес класс);
- групповое бронирование (эконом класс, бизнес класс);
- выдача ксерокопии авиабилета (бланк ИЖВ);
- выдача письменной справки по требованию пассажира (в случае утери авиабилета или посадочного талона);
- выдача письменной справки по просьбе пассажира (о расписании движении ВС, наличии мест, о стоимости авиабилета (с указанием НДС), о стоимости возврата авиабилета (с указанием НДС), о наикратчайшем перелете и.т.д.) на рейсы Авиакомпании и рейсы сторонних авиакомпаний;
- справка о стоимости проезда и провоза багажа к месту использования отпуска и обратно для лиц, работающих в федеральных государственных органах, государственных внебюджетных фондах Российской Федерации, федеральных государственных учреждениях, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, и членов их семей;
- сервисный сбор при оформлении авиабилетов на рейсы сторонних авиакомпании;

- сбор при изменении даты вылета на рейсы сторонних авиакомпаний;
- сбор при изменении даты вылета на авиарейсы Авиакомпании на более ранний срок или на более поздний срок при обращении (менее чем за 24 часа до вылета и после вылета, менее чем за 2 суток до вылета, более 2 суток до вылета);
- выдача дубликата авиабилета (электронного (маршрут квитанция) и на бумажном носителе);
- выписка К95 по требованию пассажира с указанием стоимости авиабилета;
- сбор за возврат или переоформление авиабилета при добровольном или вынужденном отказе от полета на рейсы сторонних авиакомпаний;
- изменение ФИО в авиабилете (ошибка пассажира при вводе ФИО при покупке авиабилета на официальном сайте Авиакомпании).

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО
(стр. 75 – 79)

ПРИЛОЖЕНИЯ К ГЛАВЕ 6

Приложение 6.1 – Бумажный билет пассажира



Приложение 6.2 – Электронный билет (маршрут/квитанция для пассажира)

ЭЛЕКТРОННЫЙ БИЛЕТ (МАРШРУТ/КВИТАНЦИЯ ДЛЯ ПАССАЖИРА)
АВИАКОМПАНИЯ <<ИЖАВИА>>

ДАТА ПРОДАЖИ: 01ФЕВ16 АГЕНТСТВО:01ИЖВ
КОД БРОНИ: SW030T/ГРС 08С557/I8
НОМЕР БИЛЕТА: 025 2400494312 6
ПАССАЖИР: ИВАНОВ/ИВАН И Г-Н
ПАСПОРТ: ПС9400123456
ФОРМА ОПЛАТЫ: НАЛ

ТАРИФ: 5750.00РУБ
СБОР:
ИТОГО: 5750РУБ
РЕЙС: ИЖ 3303 ДАТА РЕЙСА: 06ФЕВ
МАРШРУТ:ИЖЕВСК(ИЖВ-17ЧАС 00МИН)-МОСКВА(DME-17ЧАС 50МИН)
КЛАСС: X
МЕСТО: ОК
НОРМА БАГАЖА:20К
ПЕРЕДАТ. НАДПИСИ/ОГРАНИЧ.: НДСА/К522.73

АВИАКОМПАНИЯ <<ИЖАВИА>> ЖЕЛАЕТ ВАМ ПРИЯТНОГО ПОЛЕТА!

ДЛЯ РЕГИСТРАЦИИ В АЭРОПОРТУ ВЫ ДОЛЖНЫ ПРЕДОСТАВИТЬ ОРИГИНАЛЫ ПАСПОРТОВ ВСЕХ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ (ДЛЯ ДЕТЕЙ - СВИДЕТЕЛЬСТВА О РОЖДЕНИИ).
ДЛЯ ВАШЕГО УДОБСТВА МЫ РЕКОМЕНДУЕМ СОХРАНЯТЬ МАРШРУТ/КВИТАНЦИЮ ДО КОНЦА ПОЕЗДКИ.
ПАССАЖИР, ОПОЗДАВШИЙ КО ВРЕМЕНИ ОКОНЧАНИЯ РЕГИСТРАЦИИ, ЗАКАНЧИВАЮЩЕЙСЯ ЗА 40 МИНУТ ДО ВРЕМЕНИ ВЫЛЕТА РЕЙСА, УКАЗАННОГО В БИЛЕТЕ, К ПЕРЕВОЗКЕ НА ДАННЫЙ РЕЙС НЕ ДОПУСКАЕТСЯ. ВРЕМЯ ОТПРАВЛЕНИЯ ДЛЯ КАЖДОГО ИЗ АЭРОПОРТОВ В БИЛЕТЕ УКАЗАНО МЕСТНОЕ.

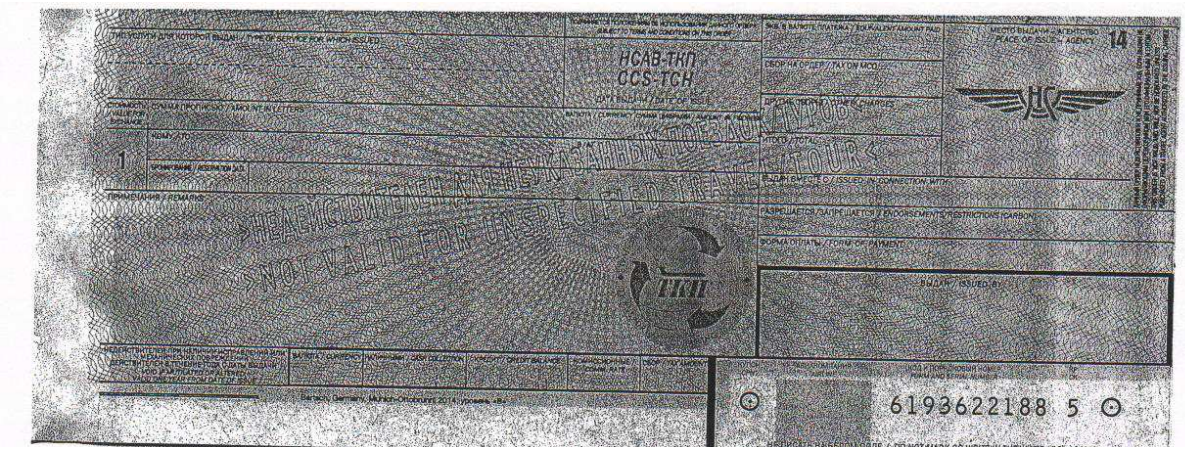
УСЛОВИЯ ДОГОВОРА: ПЕРЕВОЗКА И ДРУГИЕ ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКОМ УСЛУГИ ПОДЧИНЯЮТСЯ УСЛОВИЯМ, КОТОРЫЕ ВКЛЮЧАЮТСЯ В ДАННЫЙ ДОКУМЕНТ ССЫЛКОЙ НА НИХ. ОЗНАКОМИТЬСЯ С ЭТИМИ УСЛОВИЯМИ МОЖНО В ЛЮБОМ ОФИСЕ ПЕРЕВОЗЧИКА ИЛИ НА САЙТЕ АВИАКОМПАНИИ <<ИЖАВИА>>.HTTP://IZHAVIA.SU

К ПЕРЕВОЗКЕ, ИМЕЮЩЕЙ ПУНКТ НАЗНАЧЕНИЯ ИЛИ ОСТАНОВКУ НЕ В СТРАНЕ ОТПРАВЛЕНИЯ, ПРИМЕНЯЮТСЯ ПОЛОЖЕНИЯ О ВАРШАВСКОЙ КОНВЕНЦИИ, КОТОРЫЕ ОПРЕДЕЛЯЮТ И ОГРАНИЧИВАЮТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА СМЕРТЬ И УВЕЧЬЯ ПАССАЖИРА, А ТАКЖЕ ЗА УТРАТУ ИЛИ ПОВРЕЖДЕНИЕ БАГАЖА.

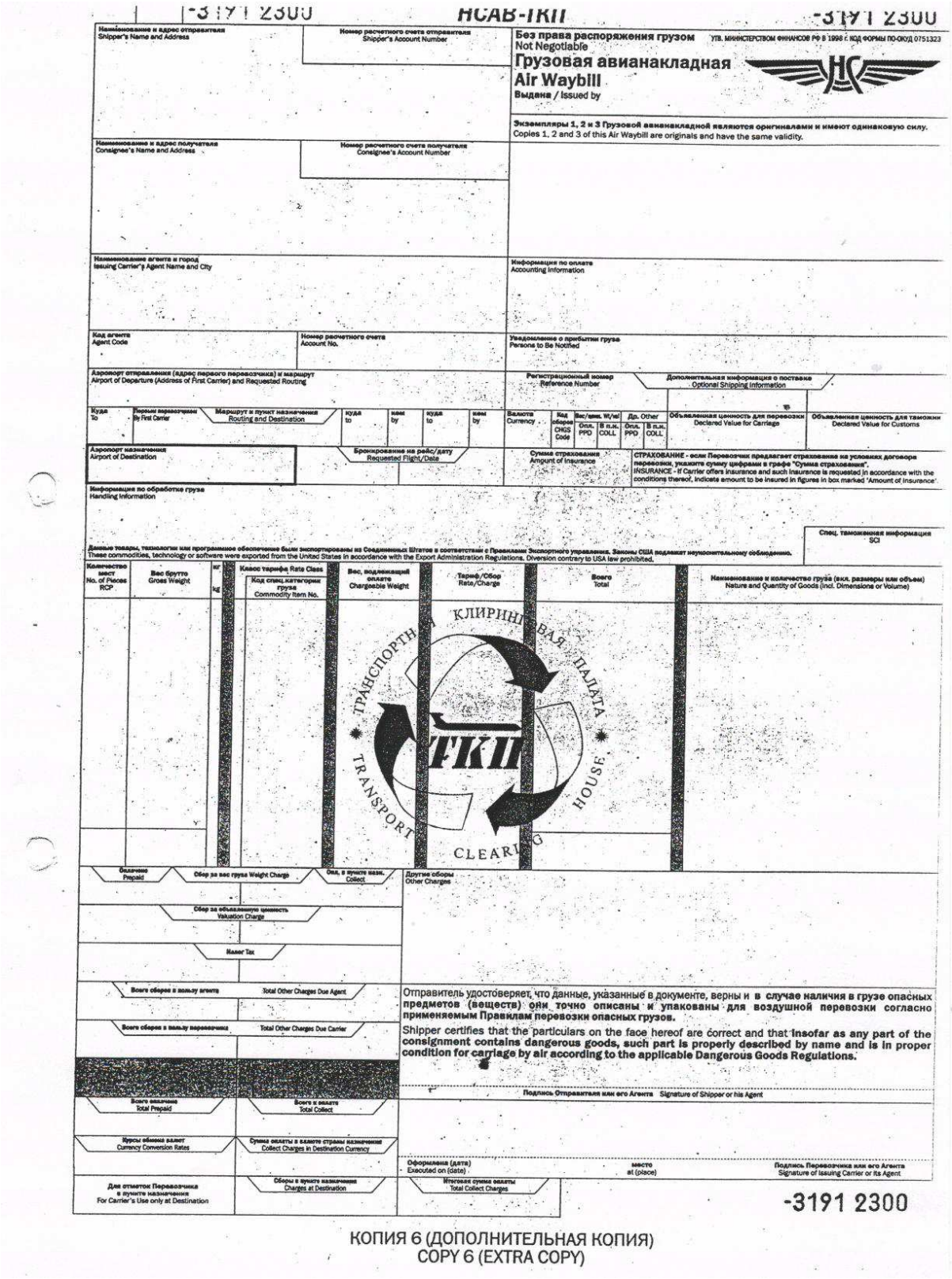
НОРМЫ БАГАЖА И БОЛЕЕ ПОДРОБНУЮ ИНФОРМАЦИЮ МОЖНО ПОЛУЧИТЬ В ОФИСАХ ПРОДАЖИ ИЛИ НА САЙТЕ АК <<ИЖАВИА>> HTTP://IZHAVIA.SU

Для отчетности сохраняйте маршрут-квитанцию и оригинал посадочного талона

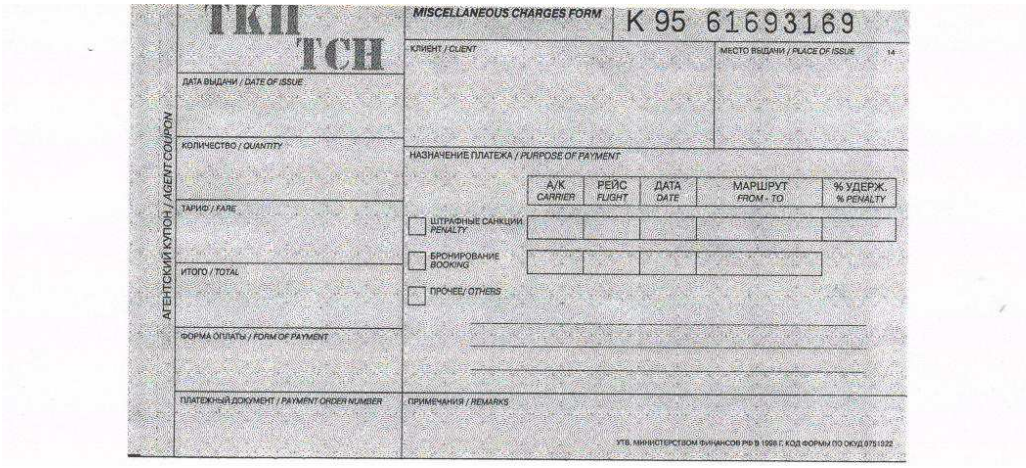
Приложение 6.3 – Квитанция для оплаты сверхнормативного багажа



Приложение 6.4 – Грузовая накладная



Приложение 6.5 – Ордер разных сборов (МСО)



ГЛАВА 7 ПЕРЕВОЗКА ПАССАЖИРОВ

7.1 Билет

7.1.1 Билет (далее – Билет) – это перевозочный документ, удостоверяющий заключение договора воздушной перевозки пассажира и содержащий условия указанного договора.

7.1.2 На каждого пассажира оформляется отдельный Билет. Использование Билета лицом, не указанным в Билете, не допускается.

7.1.3 Билет может быть оформлен в электронной форме (электронный Билет - маршрут-квитанция) или на бумажном носителе (бумажный Билет).

7.1.4.1 Бумажный Билет должен состоять из:

- купона агента, контрольного купона;
- полетного (полетных) и пассажирского купонов;
- информационных страниц, содержащих информацию об условиях договора перевозки пассажира и его багажа на внутренних (международных) воздушных линиях, основных правах, обязанностях и ответственности Авиакомпании и пассажира, о запрещенных к перевозке предметах и веществах, а также другие сведения, необходимые для Пассажира.

7.1.4.2 Электронный Билет должен состоять из маршрут - квитанции.

7.1.5 Билет оформляется на основании документа, удостоверяющего личность пассажира.

7.1.6 Пассажирский бумажный/электронный Билет выдается пассажиру только после оплаты стоимости перевозки по установленному Авиакомпанией тарифу. Выдача билета по безналичному расчету, без взимания оплаты или со скидкой производится только после выполнения всех требований, установленных Авиакомпанией по договору.

7.1.7 В Билете в обязательном порядке должны быть указаны фамилия и имя пассажира (полностью), отчество (при наличии), дата рождения, тип и номер документа, удостоверяющего личность пассажира, срок действия документа (для национальных и заграничных паспортов).

7.1.8 Купоны Билета содержат информацию, отражающую условия перевозки пассажира и его багажа между указанными в нем пунктами по конкретному маршруту перевозки. Каждый купон действителен для перевозки пассажира и его багажа только в соответствии с указанным в нем участком маршрута, классом обслуживания, датой и рейсом.

7.1.9 Пассажир допускается к перевозке только при предъявлении им Билета, должным образом оформленного и содержащего соответствующий полетный купон, другие неиспользованные полетные купоны и пассажирский купон (только для бумажного Билета).

7.1.10 Авиакомпания разрешает изменения в оформленных авиабилетах не менее чем за 1 час до вылета рейса, если согласно УПТ разрешено изменение условий договора перевозки. Возможность внесения изменений в авиабилет определяется системой бронирования, в которой он был оформлен. В противном случае необходимо произвести возврат и оформить новый авиабилет.

7.1.10.1 Авиакомпания разрешает:

- изменять ФИО и дату рождения при наличии не более 3х опечаток;
- менять номер и тип документа;
- менять титул/пол пассажира;
- менять местами имя и фамилию пассажира;
- при некорректном написании двойной фамилии менять часть фамилии на другую.

Все изменения в оформленных авиабилетах, за исключением номера/типа документа и титула/пола, производятся через переоформление авиабилета. Первоначально оформленный авиабилет при этом не действителен к полету. Если согласно УПТ запрещено изменение условий договора перевозки, то Авиакомпания или авиакомпания разрешает изменять в оформленных авиабилетах не менее чем за 1 час до вылета рейса номер/тип документа и титул/пол пассажира без переоформления авиабилета.

7.1.11 При изменении пассажиром на законных основаниях ФИО, что подтверждается официальными документами, Авиакомпания или авиакомпания разрешает полное изменение имени, фамилии пассажира в авиабилете, в случаях:

- заключение брака (свидетельство о заключении брака);
- расторжение брака (свидетельство о расторжении брака);
- усыновление (свидетельство об усыновлении);
- отмена усыновления (решение суда и новое свидетельство о рождении);
- установление отцовства (свидетельство об установлении отцовства);
- перемена имени и фамилии (свидетельство о перемене имени) при условии, что согласно УПТ разрешено изменение условий договора перевозки.

7.1.12 Авиакомпания или авиакомпания принимает полетные купоны для перевозки пассажира и багажа (ручной клади), а также возврата уплаченных сумм, если договор воздушной перевозки пассажира предусматривает условие возврата провозной платы, как в порядке прямой последовательности от пункта отправления, так и при нарушении последовательности купонов, если иное не оговорено условием применения тарифа.

7.1.13 Пассажир обязан сохранять бумажный билет и все неиспользованные полетные купоны в течение всей перевозки, и предъявлять их Авиакомпании или её уполномоченному агенту в любое время по требованию.

7.2 Утерянный, испорченный или недействительный Билет

7.2.1 Пассажир допускается к перевозке при наличии Билета, оформленного должным образом.

7.2.2 Авиакомпания или авиакомпания может не допустить пассажира к перевозке до выяснения факта заключения договора перевозки пассажира если:

- какая-либо часть Билета повреждена;
- билет неправильно оформлен;
- купоны Билета имеют исправления, не подтвержденные Авиакомпанией (Агентом) в установленном порядке;
- отсутствует соответствующий полетный купон;
- Билет (полетные и пассажирский купоны) не имеет отметки валидатора Авиакомпании (Агента);
- Билет объявлен пассажиром утраченным;
- предъявленный Билет был ранее объявлен утерянным (украденным) или признан поддельным;
- Билет выдан не Авиакомпанией, его уполномоченным агентом или другим авиакомпаниями, билет который признается Авиакомпанией недействительным.

7.2.3 Авиакомпания обязан принять все разумные зависящие от него меры для установления факта заключения договора перевозки пассажира.

7.2.4 Если будет установлено, что договор воздушной перевозки не был заключен, то Билет признается недействительным, и пассажир к перевозке не допускается. Билет, признанный недействительным, аннулируется Авиакомпанией или Обслуживающей организацией с составлением акта, в котором указываются причины признания Билета недействительным.

7.2.5 Дубликат выдается только после установления факта заключения договора воздушной перевозки и при условии, что пассажир предоставит информацию, касающуюся утерянного или испорченного Билета (место приобретения, дата приобретения, маршрут, номер рейса, дата вылета), а также при условии, что утраченный документ не был использован, или по нему не был произведен возврат или обмен.

7.2.6 За оформление дубликата перевозочного документа взимаются сборы.

7.2.7 В отдельных случаях, таких как оформление перевозки на бланках других авиакомпаний, на бланках ПАО «ТКП», при оформлении перевозки в системах бронирования, отличных от системы бронирования Авиакомпании, в том числе на собственных бланках

Авиакомпании без оформления автоматизированной маски, при обращении пассажира менее чем за 3 часа до момента окончания регистрации на рейс, процесс установления факта заключения договора воздушной перевозки может потребовать определенного времени, в связи, с чем пассажиру рекомендуется обращаться в Авиакомпанию по любым возникшим проблемам с бланком Билета заблаговременно. Авиакомпания или авиакомпания приложат все возможные разумные усилия для выяснения факта заключения договора перевозки, однако не несет ответственности, в случае если такой факт не может быть установлен вследствие непредставления необходимой информации персоналами ТКП. Если факт заключения договора перевозки будет установлен после окончания посадки на борт, Авиакомпания или авиакомпания предоставит данному пассажиру перевозку по маршруту не совершенной перевозки на ближайшем рейсе, на котором имеется свободное место и провозная емкость в том же классе обслуживания, который соответствует оплаченному тарифу, в соответствии с правилами примененного тарифа.

7.2.8 Дубликат Билета является точной копией первоначально оформленного Билета и действителен для перевозки по первоначальному маршруту. Дубликат Билета оформляется только на неиспользованные участки перевозки и при условии, что срок действия первоначально оформленного Билета не истек к моменту подачи заявления о выдаче дубликата.

7.2.9 Квитанция для оплаты сверхнормативного багажа и ордер разных сборов, утраченные пассажиром, не восстанавливаются, дубликаты на них не оформляются.

7.2.10 В случае отсутствия у Авиакомпании или Уполномоченного агента возможности для оформления дубликата Билета, пассажиру может быть предложено приобрести новый

перевозочный документ, при условии покупки нового перевозочного документа по тому же самому маршруту (или части маршрута) и оформлении заявления об утрате пассажирского перевозочного документа и возврате денежных средств», (за исключением случаев, когда утраченный Билет оформлен на бланках других авиакомпаний). После установления факта заключения первоначального договора перевозки, Авиакомпания или авиакомпания вернет пассажиру денежные суммы, излишне уплаченные за перевозку. Возврат осуществляется через кассы Авиакомпании или по его поручению через офисы Уполномоченного агента в соответствии с условиями договора воздушной перевозки, а также иными внутренними правилами и технологиями Авиакомпании.

7.2.11 Пассажиру, в отношении которого факт заключения договора воздушной перевозки с Авиакомпанией был установлен после фактического вылета соответствующего рейса, на котором должен был лететь пассажир, может быть предложено либо воспользоваться перевозкой по маршруту не совершенной перевозки на ближайшем рейсе, на котором имеется свободное место и провозная емкость в том же классе обслуживания, который соответствует оплаченному тарифу, либо вернуть деньги за не совершенную перевозку (в размере суммы, которая была бы выплачена пассажиру при добровольном отказе от перевозки) в соответствии с правилами применимого тарифа и в порядке, установленном Авиакомпанией. Возврат за не совершенную перевозку по утраченному Билету, оформленному на бланках других авиакомпаний, производится в порядке, установленном этими авиакомпаниями.

7.3 Передача пассажирского Билета

7.3.1 Билет не подлежит передаче другому лицу. Использование билета лицом, не указанным в билете, не допускается.

7.3.2 В случае предъявления Билета лицом, не указанным в Билете, Билет изымается Авиакомпанией, и его стоимость предъявителю не возвращается. В этом случае Авиакомпания или Обслуживающей организацией составляется акт с указанием причин изъятия Билета.

7.3.3 Возврат стоимости Билета за полностью или частично неиспользованную перевозку лицу, не указанному в перевозочном документе, производится только при предъявлении нотариально заверенной доверенности от лица, указанного в перевозочном документе.

7.3.4 При использовании пассажирского Билета или получении к возврату стоимости перевозки другим лицом, не указанным в перевозочном документе, Авиакомпания не несет ответственности перед пассажиром, имеющим право на эту перевозку по этому перевозочному документу.

7.4 Срок действия пассажирского Билета

7.4.1 Срок годности для полета по билетам с гарантированной датой вылета – в течение всего срока.

7.4.2 Билет, оформленный пассажиру по специальному тарифу, действителен для перевозки в течение срока, установленного правилами применения тарифов Авиакомпании.

7.4.3 Билет, оформленный пассажиру по нормальному тарифу, может быть принят для обмена или возврата в соответствии с правилами применения тарифов Авиакомпании и в течение следующих сроков, установленных Авиакомпанией

7.4.4 Билет, оформленный пассажиру по специальному тарифу, может быть принят для обмена или возврата в соответствии с правилами применения тарифов Авиакомпании и в течение срока, установленного правилами применения тарифов Авиакомпании.

7.4.5 Билет, оформленный по специальному тарифу, действителен для перевозки только в течение периода, установленного правилами применения такого тарифа.

7.4.6 Каждый полетный купон Билета действителен для перевозки пассажира между указанными в нем пунктами по соответствующему классу обслуживания. Если Билет оформлен с открытой датой обратного вылета, то бронирование пассажирского места на борту воздушного судна на заявленную дату вылета производится при наличии свободных мест в данном классе бронирования в пределах срока годности для полета по билету.

7.4.7 Авиакомпания может продлить срок действия договора перевозки, удостоверяемого Билетом, без взимания с пассажира дополнительной оплаты, если:

- Авиакомпания отменил выполнение рейса, указанного в перевозочном документе Пассажира;
- Авиакомпания не выполнил перевозку Пассажира по времени, указанному в перевозочном документе в соответствии с расписанием (планом полета);
- Авиакомпания не выполнил указанную в перевозочном документе пассажира посадку воздушного судна в аэропорту назначения;
- Авиакомпания не предоставил забронированного места;
- Авиакомпания не предоставил класс обслуживания, указанный в билете;
- Перевозка пассажира на воздушном судне не состоялась вследствие задержки пассажира в аэропорту из-за продолжительности проведения его досмотра, если при досмотре багажа или личном досмотре пассажира не было обнаружено запрещенных к перевозке предметов и веществ.

7.4.8 Если пассажир не смог завершить начавшийся полет в течение срока действительности Билета вследствие своей болезни или болезни члена семьи, совместно следующего с ним на воздушном судне, или близкого родственника, не следующего совместно с пассажиром на воздушном судне, при этом родство должно быть подтверждено соответствующими документами, а болезнь или смерть должны быть подтверждены медицинскими документами, то пассажир вправе обратиться в Авиакомпанию с просьбой о соответствующем изменении срока действия договора перевозки, и Авиакомпания, действуя в соответствии с положением Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей», утвержденных Приказом Минтранса России от 28.06.2007 г. № 82, продлит срок действия договора перевозки с учетом содержания

предоставленных пассажиром медицинских документов, при наличии мест в подклассе, по которому оформлен авиабилет.

7.4.9 Если Пассажир не смог завершить поездку в течение срока действительности билета по вине Авиакомпании, то срок действия билета для полета продлевается до ближайшего рейса, каким пассажир может вылететь, и на котором имеются свободные пассажирские места соответствующего класса обслуживания.

7.5 Регистрация пассажиров и оформление багажа

7.5.1 Пассажир, имеющий Билет, должен в аэропорту отправления или другом пункте, установленном Авиакомпанией, пройти процедуру регистрации и оформления багажа, а также контроль авиационной безопасности (паспортный контроль, предполетный досмотр пассажира, багажа, ручной клади).

Веб-регистрация доступна на регулярные рейсы Авиакомпании в аэропортах, оперирующих в DCS «Астра». Веб - регистрация начинается за 24 часа и заканчивается за 3 часа до вылета рейса по расписанию.

7.5.2 Пассажир допускается к перевозке при наличии оформленного Билета или маршрут квитанции и документа удостоверяющего личность пассажира. Отсутствие маршрут квитанции не является основанием для отказа пассажиру в регистрации на рейс и в перевозке.

7.5.3 Пассажир должен заблаговременно прибыть к месту регистрации Билета и оформления багажа (ручной клади) для прохождения установленных предполетных формальностей.

7.5.4 Регистрация на рейсы Авиакомпании в аэропорту Ижевск и аэропортах оперирования заканчивается за 40 минут до времени вылета рейса. Время окончания посадки в воздушное судно в аэропорту Ижевск - 20 минут до вылета рейса по расписанию, в аэропортах оперирования, в зависимости от его возможностей, и сообщается пассажиру при регистрации. Пассажир, опоздавший ко времени окончания регистрации пассажиров и оформления багажа (ручной клади), к перевозке на данный рейс не принимается.

Пассажир, опоздавший ко времени окончания посадки на борт воздушного судна, к перевозке на данный рейс не принимается.

7.5.5 Регистрация пассажиров и оформление багажа (ручной клади) производится на основании билета и документа, удостоверяющего личность пассажира, а также иных документов, предусмотренных законодательством РФ, при необходимости.

7.5.6 Также, если это необходимо, пассажир должен иметь при себе документы, удостоверяющие особые условия перевозки данного пассажира и его багажа (ручной клади) (включая, но, не ограничиваясь, доверенность на ребенка, медицинское заключение, ветеринарный сертификат, «Обязательство»).

7.5.7 При регистрации пассажиру выдается посадочный талон, в котором указываются Ф.И.О пассажира, номер рейса, дата отправления, время окончания посадки на рейс и номер посадочного места на борту воздушного судна. При необходимости в посадочном талоне дополнительно может указываться другая информация. **(Приложение 7.1)**

7.5.8 Посадка пассажира на борт воздушного судна производится при предъявлении пассажиром посадочного талона на соответствующий рейс.

7.5.9 Сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа (ручной клади) и без взимания платы пассажир имеет право провозить следующие вещи (личные вещи пассажира/вещи, находящиеся при пассажире), если они находятся при пассажире и не вложены в багаж:

- дамская сумочка или портфель;
- папка для бумаг;
- зонтик;
- трость;
- букет цветов;

- верхняя одежда;
- печатные издания для чтения в полете;
- детское питание для ребенка во время полета;
- телефон сотовой связи;
- фотоаппарат;
- видеокамера;
- портативный компьютер;
- костюм в портпледе;
- детская люлька при перевозке ребенка, колыбель, детская прогулочная коляска-трость (использование коляски- трости, колыбели возможно до трапа воздушного судна, в дальнейшем которые передаются для перевозки в багажном отсеке во время полета);
- костыли, складная кресло-коляска, имеющая габариты, позволяющие безопасно разместить их в салоне ВС на полке над пассажирским сидением либо под сидением впереди стоящего пассажирского кресла (при перевозке Пассажира с ограниченными возможностями жизнедеятельности).

Вещи, указанные в настоящем пункте, не предъявляются для взвешивания, не подлежат оформлению и не маркируются бирками (за исключением детской колыбели, детских колясок, габариты которых превышают разрешенные размеры для ручной клади).

На всех регулярных рейсах Авиакомпании (АО «Ижавиа») дополнительно установлено к норме бесплатного провоза багажа одна детская коляска для пассажира, вылетающего с ребенком.

7.5.10 Авиакомпания имеет право проверить все необходимые документы при регистрации до момента принятия пассажира и его багажа к перевозке.

7.5.11 В целях обеспечения безопасности полета пассажиры, багаж (ручная кладь), находящийся при пассажире, проходят обязательный предполетный, а в случае необходимости - послеполетный досмотры.

7.5.12 Предполетный и послеполетный досмотры пассажира, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажире, производится в аэропорту персоналом службы авиационной безопасности и персоналами органа внутренних дел на транспорте, участвующими в проведении предполетного и послеполетного досмотров.

7.5.13 Пассажиры с дипломатическим статусом, обладающие дипломатическим иммунитетом, а также фельдъегеря, сопровождающие корреспонденцию, проходят досмотр на общих основаниях, за исключением случаев, предусмотренных законодательством РФ. Пассажиры – инвалиды (на костылях, в инвалидных колясках, на носилках, пассажиры, имеющие имплантированные аппараты, стимулирующие сердечную деятельность) подлежат досмотру вручную, а сопровождающие их лица проходят досмотр на общих основаниях. Проведение предполетного досмотра не исключает возможность проведения досмотра при осуществлении оперативно-розыскной, уголовно-процессуальной и иной деятельности уполномоченными на то лицами в порядке, установленном законодательством РФ.

7.5.13.1 При выполнении полетов воздушных судов Авиакомпании в аэропорту Ижевск предполетный досмотр проводится после регистрации пассажиров.

7.5.13.2 При отказе Пассажира от досмотра Авиакомпания в праве расторгнуть договор воздушной перевозки в одностороннем порядке с возмещением оплаты за перевозку в соответствии с правилами применения тарифов Авиакомпании.

7.6 Посадка и размещение пассажиров на борту ВС при наличии посадочного талона

7.6.1 Обслуживание пассажиров во время посадки определяется в соответствии с: типом ВС, местом стоянки ВС, количеством трапов, автобусов, количеством пассажиров, выполнением мер по АБ).

7.6.2 При автоматизированной системы посадки, посадка пассажиров осуществляется в автоматизированном режиме с применением считывающего устройства. Система автоматически проверяет правильность получаемой информации о рейсе, номере по регистрации, номере места на ВС, а так же подсчитывает количество прошедших пассажиров и сверяет с количеством зарегистрированных пассажиров.

7.6.3 При ручном способе посадки, посадка производится вручную с применением сетки шахматки (матрицы), где персонал и САБ отмечают номера посадочных талонов прошедших на посадку пассажиров. Посадка осуществляется путем визуального контроля за данными обозначениями в посадочных талонах и ручного подсчета количества прошедших на посадку.

7.6.4 Последовательность посадки на ВС:

- депортированные и не допущенные пассажиры;
- лица с ограниченными возможностями жизнедеятельности (которым нужна специальная помощь персоналов Авиакомпании);
- несопровождаемые дети;
- пассажиры с маленькими детьми,
- пассажиры экономического класса;
- пассажиры бизнес-класса.

7.6.5 Пассажир, имеющий Билет, попав на борт воздушного судна должен занять место согласно указанному в посадочном талоне или по указанию экипажа.

7.6.6 Пассажиры, размещенные на местах, с которых имеется прямой доступ к запасным выходам не должны загромождать проход ручной кладью и личными вещами, что может послужить препятствием во время эвакуации.

7.6.7 Запрещено размещение пассажиров следующих категорий на местах, с которых имеется прямой доступ к запасным выходам:

- дети возрастом до 18 лет, в том числе пассажиры с маленькими детьми или младенцами;
- люди с ограниченными физическими возможностями, в том числе полные пассажиры, которым в полёте требуется к использованию дополнительный поясной ремень;
- престарелые и больные пассажиры, в том числе нуждающиеся в применении во время полёта переносного кислородного оборудования;
- пассажиры с ограниченным зрением, слухом (использующих очки, контактные линзы или слуховые аппараты) или с существенными дефектами речи;
- беременные женщины;
- арестованные или депортированные пассажиры;
- пассажиры, перевозящие в ручной клади домашних животных.

7.6.8 Запасные ряды на воздушных судах Авиакомпании:

- тип ВС Як42 - 7 и 14 ряды;
- тип ВС Ан24 – 3 и 8 ряды (места 3 АБ, 8 ВГ).

7.7 Остановка пассажира в пути

7.7.1 Пассажир по согласованию с Авиакомпанией может прервать свою перевозку в аэропорту (пункте), указанном в билете, в котором согласно договору воздушной перевозки пассажира время между прибытием пассажира в аэропорт и его отправлением из аэропорта составляет более двадцати четырех часов (аэропорт остановки). О намерении сделать остановку

пассажир должен заявить в Авиакомпанию при покупке авиабилета. Такая остановка должна быть указана в билете.

7.7.2 Остановка пассажира в пути по маршруту перевозки разрешается в пределах срока действия обязательства Авиакомпания по перевозке пассажира при условии, что она заранее согласована с Авиакомпанией, указана в билете, учтена при расчете стоимости перевозки.

7.7.3 Если при приобретении авиабилета пассажир не заявил об остановке в аэропорту (пункте) по маршруту перевозки, но пожелал сделать такую остановку и заявил об этом в аэропорту трансфера или в аэропорту транзита, то такая остановка расценивается как добровольный отказ пассажира от перевозки, за исключением случаев, указанных в пункте 227 Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей», утв. Приказом Минтранса России от 28.06.2007г. № 82, и дальнейшая перевозка может быть продолжена после соответствующего изменения договора воздушной перевозки пассажира, с уплатой соответствующих сборов и штрафных санкций.

7.7.4 В случае, если пассажиру оформлен билет по специальному (сквозному) тарифу, остановки в пути делаются с учетом ограничений или запрета остановок в пути в соответствии с правилами применения такого тарифа.

7.8 Перевозка пассажиров на льготных условиях

7.8.1 Определенные категории граждан имеют право проезда воздушным транспортом на льготных условиях в соответствии с законодательством Российской Федерации.

7.8.2 Оформление перевозочного документа пассажирам, имеющим государственную льготу, производится индивидуально при предъявлении документов, подтверждающих право на льготную перевозку воздушным транспортом, установленным законодательством Российской Федерации и по письменному разрешению Авиакомпании.

7.8.3 Информацию о предоставляемых льготах пассажир может получить в кассах Авиакомпании и у представителей Авиакомпании, а так же на официальном сайте Авиакомпании.

7.9 Перевозка детей на рейсах Авиакомпании

7.9.1 При оформлении пассажирского Билета и во время прохождения процедуры регистрации ребенка необходимо предъявить Авиакомпании документ, подтверждающий возраст ребенка. Возраст ребенка учитывается на дату начала перевозки от начального пункта отправления, указанного в перевозочном документе Авиакомпания или его Агент по продаже авиабилетов должны указать в пассажирском Билете ребенка дату его рождения.

7.9.2 Номера перевозочных документов ребенка/младенца должны быть вписаны в соответствующие перевозочные документы сопровождающего его совершеннолетним пассажиром или пассажиром, который в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации приобрел дееспособность в полном объеме до достижения им восемнадцатилетнего возраста.

7.9.3 Ребенок в возрасте от 0 до 12 лет перевозится только с сопровождающими. Один ребенок в возрасте до 2 лет перевозится в сопровождении совершеннолетним пассажиром или пассажиром, который в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации приобрел дееспособность в полном объеме до достижения им 18-летнего (восемнадцатилетнего) возраста при внутренних перевозках бесплатно, если отсутствуют особые условия применения специального тарифа, и без предоставления ребенку отдельного места. Если ребенку в возрасте до 2 лет по просьбе сопровождающего пассажира предоставляется отдельное место, то такой ребенок перевозится со скидкой в размере от двадцати пяти до пятидесяти процентов от приобретенного тарифа.

7.9.4 Ребенок в возрасте от 2 до 12 лет перевозится со скидкой в размере от 25 до 50 % (двадцати пяти до пятидесяти процентов) в зависимости от приобретенного тарифа, при этом разрешается бесплатный провоз багажа по установленным нормам.

7.9.5 Ребенок в возрасте от 5 до 12 лет на рейсах Авиакомпании перевозится без сопровождения взрослого пассажира под ответственностью Авиакомпании, согласно «Технологии по организации перевозки несопровождаемых детей на рейсах АО «Ижавиа»» утв. Генеральным директором Авиакомпании от 16.10.2014 г.

7.9.6 К пассажирам, путешествующие вместе и с одной целью на одном или более отрезках маршрута, может быть применен групповой тариф.

Группа детей до 10 (десяти) человек перевозится в сопровождении одного взрослого пассажира.

7.10 Перевозка инвалидов, престарелых и больных пассажиров (лиц с ограниченными возможностями жизнедеятельности)

7.10.1 Пассажир обязан сам определить возможность пользования воздушным транспортом, исходя из состояния своего здоровья и проинформировать Авиакомпанию о планируемом перелете.

7.10.2 Авиакомпания не несет ответственность за ухудшение здоровья пассажира или другие наступившие во время перевозки либо после нее последствия, вызванные возрастом, психическим или физическим состоянием пассажира.

7.10.3 Инвалидность и наличие ограничений жизнедеятельности не могут быть основаниями для требования от пассажиров документов, подтверждающих состояние здоровья.

7.10.4 Перевозка инвалидов в коляске (складном кресле), не имеющих возможности самостоятельно передвигаться на борту воздушного судна производится в соответствии с действующими нормативными документами. Не допускается отказ в воздушной перевозке пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности по причине отсутствия на борту ВС технических средств и оборудования.

7.10.5 Если физическое и/или психическое состояние пассажира таковы, что перелет без предоставления особых условий перевозки невозможен или пассажир может угрожать безопасности других пассажиров, то Авиакомпания вправе отказать в перевозке такому пассажиру. Перевозка данного пассажира должна быть заранее согласована и подтверждена Авиакомпания не менее чем за 48 часов до времени вылета рейса.

7.10.6 Не производится перевозка инфицированных больных, пассажиров с ранениями (за исключением пассажиров с ранениями, имеющих заключение от медицинского учреждения о возможности перевозки воздушным транспортом). В данном случае Авиакомпания не несет ответственность за ухудшение здоровья пассажира или другие наступившие во время перевозки либо после нее последствия.

7.10.7 Авиакомпания или его Обслуживающая организация при перевозке инвалидов на коляске (складном кресле), носилочных и тяжелобольных пассажиров обязана предварительно информировать пункт назначения (пункт промежуточной посадки) о перевозке таких пассажиров для принятия необходимых мер по их доставке с борта (на борт) воздушного судна.

7.10.8 Для больных и инвалидов медицинские препараты, складное кресло (коляска), механическая коляска, костыли, носилки, перевозимые в салоне, перевозятся бесплатно и не включаются в норму бесплатного провоза багажа.

7.10.9 В целях обеспечения необходимой безопасности полетов, повышения уровня комфорта пассажиров, предупреждения нарушений общественного порядка и совершения правонарушений на борту воздушных судов в отношении пассажиров с ограниченными возможностями жизнедеятельности осуществляются все требуемые процедуры по безопасности, аналогичные стандартной процедуре досмотра пассажиров и вещей, находящихся при них.

7.10.10 Если больному пассажиру необходимо наличие на борту кислорода в медицинских целях, допускается перевозка небольших баллонов с газообразным кислородом при условии, что такой больной следует с сопровождающим, и перевозка кислорода предварительно согласована с Авиакомпанией (в бронировании подтвержден спец. запрос). Баллоны с жидким кислородом к перевозке не принимаются.

7.11 Перевозка пассажиров, лишенных зрения (слуха)

7.11.1 Предварительное бронирование пассажиров с отсутствием зрения, слуха является обязательным условием перевозки.

7.11.2 Пассажир с отсутствием зрения, слуха принимается к перевозке с сопровождающим лицом, либо без сопровождающего лица под наблюдением авиакомпании, либо в сопровождении собаки-проводника.

7.11.3 На собаку-проводника должны быть представлены ветеринарный сертификат и сертификат о специальном ее обучении.

7.11.4 Перевозка пассажира с отсутствием зрения в сопровождении собаки-проводника осуществляется только в салоне экономического класса.

7.11.5 При перевозке пассажира с отсутствием зрения в сопровождении собаки-проводника, собака перевозится в салоне ВС, бесплатно, в дополнение к норме провоза багажа.

7.11.6 Размещение на борту ВС пассажира в сопровождении собаки-проводника осуществляется строго на местах в последнем ряду экономического класса. Собака-поводырь должна быть в намордник и на поводке. В салоне ВС собака должна быть привязана к креслу у ног пассажира, которого она сопровождает.

7.11.7 При перевозке пассажиров с отсутствием зрения, слуха в телеграмме об особом обслуживании пассажиров следует указать особые условия встречи пассажира.

7.12 Перевозка беременных женщин и грудных детей

7.12.1 Перевозка беременных женщин осуществляется на общих условиях, если она выполняется не позднее чем за 4 недели до предполагаемого срока родов.

7.12.2 Беременным женщинам, срок беременности которых на дату вылета предполагается в течении ближайших 4 недель, женщинам, ожидающим возможные осложнения при родах, имеющим многоплодную беременность или патологию беременности, необходимо предоставить письменное согласие врача на полет. Медицинское заключение от лечебного учреждения должно быть оформлено не ранее чем за 7 дней до даты вылета

7.12.3 Перевозка беременной женщины осуществляется при условии, что Авиакомпания не несет никакой ответственности за возможные негативные последствия для матери или плода. Пассажир – беременная женщина до посадки на борт ВС подписывает расписку (произвольная форма) о том, что самостоятельно несет ответственность за любые негативные последствия, которые могут возникнуть для нее и/или плода в результате совершения перелета.

7.12.4 В случае отказа в написании расписки об ответственности беременной женщины, представитель Авиакомпании вносит запись в Пассажирскую ведомость.

7.12.5 В силу технических особенностей на ВС Авиакомпании не предусмотрены люльки для грудных детей.

7.12.6 Врачи не рекомендуют перевозить новорожденных детей до семидневного возраста.

7.13 Перевозка пассажиров категории VIP

7.13.1 Обслуживание официальных лиц, VIP пассажиров, пассажиров с билетами бизнес - класса в аэропорту Ижевск производится в Зале повышенной комфортности (далее - ЗПК).

7.13.2 Обслуживание официальных лиц, VIP пассажиров, пассажиров с билетами бизнес - класса осуществляется на основании заявок. Заявки подаются представителями

государственных, общественных, политических, религиозных и коммерческих организаций. За обслуживание в ЗПК пассажир обязан произвести оплату.

7.13.3 Официальные лица, VIP пассажиры, пассажиры с билетами бизнес класса должны прибыть в аэропорт отправления не позднее времени окончания регистрации пассажиров на рейс. В отдельных случаях, при предварительном уведомлении о времени прибытия пассажира в ЗПК и согласовании с ним места посадки в салоне самолета, допускается более поздняя его посадка в самолет, но не позднее 20 минут до отправления самолета по расписанию.

7.13.4 Доставка пассажиров, обслуживаемых через ЗПК, к воздушному судну, а также их ручной клади, производится в последнюю очередь отдельно от других пассажиров.

7.13.5 Высадка пассажиров обслуживаемых, через ЗПК в аэропорту Ижевск и аэропортах назначения производятся в первую очередь.

7.14 Перевозка транзитных и трансфертных пассажиров

7.14.1 Авиакомпания или его Агент при оформлении транзитному или трансферному пассажиру пассажирского Билета по маршруту перевозки обязан:

- обеспечить бронирование и подтверждение бронирования перевозки трансферного пассажира на всех участках маршрута, позволяющее пассажиру своевременно прибыть в аэропорт трансфера для прохождения административных формальностей перед вылетом рейса;
- информировать пассажира о процедурах, которые он должен выполнить в аэропорту транзита или трансфера для его дальнейшей перевозки в пункт назначения

7.14.2 Доставка трансферных пассажиров от воздушного судна в здание аэропорта по прилету в пункт трансфера производится в первую очередь (после пассажиров категории VIP).

7.14.3 Авиакомпания должен информировать аэропорт трансфера и/или транзита о наличии на борту трансферных и/или транзитных пассажиров, путем отправления телеграммы о трансферных и/или транзитных пассажирах.

7.15 Депортированные, не допущенные пассажиры и лица находящиеся под стражей

7.15.1 Депортированные лица принимаются к перевозке только на рейсы без промежуточных посадок.

7.15.2 Гражданские депортированные (высланные из страны государственными властями по причине окончания срока действия визы, по политическим причинам или по окончанию срока заключения) принимаются к перевозке без сопровождающих лиц.

7.15.2 Криминальные депортированные принимаются к перевозке только в сопровождении не менее двух персоналов государственных органов, и только после согласования перевозки с компетентными органами соответствующих государств с уведомлением Авиакомпании.

7.15.3 Билеты для перевозки депортированного лица и сопровождающих его лиц оплачивают органы государственно сласти страны, принявшие решение о депортации

7.15.4 Командира ВС Авиакомпании оповещают перед вылетом о перевозимых депортированных лицах.

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО
(стр. 91 -96)

ПРИЛОЖЕНИЯ К ГЛАВЕ 7

Приложение 7.1 – Посадочный талон



ГЛАВА 8 ПЕРЕВОЗКА БАГАЖА

8.1 Общие положения

8.1.1 На рейсах Авиакомпании вещи, находящиеся при пассажире, перевозятся в салоне воздушного судна в качестве незарегистрированного багажа (ручной клади), зарегистрированный багаж пассажиров перевозится в багажных отсеках ВС.

Незарегистрированный багаж – багаж перевозимый пассажиром в салоне ВС. Ответственность за перевозку такого багажа возлагается на пассажира.

8.1.2 Багаж членов экипажа (ручная кладь) размещается в салоне на багажных полках.

8.1.3 Авиакомпания имеет право отказать пассажиру в перевозке его багажа (ручной клади), если вес, количество мест, размер, упаковка или содержимое его багажа не соответствуют требованиям Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей», утвержденных Приказом Минтранса России от 28.06.2007 г. № 82 и норм провоза багажа и ручной клади Авиакомпании.

8.1.4 Багаж (ручная кладь) транзитного или трансферного пассажира, не явившегося на посадку в воздушное судно, находящийся в салоне воздушного судна, подлежат обязательному снятию с борта воздушного судна.

8.2 Норма бесплатного провоза багажа

8.2.1 Пассажир имеет право бесплатного провоза своего багажа (ручной клади) в пределах установленной нормы. Норма бесплатного провоза ручной клади на регулярных рейсах Авиакомпании составляет: 5 кг для пассажиров экономического и бизнес классов.

Норма бесплатного провоза багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажире (ручной клади), устанавливается Авиакомпанией в зависимости от типа воздушного судна, класса и тарифа бронирования, маршрута и составляет – 10, 20, 30 кг.

Право перевозить бесплатно багаж в пределах норм 10, 20, 30 кг, предоставляется каждому взрослому пассажиру, а также ребёнку с 0 до 12 лет, с предоставлением места. Пассажиру, перевозящему ребёнка от 0 до 2-х лет без предоставления места, право бесплатного провоза багажа на ребёнка не предоставляется.

8.2.2 Авиакомпания или Обслуживающая компания обязана информировать пассажира о норме бесплатного провоза багажа, установленной при перевозке, а также о необходимости оплаты провоза сверхнормативного багажа или багажа, подлежащего обязательной оплате.

8.2.3 Норма бесплатного провоза багажа (ручной клади) не распространяется на:

- вещи Пассажира массой одного места свыше 32 кг (тяжеловесный багаж), а также на вещи, габариты которых превышают 203 см в сумме трех измерений (негабаритный багаж) независимо от их наименования и назначения;
- теле-, видео- и аудио аппаратуру, а также на компьютерную, копировальную и оргтехнику массой одного места более 10кг.;
- детали автомобилей, мотоциклов, катеров и иных транспортных средств (покрышки, крылья и пр.), не вложенные в чемоданы, коробки и другую тару;
- цветы, саженцы растений, пищевую зелень, сушеные растения, ветки деревьев и кустарников общей массой более 5кг.;
- животных, птиц, пчел и другую живность, за исключением собак-поводырей,

- сопровождающих слепых; эти собаки перевозятся в счет нормы бесплатной провозки багажа.

8.2.3.1. Лыжи, сноуборды, хоккейное и рыболовное оборудование, велосипед должны иметь упаковку, обеспечивающую их сохранность при перевозке (коробка, чехол), могут быть приняты к перевозке бесплатно, если общий вес багажа, (включая ручную кладь) пассажира не превышает 10, 20, 30 кг, согласно приобретённому тарифу.

8.2.4 Авиакомпания или Обслуживающая компания по просьбе пассажиров, имеющих общую цель поездки, подтвержденную документально (номера Билетов следуют один за другим, или Билеты приобретены в одном и том же агентстве в один и тот же день, или следует семья, или группа пассажиров летит в командировку) и следующих вместе по одному маршруту в один и тот же пункт назначения на одном воздушном судне, предоставляет объединенную норму бесплатного провоза багажа (сумма норм провоза багажа на каждого пассажира).

8.2.5 Объединение касается только норм бесплатного провоза багажа в том числе ручной клади.

8.3 Зарегистрированный багаж

8.3.1 Багаж Пассажира принимается к перевозке при его регистрации в аэропорту отправления или другом пункте регистрации под ответственность Авиакомпании за его сохранность, называется – зарегистрированный, маркируется номерной багажной биркой, оформляется Багажной Ведомостью. (**Приложение 8.1, 8.2, 8.3)**

8.4 Вещи, находящиеся при пассажире (ручная кладь)

8.4.1 Вещи, находящиеся при пассажире (ручная кладь), являются незарегистрированным багажом. Ручная кладь на ВС Авиакомпании включается в норму бесплатного провоза багажа и перевозится по норме бесплатного провоза багажа на данный тип ВС. В целях обеспечения авиационной безопасности, охраны жизни, здоровья пассажиров и членов экипажей воздушных судов в ручной кади не должны перевозиться предметы и вещества, запрещенные к перевозке на воздушном транспорте по условиям авиационной безопасности.

8.4.2 В качестве ручной клади может перевозиться не более одного места, габариты которого не превышают 45х35х15 см., массой до 5 кг для пассажиров экономического и бизнес классов. Ручная кладь размещается под впереди стоящим креслом.

8.4.3 Авиакомпания или Обслуживающая организация при оформлении ручной клади, перевозимой в салоне воздушного судна, обязана выдать пассажиру на каждое предъявленное место бирку «Ручная кладь» и записать его массу в багажную квитанцию. **(Приложение 8.2)**

8.4.4 В исключительных случаях, по разрешению Авиакомпании, в салоне воздушного судна могут перевозиться вещи массой более установленной нормы (в счет нормы бесплатного провоза багажа), не превышающие по размерам габариты ручной клади, требующие особых мер предосторожности при перевозке.

8.4.5 Электронные имитаторы курения и запасные элементы питания к ним рекомендуется перевозить исключительно в ручной клади при условии, что, сигареты остаются в ручной клади на протяжении всего полета и находятся в нерабочем состоянии.

8.4.6 Пассажир обязан сам заботиться о сохранности ручной клади, перевозимой в салоне воздушного судна. Пассажир при выходе обязан забрать с собой размещенную на борту воздушного судна ручную кладь. В случае перерыва в выполнении рейса, указанного в перевозочном документе, пассажир при высадке с борта воздушного судна обязан забрать с собой размещенную там ручную кладь.

8.5 Платный (сверхнормативный) и негабаритный багаж (ручную кладь)

8.5.1 Пассажир обязан заранее информировать Авиакомпанию о предполагаемых массе и количестве мест багажа (ручной клади) сверх установленной нормы, при этом обязательно осуществляется бронирование такого багажа.

8.5.2 Пассажир обязан оплатить перевозку багажа (ручную кладь), превышающего норму бесплатного провоза, по установленному Авиакомпанией тарифу.

8.5.3 Если пассажир предъявил к перевозке багажа больше, чем было предварительно согласовано с Авиакомпанией (забронировано) и оплачено, то такое количество багажа (ручной клади) может быть принято к перевозке только при наличии на воздушном судне свободной провозной емкости и оплаты пассажиром.

8.5.4 Авиакомпания имеет право ограничить перевозку или отказать в перевозке багажа (ручной клади) пассажира, вес которого превышает установленную Авиакомпания норму бесплатного провоза, если такая перевозка не была предварительно согласована с Авиакомпанией.

8.5.5 Если в пункте отправления пассажир предъявил к перевозке багаж по весу и количеству мест меньше, чем было предварительно забронировано и оплачено, разница в оплате между заявленным и фактическим весом сверхнормативного багажа подлежит возврату в соответствии с правилами применения тарифов Авиакомпании.

8.5.6 Пассажир в пути следования по маршруту перевозки имеет право уменьшить или с согласия Авиакомпании увеличить массу и количество мест перевозимого багажа.

8.5.7 В случае увеличения пассажиром в пути следования массы и/или количества мест перевозимого багажа он обязан оплатить стоимость перевозки багажа, масса или габариты которого превышают установленную норму бесплатного провоза багажа ранее оплаченной перевозки. В случае уменьшения пассажиром в пути следования массы перевозимого багажа, никаких перерасчетов по ранее произведенной оплате за багаж Авиакомпанией не производится.

8.5.8 Пассажир при бронировании места на воздушном судне или приобретении пассажирского Билета обязан информировать Авиакомпанию или Обслуживающую организацию о перевозке негабаритного багажа.

8.5.9 Негабаритный багаж принимается к перевозке при условии, что размеры загрузочных люков и багажно - грузовых отсеков воздушного судна позволяют производить его погрузку (выгрузку) на (из) воздушного судна и размещение на борту воздушного судна. Данный багаж должен иметь ручки для переноски и приспособления для его крепления при перемещении к воздушному судну, от воздушного судна и на борту воздушного судна.

8.5.10 Авиакомпания имеет право отказать в приеме к перевозке негабаритного багажа.

8.5.11 При необходимости в перевозке сверхнормативного и (или) негабаритного багажа воздушными судами нескольких авиакомпаниями, авиакомпания, оформляющий перевозочные документы (бронирование Билета) на этот багаж, должен получить согласие этих авиакомпаний на такую перевозку.

8.6 Квитанция для оплаты сверхнормативного багажа

8.6.1 Квитанция для оплаты сверхнормативного багажа удостоверяет оплату пассажиром перевозки багажа, подлежащего оплате.

8.6.2 Квитанция для оплаты сверхнормативного багажа должна обязательно состоять из полетных (от одного до четырех) и пассажирского купонов, выполненных по утвержденной форме. (**Приложение 3 к главе 6)**

8.7 Перевозка багажа (ручной клади) в салоне воздушного судна

8.7.1 Багаж (ручная кладь) пассажира, требующий особых мер предосторожности во время перевозки (кино -, фото -, теле -, видео - радиоаппаратура, электронные и оптические приборы, оргтехника, музыкальные инструменты, хрупкие и бьющиеся предметы), может быть перевезен в салоне воздушного судна.

8.7.2 Перевозка багажа (ручной клади) в салоне воздушного судна оформляется и осуществляется по предварительному согласованию с Авиакомпанией. Пассажир обязан информировать Авиакомпанию или Обслуживающую организацию о перевозке багажа (ручной клади) в салоне воздушного судна при оформлении бронирования перевозки или приобретении Билета и оплатить отдельное место для этого багажа.

8.7.3 На перевозку багажа (ручной клади) в салоне воздушного судна оформляется отдельный Билет, стоимость которого составляет 100% тарифа, по которому оформлена перевозка сопровождающего его пассажира.

8.7.4 Вес одного места багажа (ручной клади), перевозимого в салоне воздушного судна, не должен превышать 80 кг, а его размеры должны позволять разместить его на отдельном пассажирском кресле. Упаковка багажа (ручной клади), перевозимого в салоне воздушного судна, должна обеспечивать его крепление на пассажирском кресле и обеспечивать сохранность вложенного.

8.7.5 Доставка багажа, перевозимого в салоне воздушного судна, к борту воздушного судна, его подъем, размещение в салоне воздушного судна, снятие с борта воздушного судна, и доставка от воздушного судна производится пассажиром, перевозящим данный багаж.

8.7.6 В целях исключения создания помех в системах связи и управления воздушного судна, во время набора высоты и снижения ВС, Пассажиру запрещается пользоваться портативными компьютером, фото - и видеокамерой, видеомагнитофоном, мобильным телефоном и другими электронными приборами, кроме слухового аппарата, кардиологического оборудования, электронного будильника, калькулятора.

8.8 Требования к содержимому багажа (ручной клади)

8.8.1 В целях обеспечения безопасности полетов не принимаются к перевозке в качестве багажа (ручной клади):

- предметы, которые могут причинить вред воздушному судну, лицам или имуществу, находящимся на борту воздушного судна, животные и птицы (за исключением комнатных животных (птиц) и служебных собак), насекомые, рыбопосадочный материал, пресмыкающиеся, грызуны, подопытные и больные животные, а также предметы и вещества, перевозка которых запрещена законом Российской Федерации и постановлениями Правительства, правилами и предписаниями государственных органов Российской Федерации, международными документами в области гражданской авиации, международными соглашениями Российской Федерации, документами государственных органов любой страны на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка;
- взрывчатые вещества, средства взрывания и предметы, ими начиненные;
- сжатые и сжиженные газы;
- легковоспламеняющиеся жидкости;
- воспламеняющиеся твердые вещества;
- окисляющие вещества и органические перекиси;
- токсичные вещества;
- радиоактивные материалы;

- едкие и коррозирующие вещества;
- ядовитые и отравляющие вещества;
- оружие огнестрельное, холодное, пневматическое и газовое;
- другие материалы и вещества, которые могут быть использованы в качестве орудия нападения на пассажиров, экипаж воздушного судна, а также создающие угрозу полета воздушного судна.

8.8.2 Изделия и вещества, которые могут перевозиться в ограниченном количестве в качестве зарегистрированного багажа пассажира:

- арбалеты, ружья для подводной охоты, шашки, сабли, тесаки, ятаганы, палаши, мечи, шпаги, штыки, кинжалы, ножи: охотничьи, ножи с выбрасывающимися клинками, с запирающими замками, имитаторы любого вида оружия;
- хозяйственно-бытовые ножи (ножницы) с длиной клинка (лезвия) свыше 60 мм;
- алкогольные напитки с содержанием более 24%, но не более 70% алкоголя по объему в емкостях вместимостью не более 5л., в таре, предназначенной для розничной торговли - не более 5 л. на одного пассажира;
- аэрозоли, предназначенные для использования в спортивных или бытовых целях, выпускные клапаны баллончиков, которых защищены колпачками от самопроизвольного выпуска содержимого в емкостях вместимостью не более 0,5 кг или 500 мл - не более 2 кг или 2 л на одного пассажира.

8.8.3 В вещах, находящихся при пассажирах (ручная кладь):

- термометр медицинский - один на пассажира;
- тонометр ртутный в стандартном футляре - один на пассажира;
- барометр или манометр ртутный, упакованный в герметичный контейнер и опечатанный пломбой отправителя;
- одноразовые зажигалки - одна на пассажира;
- сухой лед для охлаждения скоропортящихся продуктов - не более 2 кг на пассажира, не более 10 пассажиров на рейсе;
- 3% перекись водорода - не более 100 мл на пассажира;
- жидкости, гели и аэрозоли, относящиеся к неопасным: в емкостях вместимостью не более 100 мл (или эквивалентной емкостью в других единицах измерения объема), упакованные в надежно закрывающийся прозрачный пластиковый пакет объемом не более 1 л один пакет на пассажира.

Жидкости в контейнерах емкостью более 100 мл к перевозке не принимаются даже в том случае, если емкость заполнена лишь частично. Исключение по перевозке имеют лекарства, специальные диетические потребности, детское питание, в том числе материнское молоко, в количестве, необходимом во время полёта.

8.8.4 Жидкости, приобретенные в магазинах беспошлинной торговли в аэропорту или на борту воздушного судна, должны быть упакованы в надежно запечатанный (опломбированный) пластиковый пакет, обеспечивающий идентификацию доступа к содержимому пакета в течение полета, на котором имеется достоверное подтверждение того, что, эта покупка произведена в аэропортовых магазинах беспошлинной торговли или на борту воздушного судна в день (дни) поездки.

8.8.5 Администрация Авиакомпании вправе принимать решение о введении дополнительных мер по обеспечению авиационной безопасности на рейсах с повышенной опасностью, вследствие чего запрещать перевозку в салоне воздушного судна следующих предметов: штопоры, иглы для подкожных инъекций (если не будет представлено

медицинское обоснование), вязальные спицы. ножницы с длиной лезвия более 60 мм, складные (без фиксатора) дорожные перочинные ножи с длиной лезвия более 60 мм.

8.8.6 Изделия и вещества, которые могут перевозиться в качестве зарегистрированного багажа пассажира с разрешения Авиакомпании:

- только одним пассажиром не более двух небольших баллонов с двуокисью углерода или другим соответствующим газом категории 2.2 ТИ ИКАО, вставленный в самонадувающийся спасательный жилет для целей надувания, плюс не более двух запасных зарядов к нему;
- выделяющее тепло изделия (т.е. оборудование, приводимое в действие батареей, такие как подводные фонари, и паяльное оборудование, которое при случайном включении будет выделять большое количество тепла и может вызвать пожар) могут перевозиться только в ручной клади. Выделяющий тепло компонент или источник энергии должен быть снят, чтобы исключить непреднамеренное функционирование при перевозке.
- небольшие баллоны (массой до 10 кг) с газообразным кислородом или воздухом, необходимые для медицинских целей;
- кресла-каталки для перевозки больных или другие, приводимые в действие батареей подвижные средства, снабженные не протекающими батареями и провозимые в зарегистрированном багаже, при условии, что клеммы батареи защищены от коротких замыканий, и батарея надежно прикреплена к креслу-каталке или подвижному средству;
- кресла-каталки для перевозки больных или другие приводимые в действие батареей подвижные средства, снабженные протекающими батареями и перевозимые в зарегистрированном багаже, при условии, что кресло-каталку или подвижное средство можно грузить, размещать, крепить и выгружать только в вертикальном положении, и при условии, что батарея отключена, клеммы батареи защищены от короткого замыкания, и батарея надежно прикреплена к креслу - каталке или подвижному средству.

Если кресло-каталку или подвижное средство не представляется возможным грузить, крепить и выгружать только в вертикальном положении, батарею необходимо снять, затем кресло-каталку или подвижное средство можно перевозить без ограничений как зарегистрированный багаж.

Снятую батарею необходимо перевозить в прочных жестких упаковочных комплектах, при этом:

- упаковочные комплекты должны исключать утечку и не пропускать жидкость батареи; необходимо также обеспечивать защиту от опрокидывания путем крепления к поддонам или путем их крепления в грузовых отсеках с помощью надлежащих крепежных средств, например, с помощью затяжных лент, скоб или опор;
- батареи необходимо защищать от коротких замыканий, крепить вертикально в таких упаковочных комплектах и обкладывать достаточным количеством совместимых абсорбирующих материалов, чтобы полностью впитывать содержащуюся в них жидкость;
- на такие упаковочные комплекты необходимо наносить знак размещения упаковки, маркировку «батарея жидкостная, с креслом-каталкой» или «батарея жидкостная, с подвижным средством» и знак коррозионной опасности.

8.8.7 Командир воздушного судна должен сообщать пассажиру местонахождение кресла-каталки для перевозки больных или подвижного средства с установленной

батареей, или местонахождение упакованной батареи. Рекомендуется, чтобы пассажир заблаговременно
согласовал действия с Авиакомпанией, кроме того, на батареи, которые являются протекающими, следует, по мере возможности, устанавливать вентиляционные пробки, предотвращающие утечку.

8.8.8 Овощи и фрукты массой свыше 5 кг принимаются к перевозке только в качестве багажа, упакованного в тару, пригодную к перевозке.

8.8.9 Пассажир не должен включать в свой зарегистрированный багаж хрупкие и скоропортящиеся предметы, денежные знаки, ювелирные изделия, драгоценные металлы, компьютеры, электронные средства связи, изделия из серебра, денежные обязательства, ценные бумаги или другие ценности, деловые документы, паспорта, иные удостоверения личности, медикаменты, ключи и другие подобные предметы.

8.8.10 Пассажир несет ответственность за перевозку в багаже предметов, запрещенных к перевозке или сданных для перевозки без соблюдения требований и условий перевозки, установленных настоящим Руководством.

8.9 Перевозка оружия, боеприпасов и специальных средств

8.9.1 Воздушная перевозка оружия, боевых припасов и специальных средств (далее оружие), осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации, ИКАО и разработанных на их основе нормативных документов федеральных органов исполнительной власти, законами других государств и международными договорами Российской Федерации, а также в соответствии с действующей у Авиакомпании «Инструкцией о порядке перевозки воздушными судами оружия, боеприпасов и патронов к нему, специальных средств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета».

8.9.2 Пассажиру во время полета запрещается иметь в салоне воздушного судна:

- огнестрельное, газовое, пневматическое, холодное и механическое оружие всех видов;
- пистолеты, револьверы, винтовки, карабины и другое огнестрельное, газовое,
  пневматическое оружие, электрошоковые устройства и их имитаторы;
- любые макеты и муляжи оружия (в том числе детские игрушки);
- арбалеты, ружья для подводной охоты, шашки, сабли, тесаки, ятаганы, палаши, мечи, шпаги, штыки, кинжалы, кортики, стилеты, ножи: охотничьи, десантные, финские, штыки-ножи, ножи с выбрасывающимся клинком, с запирающимися замками, а также хозяйственно-бытовые ножи независимо от их назначения;
- взрывчатые вещества, средства взрывания и предметы, ими начиненные: порох всякий, в любой упаковке и любом количестве; патроны боевые (в том числе малокалиберные);
- патроны к газовому оружию;
- капсюли (пистоны охотничьи);
- пиротехнические средства: сигнальные и осветительные ракеты;
- патроны сигнальные, посадочные шашки, дымовые патроны, шашки, спички подрывника, бенгальские огни, петарды железнодорожные;
- тротил, динамит, тол, аммомонал и другие взрывчатые вещества;
- капсюли - детонаторы, электродетонаторы, электровоспламенители, детонирующий и огнепроводящий шнур.

8.9.3 Оружие пассажира, имеющего право на его хранение и ношение, в обязательном порядке передается уполномоченным лицам из числа персоналов службы

авиационной безопасности (далее - САБ) и членов экипажей воздушных судов Авиакомпании для временного хранения в аэропорту отправления и выдается владельцу по окончании полета в аэропорту назначения.

8.9.4 Прием оружия к перевозке, оформление необходимых документов, доставку на борт воздушного судна в аэропорту отправления и выдачу оружия в аэропорту назначения осуществляют совместно уполномоченные персонал САБ аэропорта, и сотрудники линейного пункта полиции (далее - ЛПП).

8.9.5 Прием оружия оформляется уполномоченным персоналом САБ совместно с сотрудником ЛПП специальным актом, составленным в 3-х экземплярах, который подписывается уполномоченным персоналом САБ, сотрудником ЛПП и владельцем оружия:

- первый экземпляр акта после подписания членом экипажа (бортмехаником, бортинженером) о принятии оружия на борт ВС приобщается к багажной ведомости СОПАП и хранится в течении 1 года;
- второй экземпляр акта в качестве сопроводительного документа предаётся экипажу, в аэропорту назначения уполномоченное лицо расписывается в нем о получении оружия у члена экипажа и приобщается к полетной документации;
- третий экземпляр акта выдается пассажиру, данный экземпляр является основанием для получения оружия в аэропорту назначения.

8.9.6 Сотрудниками Федеральной службы охраны Российской Федерации, Государственной фельдъегерской службы при Правительстве Российской Федерации, имеющими соответствующие командировочные предписания, находящимися при исполнении своих служебных обязанностей, оружие для временного хранения на период полета не передается.

8.9.7 Согласно Постановлению Правительства РФ от 21 июля 1998 г. N 814 «О мерах по регулированию оборота гражданского и служебного оружия и патронов к нему на территории Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями), перевозка оружия осуществляется в упакованном виде, в запираемом и запечатываемом металлическом ящике или специальном мешке, который должен находиться в изолированном багажном или грузовом отсеке воздушного судна. Один пассажир может перевозить до 1000 патронов, они обязательно должны быть в заводской упаковке, их общий вес не должен превышать 5 килограмм и 5 единиц оружия. Общее количество ограничивается габаритами ящика.

8.9.8 Передача оружия пассажиру в аэропорту назначения осуществляется уполномоченным персоналом САБ по предъявлению пассажиром-владельцем оружия третьего экземпляра акта, документа, удостоверяющего его личность, документа на право ношения и хранения оружия, а в необходимых случаях - соответствующего разрешения на его ввоз на территорию Российской Федерации и вывоз из Российской Федерации. Оружие выдается владельцу после росписи в третьем экземпляре акта.

8.9.9 Невостребованное пассажиром оружие в аэропорту назначения сдается персоналом службу авиационной безопасности в органы внутренних дел.

8.10 Перевозка комнатных животных и птиц

8.10.1 Перевозка комнатных животных (птиц), служебных собак воздушным транспортом осуществляется в качестве зарегистрированного багажа по согласованию с Авиакомпанией только в сопровождении взрослого пассажира.

8.10.2 Перевозка животных и птиц массой свыше 8 кг. в салоне ВС не допускается. В отдельных случаях Авиакомпания оставляет за собой право принять иное решение.

8.10.3 Не принимаются к перевозке в качестве багажа крупный домашний скот, дикие, хищные, подопытные животные, пресмыкающиеся, грызуны, насекомые, пчелы и рыбопосадочный материал.

8.10.4 К перевозке на одном ВС допускается не более 3 (трех) неантагонистических животных. Запрещено размещение пассажиров, перевозящих животных в контейнерах до 8 кг вблизи аварийных выходов ВС. Пассажирам совершающим поездку с комнатными животными (собаки, кошки) предоставляются места в конце салона ВС. Если регистрация произведена в начальные ряды салона, вблизи аварийных выходов, кухни, туалета, то Авиакомпания вправе пересадить пассажира в конец салона ВС.

8.10.5 Пассажир обязан информировать Авиакомпанию перевозке животных (птиц) и служебных собак при оформлении бронирования перевозки или приобретении им пассажирского Билета.

8.10.6 Перевозка комнатных животных (птиц) принимаются к перевозке только в сопровождении совершеннолетних пассажиров. Пассажир, сопровождающий животное (птицу) при перевозке воздушным транспортом, должен иметь и представить при регистрации пассажирского Билета действующие документы (сертификаты) о здоровье животного (птицы), выданные компетентными органами в области ветеринарии, а также другие документы, предусмотренные законодательством Российской Федерации, международными договорами и законодательством страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка.

8.10.7 Животное (птица) и служебные собаки при перевозке в салоне воздушного судна при перевозке воздушным транспортом должно быть помещено в упаковочный контейнер (клетку или корзину), достаточных размеров с доступом воздуха и крепким замком. Дно контейнера (клетки или корзины) должно быть водонепроницаемым и покрыто абсорбирующим материалом, по периметру дна должен быть борт, исключающий просыпание абсорбирующего материала. Клетки птиц должны быть покрыты плотной светонепроницаемой тканью.

Домашние животные (при регистрации авиабилетов, в зоне досмотра багажа и ручной клади, а также в салоне воздушного судна) должны находиться в контейнере (клетке) или в сумке - переноске. Контейнер (клетка), сумка-переноска с животными должны быть размещены у ног или на руках у пассажира. Категорически запрещено размещать контейнер (клетку), сумку-переноску с домашними животными на пассажирском кресле.

Авиакомпания АО «Ижавиа» не несет ответственность за любое ухудшение состояния здоровья животного, которое может происходить до, в течение и после вылета воздушного судна, а также оставляет за собой право отказать в перевозке домашнего животного на воздушном судне.

8.10.8 Вес комнатного животного (птицы) и служебной собаки, вес контейнера (клетки) и пищи, предназначенной для питания животного (птицы) и служебной собаки, не включается в норму бесплатного провоза багажа и оплачивается пассажиром в соответствии с тарифом, установленным Авиакомпанией.

8.10.9 Собаки-проводники, сопровождающие пассажиров с отсутствием зрения, перевозятся в салоне воздушного судна бесплатно сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа, при наличии соответствующей дрессировки, что удостоверяется сертификатом, при условии, что на такой собаке имеется ошейник и намордник, и она привязывается к креслу у ног владельца. Пассажирам, лишенным зрения, сопровождаемым собакой - проводником, предоставляются места в конце салона воздушного судна.

8.10.10 Прием к перевозке животных и птиц производится при условии, что пассажир берет на себя всю ответственность за них. Авиакомпания не несет

ответственности за вред, причиненный третьим лицам, такими животными и птицами, а также не несет ответственности перед таким пассажиром в случае отказа в ввозе или провозе таких животных и птиц через любую страну или территорию.

8.10.11 Перевозка служебной собаки в салоне воздушного судна с согласия Авиакомпании может быть произведена при предъявлении Авиакомпании документа, подтверждающего, что пассажир, сопровождающий служебную собаку, является персоналом кинологической службы федерального органа исполнительной власти, и документа, подтверждающего специальное обучение служебной собаки. Служебная собака, перевозимая в салоне воздушного судна, должна иметь ошейник и намордник и быть привязана к креслу у ног пассажира, который ее сопровождает.

8.10.12 Пассажир обязан соблюдать все требования Авиакомпании, и обязан возместить Авиакомпании все убытки и дополнительные расходы в случае причинения животным (птицей) вреда воздушному судну, багажу других пассажиров, здоровью и/или жизни других пассажиров.

8.11 Перевозка дипломатического багажа

8.11.1 Дипломатический багаж – это дипломатическая почта (корреспонденция), перевозимая в пункт назначения в сопровождении курьера (персонала специальной связи, фельдъегеря) в пассажирском салоне ВС.

8.11.2 Дипломатический багаж упакован в соответствующую тару, опечатан и является неприкосновенным, не подлежит досмотру. Регистрация персонала специальной связи, фельдъегеря и оформления дипломатического багажа производится до начала регистрации пассажиров, во время регистрации – вне очереди Предполетный досмотр персонала специальной связи, фельдъегеря и их ручной клади (за исключением мест с дипломатическим багажом) проводится на общих основаниях. Посадка персонала специальной связи, фельдъегеря на борт ВС, осуществляется до начала общей посадки пассажиров.

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО
(стр. 107-113)

ПРИЛОЖЕНИЯ К ГЛАВЕ 8

Приложение 8.1 – Багажная ведомость

БАГАЖНАЯ ВЕДОМОСТЬ

ёт № _____ Тип _____ Рейс № _____ Дата _____

правления _____ А/п назначения _____

багажных рок и лочных танций	Цвет бирок	Количество мест багажа	Номера багажных помещений и контейнеров	Вес (кг) контейнера с багажом
	Всего ...			

ебные отметки _____

вил в самолёт кладовщик а/п отправления _____

ял _____ мест Бортпроводник _____

ял _____ мест _____

ял _____ мест _____

ял _____ мест Кладовщик а/п назначения _____

Составляется на каждый пункт разгрузки в 3-х экземплярах: 1-й экземпляр следует с багажом и передаётся кладовщику а/п назначения; 2-й экземпляр остаётся у бортпроводника; 3-й экземпляр остаётся в а/п отправления.

т. Зак. 999-08—5000.

Приложение 8.1 – Багажная ведомость (Продолжение)

Отметки о неисправности при перевозке багажа

Подписи лиц, ответственных
за сохранность багажа _____

Данные по итогам раздачи багажа (заполняется а/п назначения)

	Количество мест (штук)	Номера багажных бирок
Сдано отрывных талонов-бирок		
Не востребовано багажа		
Обнаружено: а) засланного		
б) бездокументного		
Не оказалось багажа		

Кладовщик а/п назначения _____

Проверил _____
(должность и фамилия)

Приложение 8.2 – Багажная квитанция

BAGGAGE MANIFEST
БАГАЖНАЯ ВЕДОМОСТЬ

IZHEVSK AIRPORT
АЭРОПОРТ ИЖЕВСК

OWNER or OPERATOR
Владелец или Оператор: ОАО ИЖАВИА

Page 1 of 1

FLIGHT № / № Рейса	AIRCRAFT Reg+Type+Park / № ВС	Тип ВС Стоянка	EMBARKATION / А/п вылета	DATE / Дата	TIME / Время
ИЖ3301	42455	ЯК2	ИЖЕВСК	02.02	07:00

Baggage tag numbers (checked) / Номера багажных бирок (зарег)	Color / Цвет	Pcs / Мест	Weight / Вес	Cont. № / № Конт.	Loading Загрузка: Hold / Багажник	Loading Загрузка: Compartment / Отсек
		ДОМОДЕДОВО				
ЭКОНОМ		25	322			
0000008879-889, 0000048782-795	Зеленый	25				

	Pcs / Мест	Weight / Вес	Pieces in letters / Количество мест прописью	Signature of agent / Подпись агента СОПП
Total luggage / Всего	25	322		
Transfer / Из них трансферного	0	0		
Total / Всего	25	322	двадцать пять	

Internal remarks
Служебные отметки

Accepted / Принял ____ seats / мест — Departure A/P loader / Грузчик а/п отправления
Accepted / Принял ____ seats / мест — Flight attendant / Бортпроводник
Accepted / Принял ____ seats / мест — Destination A/P loader / Грузчик а/п назначения

Comments about baggage irregularity in transportation
Отметки о неисправности при перевозке багажа

Signatures of persons responsible for baggage integrity
Подписи лиц, ответственных за сохранность багажа

Baggage dispensing results / Данные по итогам раздачи багажа

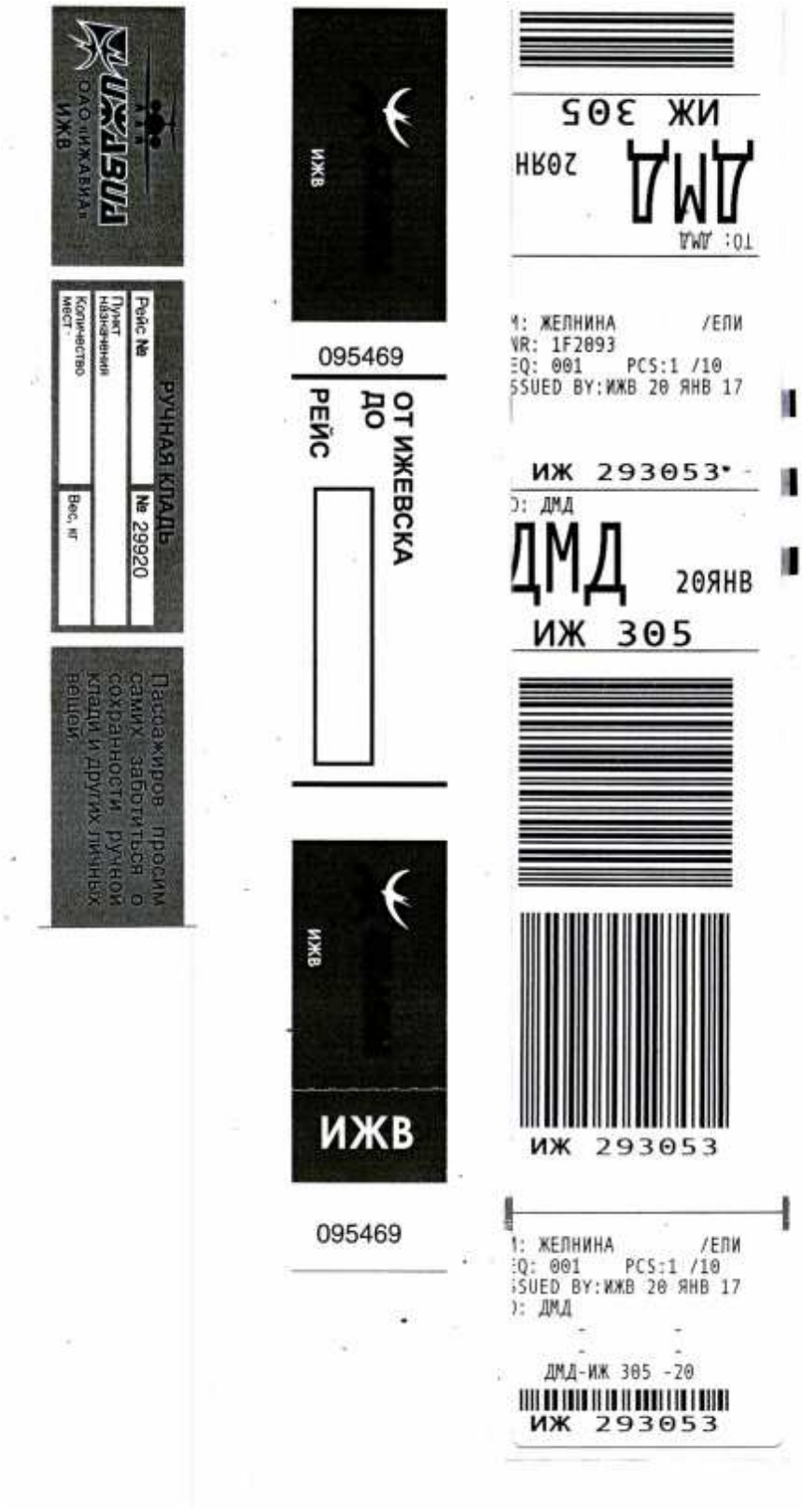
	Number of pieces (items) / Количество мест (штук)	Baggage tags numbers / Номера багажных бирок
Returned baggage tags / Сдано отрывных талонов-бирок		
Unclaimed baggage / Не востребовано багажа		
Found / Обнаружено — a) mishandled / а) заспанного		
b) undocumented / б) бездокументного		
Baggage not found / Не оказалось багажа		

Destination A/P PTD supervisor
Агент СОПП а/п назначения

Checked / Проверил

ISSUE DATE / Сформировано 02.02.16 17:42

Приложение 8.3 – Багажные бирки



ГЛАВА 9 ПРЕКРАЩЕНИЕ ДОГОВОРА ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА

9.1 Отказ пассажира от перевозки

9.1.1 Пассажир вправе отказаться от перевозки в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

9.1.2 Вынужденным отказом пассажира от перевозки признается отказ, в случае:

- отмены или задержки рейса, указанного в билете;
- изменения Авиакомпанией маршрута перевозки;
- выполнения рейса не по расписанию;
- несостоявшейся отправки пассажира из-за невозможности предоставить ему место на рейс и дату, указанные в билете;
- несостоявшейся перевозки пассажира на воздушном судне, вызванной задержкой пассажира в аэропорту из-за продолжительности проведения его досмотра, если при досмотре багажа или личном досмотре пассажира не было обнаружено запрещенных к перевозке веществ и предметов;
- необеспечения Авиакомпанией стыковки рейсов в случае выполнения единой перевозки;
- внезапной болезни пассажира либо болезни или смерти члена его семьи или близкого родственника, совместно следующего с ним на воздушном судне, что подтверждено медицинскими документами, а также в случае болезни (при предъявлении справки по уходу за больным) или смерти члена семьи пассажира или близкого родственника, не следующего совместно с пассажиром на воздушном судне, при этом родство должно быть подтверждено соответствующими документами, а болезнь или смерь должны быть подтверждены медицинскими документами;
- неправильного оформления билета Авиакомпанией или уполномоченным агентом;
- продажа сверхустановленной нормы или наличие других нарушений в продаже;
- уменьшение установленной предварительной нормы продажи билетов или замене воздушного судна на судно с меньшей пассажировместимостью.

9.1.3 Под членами семьи понимаются супруги, родители и дети (усыновители и усыновленные), под близкими родственниками – дедушки, бабушки и внуки, полнородные и неполнородные братья и сестры.

9.1.4 Медицинские документы на иностранных языках должны быть переведены на русский язык и нотариально заверены. К медицинским документам относятся:

- справка (оригинал);
- больничный лист (копия);
- выписка из истории болезни (оригинал);
- выписной эпикриз (оригинал);

9.1.5 Все документы должны соответствовать следующим требованиям:

наличие четкого и читабельного названия медицинского учреждения, выдавшего документ;

- четко читаемая должность и фамилия лица, выдавшего документ;
- соответствие дат болезни и дат противопоказаний к перевозке, указанным в документе, датам по возвращаемой перевозке;
- наличие диагноза, который может содержать название болезни или обозначается как «заболевание»;

- наличие не менее двух печатей: личной печати врача (лечащего или главного) и печати медицинского учреждения, в оттиске которой должно быть полное наименование медицинского учреждения.

9.1.6 Вынужденный возврат/обмен по медицинским показаниям запрещен в случае неявки на рейс и не уведомлении Авиакомпании о невозможности совершать перевозку. В подобных случаях пассажир должен обратиться за возвратом в претензионную комиссию авиакомпании.

9.1.7 Вынужденный обмен может быть произведен только при наличии мест в подклассе, по которому оформлен авиабилет, на желаемую дату в случаях:

- внезапной болезни пассажира либо болезни или смерти члена его семьи, совместно следующего с ним на воздушном судне, что подтверждено медицинскими документами;
- не предоставления пассажиру обслуживания по классу, указанному в билете;
- неправильного оформления билета Авиакомпанией или уполномоченным агентом;
- продажа сверхустановленной нормы или наличие других нарушений в продаже;
- уменьшение установленной предварительной нормы продажи билетов или замене воздушного судна на судно с меньшей пассажировместимостью.

9.1.8 В случае вынужденного отказа пассажира от перевозки Авиакомпания делает отметку в перевозочном документе либо выдает пассажиру документ, подтверждающий обстоятельства.

9.2 Расторжение Авиакомпанией в одностороннем порядке Договора воздушной перевозки пассажира

9.2.1 Авиакомпания может в одностороннем порядке расторгнуть Договор воздушной перевозки пассажира:

- нарушение пассажиром, грузовладельцем, грузоотправителем паспортных, таможенных, санитарных и иных установленных законодательством Российской Федерации требований в части, касающейся воздушной перевозки, при международных воздушных перевозках также правилами, определенными соответствующими органами государства вылета, назначения или транзита;
- отказ пассажира, грузовладельца, грузоотправителя выполнять требования, предъявляемые к ним федеральными авиационными правилами;
- если состояние здоровья пассажира воздушного судна требует особых условий воздушной перевозки либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, а равно создает беспорядок и неустранимые неудобства для других лиц;
- отказ пассажира воздушного судна оплатить провоз своего багажа, вес которого превышает установленные нормы бесплатного провоза багажа;
- отказ пассажира воздушного судна оплатить перевоз следующего с ним ребенка, за исключением случаев, предусмотренных подпунктом 3 пункта 2 статьи 106 Воздушного кодекса Российской Федерации;
- нарушение пассажиром воздушного судна правил поведения на борту воздушного судна, создающее угрозу безопасности полета воздушного судна либо угрозу жизни или здоровью других лиц, а также невыполнение пассажиром воздушного судна распоряжений командира воздушного судна, предъявленных в соответствии со статьей 58 Воздушного кодекса Российской Федерации;

- наличие в вещах, находящихся при пассажире, а также в багаже, грузе запрещенных к воздушной перевозке предметов или веществ.

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО
(стр.117-122)

ГЛАВА 10 ВОЗВРАТ ДЕНЕЖНЫХ СУММ, УПЛАЧЕННЫХ ЗА ПЕРЕВОЗКУ

10.1 Общие положения

10.1.1 Возврат провозной платы, уплаченной за перевозку, производится Авиакомпанией или по его поручению уполномоченным агентом по месту оплаты перевозки. Возврат производится в соответствии с правилами применения тарифов Авиакомпании, а также иными применимыми внутренними правилами Авиакомпании.

10.1.2 Если пассажиром заключен договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки, возврат провозной платы, уплаченной за перевозку, производится Авиакомпанией или, по его поручению, уполномоченным агентом по месту оплаты перевозки. Возврат производится в соответствии с условиями применения тарифов, Авиакомпании, а также иными применимыми внутренними правилами Авиакомпании.

10.2 Порядок предъявления требования о возврате

10.2.1 Возврат сумм по неиспользованному перевозочному документу, ордеру разных сборов и/или EMD производится в течение срока действия перевозочного документа, и/или ордера разных сборов и/или EMD, если иное не оговорено условиями применения тарифов Авиакомпании.

10.2.2 Возврат провозной платы производится на основании неиспользованного (частично использованного) перевозочного документа, ордера разных сборов, квитанции для оплаты сверхнормативного багажа, квитанции разных сборов, EMD лицу, указанному в перевозочном документе, ордере разных сборов, квитанции для оплаты сверхнормативного багажа, квитанции разных сборов, EMD при предъявлении документа, удостоверяющего его личность, или управомоченному лицу – при предъявлении документа, удостоверяющего личность, и документа, подтверждающего право на получение денежных сумм (доверенности, удостоверенной нотариально - для физических лиц или доверенности, выданной за подписью уполномоченного органа юридического лица - для представителей юридических лиц).

10.2.3 Возврат провозной платы по неиспользованному (частично использованному) бумажному перевозочному документу производится только по предъявлении Авиакомпании или его уполномоченному агенту пассажирского купона и неиспользованных полетных купонов пассажирского Билета, а также ордера разных сборов, квитанции для оплаты сверхнормативного багажа, квитанции разных сборов, экземпляров грузовой накладной.

10.2.4 Возврат сумм по неиспользованному (частично использованному) Билету в электронной форме производится при предъявлении документов, удостоверяющих личность лица, данные которого использовались при оформлении электронного Билета.

10.3 Возврат денежных сумм, уплаченных за перевозку

10.3.1 Возврат пассажирам провозной платы производится в порядке, установленном Правилами формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации, утвержденными Приказом Министерства транспорта РФ от 25.09.2008 г. № 155.

10.3.2 Возврат пассажирам денежных сумм, уплаченных за перевозку, выполняемую по договору фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), производится лицом, которому пассажир оплатил стоимость перевозки, выполняемой по договору фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), в порядке, установленном законодательством.

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО
(стр.124-128)

ГЛАВА 11 ПРАВИЛА ПОВЕДЕНИЯ ПАССАЖИРА

11.1 Общие положения

11.1.1 Пассажир обязан соблюдать законодательство Российской Федерации, международные договоры Российской Федерации и законодательство страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка пассажиров, багажа (ручной клади), касающиеся перевозки пассажиров, багажа, выполнения требований по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности.

11.1.2 Командир воздушного судна имеет право применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна и отказываются подчиняться распоряжениям командира воздушного судна. По прибытии воздушного судна на ближайший аэродром командир воздушного судна имеет право удалить таких лиц с воздушного судна, а в случае совершения деяния, содержащего признаки преступления или административного правонарушения, передать их правоохранительным органам. Такие лица могут быть привлечены к административной или уголовной ответственности в соответствии с нормами международного права, законодательством Российской Федерации или страны пребывания.

11.2 Правила поведения пассажира при подготовке к полету

11.2.1 Пассажир при подготовке к полету должен:

- лично упаковать свою ручную кладь и багаж и постоянно присутствовать при их упаковке другими лицами с целью исключения вложений в них незнакомых ему предметов;
- отказываться брать от любых лиц предметы (упаковки) для транспортировки и передачи их другим лицам без предварительного личного просмотра их содержимого;
- не оставлять без личного присмотра перевозимые вещи и предметы до момента их сдачи под ответственность Авиакомпании;
- не брать в полет (по возможности) и отказаться от транспортировки электронных приборов и средств связи.

11.2.2 Пассажир при оформлении своего полета должен:

- иметь на руках документ, удостоверяющий его личность;
- уведомить персоналов регистрации документов и багажа о наличии у него разрешенного к перевозке личного оружия и наличия в багаже электронных приборов;
- быть готовым ответить на вопросы: кто упаковывал багаж, оставался ли он без присмотра пассажира, а также назвать содержимое багажа;
- информировать персоналов служб авиационной безопасности или любого персонала аэропорта обо всех явлениях, вызывающих обеспокоенность пассажира в безопасности полета;
- пройти предполетный досмотр;
- предъявить для досмотра ручную кладь, багаж, а также личные предметы и вещи, находящиеся при пассажире;
- уведомить персонал досмотра о наличии электронных приборов и средств связи.

11.2.3 Пассажир в период прохождения досмотра и ожидания посадки в самолет должен выполнять установленные администрацией аэропорта правила авиационной

безопасности и содействовать авиационному персоналу и членам экипажа воздушного судна в их обеспечении.

11.2.4 Пассажиры, находящиеся в состоянии наркотического или алкогольного опьянения к вылету не допускаются. Авиакомпания вправе расторгнуть в одностороннем порядке Договор воздушной перевозки пассажира, т. к. его состояние угрожает безопасности полетов и снижает уровень комфорта пассажиров.

11.3 Правила поведения пассажира на борту воздушного судна

11.3.1 В целях соблюдения безопасности полетов, повышения качества предоставляемых услуг, предупреждения нарушения общественного порядка и других правонарушений, совершаемых на борту воздушных судов.

11.3.2 Пассажир на борту воздушного судна обязан:

- безоговорочно выполнять все рекомендации экипажа воздушного судна, соблюдать требования настоящих Правил и общепринятые нормы поведения;
- размещать ручную кладь и личные вещи на специально отведенных местах, указанных экипажем;
- соблюдать дисциплину и порядок;
- соблюдать общепринятые правила поведения в общественных местах;
- застегнуть привязные ремни безопасности при включенном табло «Пристегните ремни» и(по указанию члена экипажа) оставлять их застегнутыми;

11.3.3 Пассажиру на борту воздушного судна запрещено:

- создавать ситуации, угрожающие безопасности полета или жизни, здоровью, чести и достоинству других пассажиров и авиационного персонала - допускать по отношению к ним любое словесное оскорбление и, тем более, физическое насилие;
- употреблять алкогольные напитки;
- создавать ситуации, способствующие совершению или возникновению хулиганских поступков, действий, унижающих честь и достоинство окружающих, а также агрессивных действий со стороны других лиц;
- проявлять неуважение, агрессию по отношению к другим пассажирам и членам экипажа;
- без необходимости беспокоить отдыхающих (спящих) пассажиров;
- курить в течение всего полета, в том числе электронные сигареты;
- использовать в течение всего полета радиотелефоны, радиоприемники, радиопередатчики, телевизоры, игрушки с дистанционным управлением, беспроводные сетевые устройства (радиотелефоны должны быть выключены независимо от того, где они находятся - в багаже или ручной клади);
- использовать во время руления, взлета, набора высоты, снижения и посадки самолета портативные компьютеры, переносные компьютерные принтеры, видеокамеры, кинокамеры, воспроизводящие устройства (магнитофоны, проигрыватели компакт-дисков и кассет, и другие лазерные приборы), фотоаппараты, фотокамеры, электронные игрушки, электробритвы, приборы, в конструкции которых используются светодиоды;
- портить принадлежащее Авиакомпании имущество и (или) выносить его с борта самолета;

- вставать с места и передвигаться по салону во время руления самолета по земле, наборе высоты и снижении при включенном табло «Застегните ремни».

11.3.4 В случае невыполнения требований экипажа воздушного судна нарушитель несет административную или уголовную ответственности в соответствии с нормами международного права, законодательством Российской Федерации или страны пребывания. Правила поведения пассажиров и существующая практика их применения предусматривают следующие санкции:

- применение мер принуждения к лицу, отказывающемуся выполнять распоряжения командира воздушного судна;
- удаление пассажира-нарушителя с борта самолета в ближайшем пункте его посадки, а в случае совершения самолетом вынужденной посадки - возмещение пассажиром дополнительных расходов, понесенных авиакомпанией в результате его недопустимого поведения;
- передача такого пассажира в правоохранительные органы независимо от государства посадки;
- возмещение пассажиром материального ущерба, причиненного им авиакомпании вследствие порчи принадлежащего ей имущества;
- тюремное заключение;
- наложение денежного штрафа;
- лишение пассажира права дальнейшего пользования услугами Авиакомпании, в том числе расторжение уже заключенного договора о воздушной перевозке без компенсации ее стоимости.

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО
(стр.132-137)

ГЛАВА 12 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ АВИАКОМПАНИИ, ПАССАЖИРА

12.1 Общие положения

12.1 Стороны договора воздушной перевозки пассажира несут ответственность, установленную:

- Конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 12.10.1929 г.);
- Гражданским кодексом Российской Федерации;
- Воздушным кодексом Российской Федерации;
- иными нормативными правовыми актами Российской Федерации;
- Договором воздушной перевозки пассажира.

12.2 Ответственность Авиакомпании

12.2.1 Ответственность Авиакомпании за вред, причиненный при воздушной перевозке на территории Российской Федерации жизни или здоровью пассажира воздушного судна, определяется в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации, если договором воздушной перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер ответственности Авиакомпании, а при международной перевозке определяется международными договорами Российской Федерации.

12.2.2 Авиакомпания несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) зарегистрированного багажа (ручной клади) после принятия его к воздушной перевозке и до выдачи пассажиру или до передачи их, согласно установленным правилам, другому гражданину или юридическому лицу в случае, если не докажет, что им были приняты все разумные необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять.

12.2.3 Авиакомпания несет ответственность за сохранность находящихся при пассажире вещей, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) этих вещей произошли вследствие обстоятельств, которые Авиакомпания не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, либо умысла пассажира.

12.2.4 За утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире при воздушной перевозке на территории Российской Федерации, Авиакомпания несет ответственность в следующих размерах:

- за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке с объявлением ценности, – в размере объявленной ценности;
- за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, – в размере их стоимости, но не более установленных для подобных случаев федеральным законом ограничений;
- за утрату, недостачу или повреждение (порчу) вещей, находящихся при Пассажире, – в размере их стоимости, а в случае невозможности ее установления – в размере, установленном федеральным законом.

12.2.5 Стоимость багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, определяется исходя из цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при ее отсутствии, исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором багаж или груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или в день вынесения судебного решения, если требование добровольно удовлетворено не было.

12.2.6 За просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения Авиакомпания уплачивает штраф в размере двадцати пяти процентов установленного

федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы, если не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от Авиакомпании.

12.2.7 Авиакомпания не несет ответственности в случае:

- изменения даты;
- времени вылета;
- маршрута рейса фрахтователем (заказчиком рейса).

12.2.8 Авиакомпания не несет ответственности за обеспечение стыковок рейсов.

12.3 Ответственность пассажира

12.3.1 Пассажир несет ответственность перед Авиакомпании в случаях, установленных правилами применения тарифов Авиакомпании и/или условиями договора перевозки, в размере сумм, применимых в каждом таком случае в соответствии с правилами применения тарифов, и/или сумм реального ущерба Авиакомпании (как таковой определен ст.15 Гражданского кодекса РФ), понесенного последним в каждом таком случае вследствие действий/бездействия пассажира, совершенных умышленно или по неосторожности.

12.3.2 Пассажир, который своими действиями создает непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна, и отказывается подчиняться распоряжениям Командира ВС несет административную или уголовную ответственность в соответствии с нормами международного права, законодательством Российской Федерации или законодательством страны пребывания.

ЗАРЕЗЕРВИРОВАННО
(стр.140 – 145)

ГЛАВА 13 ПОРЯДОК ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ, ПРЕТЕНЗИЙ И ИСКОВ

13.1 Общие положения

13.1.1 По требованию Пассажира, при предъявлении им перевозочных документов, Авиакомпания обязана составить коммерческий акт. Коммерческим актом удостоверяются обстоятельства, которые могут служить основанием для имущественной ответственности Авиакомпании, пассажира.

13.1.2 Коммерческий акт составляется при выдаче багажа или груза для удостоверения следующих обстоятельств: (**Приложение 13.1, 13.2, 13.3)**

- несоответствие фактического наименования груза, его массы или количества мест груза данным, указанным в перевозочном документе;
- повреждение (порча) груза;
- недостача или повреждение (порча) зарегистрированного багажа;
- обнаружение багажа или груза без перевозочных документов либо перевозочных документов без багажа или груза.

13.1.3 В случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза Авиакомпании предъявляется заявление или претензия.

13.2 Лица, имеющие право на предъявление требований в случае нарушения Договора воздушной перевозки пассажира

13.2.1 Право на предъявление Авиакомпании претензии и иска, в случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира, имеют:

- в случае утраты, недостачи или повреждения (порчи) зарегистрированного багажа, а также просрочки его доставки – пассажир или доверенное им лицо при предъявлении багажной квитанции и коммерческого акта;
- в случае прекращения по инициативе Авиакомпании договора воздушной перевозки пассажира – пассажир.
-

13.3 Срок предъявления претензий к Авиакомпании

13.3.1 Претензия к Авиакомпании при воздушных перевозках на территории Российской Федерации может быть предъявлена в течение шести месяцев. Указанный срок исчисляется следующим образом:

- о возмещении вреда в случае недостачи или повреждения (порчи) груза, а также в случае просрочки его доставки – со дня, следующего за днем выдачи груза;
- о возмещении вреда в случае утраты груза – через десять дней по истечении срока доставки;
- о возмещении вреда во всех остальных случаях – со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензий.

13.3.2 Авиакомпания вправе принять к рассмотрению претензию по истечении установленного срока, если признает уважительной причину пропуска срока предъявления претензии.

13.4 Порядок предъявления претензий в случае нарушения Договора воздушной перевозки пассажира

13.4.1 Предъявляемая претензия должна быть изложена письменно, подписана заявителем и содержать все необходимые для ее рассмотрения сведения.

13.4.2 В претензионном заявлении указывается:

- наименование Авиакомпании, к которому предъявляется претензия;

- наименование и почтовый адрес учреждения, предприятия, организации или лица, заявившего претензию, контактные телефоны, факс, адрес электронной почты;
- обстоятельства, являющиеся основанием для предъявления претензии, а также доказательства, подтверждающие эти обстоятельства;
- требования заявителя претензии к Авиакомпании, размер суммы выплаты по претензии и ее расчет, подтвержденный документально;
- перечень документов, приложенных к претензии.

13.4.3 К претензионному заявлению прилагаются:

- документы, удостоверяющие заключение договора перевозки и подтверждающие право заявителя на предъявление претензии: маршрут квитанции электронного билета, посадочный талон, отрывной талон багажной бирки (как правило, оригиналы);
- документы, подтверждающие обстоятельства, на которых заявитель основывает свои требования;
- коммерческий акт, выданный Авиакомпанией, удостоверяющий наличие недостачи либо повреждения багажа или груза (акт о неисправности груза); **(Приложение 13.4)**
- подлинные документы, удостоверяющие размер вреда, причиненного утратой, недостачей либо повреждением багажа, груза;
- иные документы на усмотрение заявителя.

13.4.4 Претензия пассажира рассматривается на заседании Претензионной комиссии Авиакомпании (Приказ о создании претензионной комиссии). Авиакомпания рассматривает претензию и уведомляет заявителя об удовлетворении или об отклонении заявленных требований в срок, предусмотренный статьей 128 Воздушного кодекса Российской Федерации и общими нормами гражданского законодательства Российской Федерации. Течение срока исковой давности определяется нормами гражданского законодательства.

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО
(стр.148-152)

ПРИЛОЖЕНИЯ К ГЛАВЕ 13

Приложение 13.1 – Коммерческий акт (о неисправности багажа)

АО «ИЖАВИА»

КОММЕРЧЕСКИЙ АКТ _____
о неисправности багажа

Дата составления

Настоящий акт составлен в том, что нижеуказанный багаж:

Следовал рейсом №	**Самолетом №**	**Авиакомпания**	**Дата**

ФИО пассажира _____
Билет № _____ Багажные бирки № _____

Аэропорт отправления (по биркам)	**Аэропорт назначения (по биркам)**
Количество мест (по биркам)	**Фактический вес**
Объявленная ценность	**Квитанция платного багажа**

Вид места и приметы _____
Неисправность при перевозке _____
_____
_____

В действительности оказалось (результат проверки)

Кол-во мест _____ Вес _____ Недостача или повреждено _____/_____

Состояние упаковки _____
_____

Подробности неисправности _____
(описание повреждений, недостачи и т.д.)
_____
_____

При составлении настоящего акта багаж вскрывался [да] [нет]

Отметки о неисправности в багажной ведомости [да] [нет]

Дополнительные сведения _____

К акту приложена _____

Члены комиссии _____
_____
_____

Приложение 13.2 –Акт (об установлении веса поврежденного багажа)

АКТ
об установлении веса поврежденного багажа

пассажира рейса №

Удмуртская Республика
Завьяловский р-н, Аэропорт "__"_____20__г.

Комиссией в составе:

_____

_____

в присутствии
пассажира_____

"___"_____г. произвели взвешивание пустого чемодана

_____

вес которого составил_____кг.

Перевозчик:
Должность_____ФИО_____подпись_____
Должность_____ФИО_____подпись_____
Должность_____ФИО_____подпись_____

Пассажир: ФИО_____подпись_____

Приложение 13.3 – Коммерческий акт (по грузу)

КОММЕРЧЕСКИЙ АКТ № _____
(по грузу)

Аэропорт _____
место составления
Дата составления _____

Мы, нижеподписавшиеся (занимаемая должность и Ф.И.О.):
1. _____
2. _____
3. _____
4. _____

составили настоящий акт в том, что при проверке состояния груза, прибывшего _____ 201 г., рейс № _____ самолет № _____ .

По документам значится:
Груз, принятый к перевозке в аэропорту отправления _____
«___» _____ 201 г. по грузовой накладной № _____
до аэропорта _____ с перевалкой в аэропортах _____
аэропорт назначения
_____

1. Дата прибытия груза в аэропорт назначения _____
2. Дата извещения клиента _____
3. Дата выдачи груза получателю _____
4. Грузополучатель и его адрес _____
_____
5. Грузоотправитель и его адрес _____
_____
6.. Наименование груза _____
7. Род упаковки _____
8. Количество мест _____ 9. Вес _____
10. Дополнительные отметки и особые заявления отправителей, имеющиеся в накладной _____
_____
_____
_____
_____

В действительности оказалось:

11. Количество мест _____ 12. Вес _____

Приложение 13.3 – Коммерческий акт (по грузу) (Продолжение)

13. Состояние упаковки _____

14. В соответствии с изложенным комиссия отмечает следующее:
а) недостача _____ мест _____ кг
б) излишек _____ мест _____ кг

Повреждение упаковки и подробное описание оказавшегося (состояние увязки, точное описание пломб, наличие маркировки, состояние тары: срывы обшивки и т.д.) _____

Комиссии предъявлены следующие документы о расследовании, розыске в аэропортах : _____

К настоящему акту прилагаются: _____

Члены комиссии:

Приложение 13.4 – Акт о неисправностях груза при перевозках

Форма КЭ

_____ аэропорт
_____ управление
«____» _____ 199 г.

АКТ №_____
о неисправностях при перевозках

Аэропорт, составивший акт:

1. Настоящий акт составлен _____
должность, фамилия, и., о.
2. В присутствии _____
3. В том, что самолетом № _____ командир корабля _____ ответственный за загрузку член экипажа самолета _____ из _____
фамилия
поступили _____
наименование груза
4. По документам значится:
   а) № грузовых накладных (багажных квитанций) _____
   б) аэропорт отправления _____ а/п назначения _____
   в) наименование и адреса отправителя _____
получателя _____
   г) вес _____ число мест _____ род упаковки _____
   д) объявленная ценность _____
Отметка о состоянии упаковки _____
5. Отметка о приложенных к отправке документах _____
6. В действительности оказалось _____
7. Заключение _____

Подписи и адреса составивших акт

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____

1418—90

ГЛАВА 14 ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ. ИНФОРМАЦИЯ, ИНСТРУКЦИИ И ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ ПО НЕДОПУЩЕНИЮ К ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ПРЕДМЕТОВ И ВЕЩЕСТВ НА БОРТ ВС

14.1 Опасные грузы

14.1.1 Опасные грузы – изделия или вещества, которые способны вызвать угрозу для здоровья, безопасности, имущества или окружающей среды и которые классифицированы в соответствии с положениями части 2 «Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (ИКАО, Документ 9284-AN/905)» (далее - «Технические инструкции»).

14.1.2 Несмотря на существующую опасность, имеется ряд предметов и веществ, наличие которых необходимо на борту воздушного судна для целей:

- поддержания летной годности самолета;
- безопасной работы самолета;
- здоровья пассажиров и экипажа.

К таким опасным грузам относятся, но ими не ограничиваются:

- аккумуляторы;
- огнетушители;
- аптечки первой помощи;
- инсектициды/освежители воздуха;
- аппаратура жизнеобеспечения;
- переносные источники кислорода;
- сухой лед (в ограниченных количествах).

Опасные грузы делятся на три категории:

- грузы, которые в общем разрешены к перевозке воздушным судном, учитывая соответствующие инструкции ИКАО по упаковке и транспортировке;
- грузы, для которых существуют исключительные правила;
- грузы, которые исключены для перевозки по воздуху.

14.1.3 Далее опасные грузы подразделяются на девять классов, соответствующих виду связанной с ними опасности, однако, порядок их расположения не отражает степень относительной опасности груза. Ответственность за классификацию опасных грузов в соответствии с одним из указанных классов возлагается на грузоотправителя. Существуют следующие девять классов опасных грузов:

Класс 1. Взрывчатые вещества;

Класс 2. Газы;

Класс 3. Легковоспламеняющиеся жидкости;

Класс 4. Легковоспламеняющиеся твердые вещества; вещества, способные к самовозгоранию; вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой;

Класс 5. Окисляющие вещества и органические перекиси;

Класс 6. Токсические и инфекционные вещества;

Класс 7. Радиоактивный материал;

Класс 8. Коррозионные вещества;

Класс 9. Прочие опасные вещества и изделия, включая вещества, опасные для окружающей среды. Некоторые классы, кроме того, подразделяются на категории. Для обозначения категории после номера класса ставится точка и указывается номер категории, например, категория 5.1. В этом случае в ссылках на категории словом «класс» не пользуются; например, категория 6.2, а не класс, категория 2.

Опасные грузы определяются надлежащими отгрузочными наименованиями и номерами по списку ООН. Такие наименования и номера присвоены определенным изделиям и веществам согласно системе классификации Организации Объединенных Наций.

14.1.4 Авиакомпания осуществляет прием и отправку опасных грузов 1.4S, 2, 3, 4, 5, 6, 8 ,9 классов.

14.2 Ответственность Авиакомпании за перевозку опасных грузов

14.2.1 Опасные грузы не должны перевозиться без разрешения специально уполномоченного государственного органа. Обязательно информировать КВС о наличии на борту ОГ (персонал СОПАП доставляет документы (заявление от грузоотправителя подписанное генеральным директором Авиакомпании, заявка грузоотправителя, грузовая накладная, лист контроля опасного груза, декларация, уведомление КВС, почтово-грузовая ведомость) на борт ВС). **Приложение (6.4, 14.1, 14.2, 14.3, 14.4, 14.5, 14.6)**

14.2.2 Авиакомпания или обслуживающий агент несут ответственность за допуск к перевозке, проверку, обеспечение информацией и проведение мероприятий по недопущению на борт ВС опасных предметов и веществ. Основополагающим требованием для перевозки опасных грузов является наличие лицензии или сертификата, выданные специально уполномоченным государственным органом. Для непостоянных перевозок опасных грузов разрешение может даваться время от времени.

14.2.3 Авиакомпания или его агент отвечает за то, чтобы перевозились только те опасные предметы и вещества, которые допускаются к перевозке в ВС в качестве не зарегистрированного багажа в соответствии с правилами ИАТА/ИКАО.

14.2.4 Пассажиры должны предупреждаться касательно типов опасных предметов и веществ, которые не должны приноситься на борт самолета. Предупреждения и/или плакаты должны быть расположены на видных местах у касс и стоек регистрации, в зонах посадки.

14.2.5 Предупреждение также должно содержаться на самом билете, его обложке или на отрывном талоне.

14.2.6 Эта информация для пассажиров также может включать ссылку на то, какие опасные вещества и предметы могут перевозиться на борту самолета. В дополнение, или в качестве альтернативы письменной информации могут использоваться пиктограммы.

14.2.7 Предметы и вещества, или другие грузы, которые идентифицируются в Технических инструкциях, как запрещенные к перевозке при любых обстоятельствах, не могут перевозиться.

14.3 Информационное обслуживание о порядке и процедурах информирования пассажиров о том, что некоторые виды опасных предметов и веществ запрещены для перевозки в багаже и ручной клади

Специальная (звуковая и визуальная) информация для пассажиров воздушного транспорта Пассажиров и грузоотправителей воздушного транспорта информируют о требованиях законодательства Российской Федерации, регламентирующих перевозку пассажиров, багажа и вещей, находящихся при пассажирах (ручная кладь), а также грузов.

В местах продажи билетов, аэропортах, зонах регистрации пассажиров, перед зонами контроля, пунктами досмотра оборудуются световые табло, вывешиваются плакаты со специальной информацией по авиационной безопасности в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил "Требования авиационной безопасности к аэропортам", утвержденных приказом Минтранса России от 28 ноября 2005 года N 142.

Для соблюдения основных правил по авиационной безопасности по радиотрансляционной сети периодически передается информация о (об):

- запрещении перевозить на борту воздушного судна взрывчатые, отравляющие, легковоспламеняющиеся, радиоактивные и другие опасные вещества и предметы;
- обязательном прохождении предполетного досмотра пассажиров и багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах;
- ответственности, предусмотренной законодательством Российской Федерации, за провоз пассажирами на борту воздушного судна веществ и предметов, запрещенных к перевозке;
- запрещении принимать от посторонних лиц чемоданы, посылки и другие предметы для перевозки на борту воздушного судна, а также оставлять свой багаж незнакомым гражданам;
- запрещении пользоваться на борту воздушного судна в полете электронными играми, портативными видеокамерами, видеомагнитофонами, переносными телефонами и другой электронной аппаратурой.

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО
(стр. 156-160)

ПРИЛОЖЕНИЯ К ГЛАВЕ 14

Приложение 14.1 – Заявление на перевозку опасных грузов

Отправитель_____
Ф.И.О. или
_____
наименование (для предприятия
_____
учреждения, организации
адрес_____
тел._____
паспорт №_____
(для граждан-
_____
отправителей) выдан
(кем, когда_____

Принять опасный груз к отправке
разрешаю
на «____»_____201___г.
Руководитель авиапредприятия
_____
(подпись)

Руководителю авиапредприятия
_____
_____

Заявление

Прошу принять к воздушной перевозке назначением в аэропорт_____
_____
в адрес_____
(наименование получателя, почтовый и телеграфный адрес и номер телефона или телекса)
_____

1. Опасный груз _____
отнесенный в соответствии с классификацией по классу (категории) _____
_____
(прописью)
_____

2. Физическое состояние и свойства опасного груза _____
_____
(газ, жидкость, твердое, порошкообразное вещество, легковоспламеняющееся, окисляющее, едкое
_____
_____
коррозийное вещество и др.)

3. Способ упаковки_____
4. Номера стандартов или технических условий на изготовление вещества тары_____
_____
_____

5. Общее количество мест_____. Масса (нетто и брутто)_____кг.
(для газов – вместимость индивидуальной тары в литрах).

6. При погрузке, выгрузке и перевозке необходимо соблюдать следующие меры предосторожности:
_____

7. Способы ликвидации россыпи и утечки содержимого (в случае повреждения тары при аварии или пожаре). Рекомендуемые и запрещенные огнегасящие средства:_____
_____

8. Опасный груз перевозится под ответственность сопровождающего лица от отправителя (если он предусмотрен)_____
(фамилия, и № командировочного удостоверения)
и охраны в составе_____чел. Начальник охраны_____

С правилами воздушной перевозки опасных грузов сопровождающие лица ознакомлены и проинструктированы о порядке обращения с опасными грузами и принятии мер в случае возникновения каких-либо неисправностей.

Перечисленные в настоящем заявлении опасные грузы по качеству упаковки соответствуют требованиям Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху и гарнтируют безопасность перевозки на ВС.

Подпись отправителя_____
Дата_____

Приложение 14.2 – Заявка грузоотправителя

ЗАЯВКА ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ

Приложение № 1.1.
к приказу ФАС России
от 29.12.98 г. № 372

Наименование и реквизиты перевозчика
(Company heading)
ОАО «ИЖАВИА»
Россия, 426015, УР, г. Ижевск, Аэропорт
Р/с 40702810420000004756 в АКБ «ИЖКОМБАНК» (ОАО)
К/с 30101810900000000871 БИК 049401871 ОКОНХ 51300,
ОКПО 01130845, КПП 180801001, ИНН 1808204247,
телефон: (3412) 63-06-75, факс 78-05-43

Принять груз к перевозке _____
(рейс/дата) (trip/date)
разрешаю _____
подпись должностного лица перевозчика (агента)
(Hereunder the cargo is admitted for transportation on the flight/signature)
«____»_____20___г.

Заявка грузоотправителя (Consignor declare)

Наименование и адрес грузоотправителя (Shippers name and address)	**Наименование и адрес грузополучателя** (Consignees name and address)
Аэропорт отправления (Airport of departure)	**Аэропорт назначения** (Airport of destination)
Запрашиваемый маршрут (Requested routing)	
Запрашиваемый рейс, дата отправки (Requested trip, date dispatch)	

Полное наименование груза (Proper shipping name)	**Количество мест** (NO of pieces)	**Общий вес** (Gross weight)	**Описание груза (вкл. размеры или объем)** (Description of goods (incl. dimentions or volume)

Форма оплаты (Form of payment)	**Страхование-сумма страхования** (Insurance – amount requested)
Объявленная ценность (Declared value)	**Подтверждаю, что данные, указанные в этом документе, точно соответствуют своему наименованию. В случае наличия в грузе опасных веществ и изделий, они упакованы и полностью соответствуют условиям воздушной перевозки согласно действующих Правил перевозки опасных грузов.** (I certily that the contents of this consignment are property identified by name. Insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations).
Для перевозки (For carriage) / **Для таможни** (For customs)	
Дополнительная информация по обработке и транспортировке груза (Handling information and remarks)	Дата (Date) **Подпись грузоотправителя** (Signature of consignor)

Приложение 14.3 – Лист контроля опасного груза

ЛИСТ КОНТРОЛЯ ОПАСНОГО НЕРАДИОАКТИВНОГО ГРУЗА

Номер Авианакладной

Правильна ли информация, представленная по каждому пункту?

ДЕКЛАРАЦИЯ ОТПРАВИТЕЛЯ ОПАСНОГО ГРУЗА *(Контроль документов на груз)*	да	нет	н/о
1. **Две** копии по форме ИАТА	☐	☐	
2. Полные наименования и адреса **отправителя и получателя**	☐	☐	
3. Имя и телефон ответственного лица при отправке инфекционных веществ **категории 6.2**	☐	☐	☐
4. Если не указан **номер авианакладной**, внесите его	☐		
5. Указаны **номера страниц**	☐	☐	
6. Если не указаны полное название **аэропорта** или **города** отправления и **назначения**, внесите их	☐		
7. Вычеркнут **"неприменяемый тип воздушного судна"** и слово "радиоактивный"	☐	☐	
Описание опасного груза			
8. **ООН** или ID номер, предваренный символом "ООН"/"ID"	☐	☐	
9. **Надлежащее отгрузочное наименование** и техническое наименование в скобках (для наименований н.у.к.,*)	☐	☐	
10. **Класс** или **категория основной опасности**, для Класса 1-группа совместимости	☐	☐	
11. **Класс** или **категория дополнительной** опасности (в скобках рядом с основной опасностью)	☐	☐	☐
12. **Группа упаковывания**, если требуется	☐	☐	☐
Количество и тип упаковок			
13. **Количество** и **тип** упаковок	☐	☐	
14. **Количество** (нетто или брутто) опасного груза на упаковку и **единицы измерения**	☐	☐	
15. Если различные опасные грузы упакованы в **один внешний упаковочный комплект**, то выполнены следующие правила:			
•Грузы **совместимы** согласно Таблице 7-1 ТИ ИКАО (исключение — химические комплекты, PI 915/Y915	☐	☐	☐
•В ООН — упаковках, содержащих вещества **категории 6.2**, не содержится иных опасных грузов, кроме указанных в **инструкции** 602	☐	☐	☐
•Указано: "**Все упаковано в одну**... (тип упаковки)"	☐	☐	☐
•Рассчитанная величина "Q" не превышает 1	☐	☐	☐
16. **Внешняя упаковка** (оверпак)			
•Указано, что **использовалась внешняя упаковка** (оверпак)	☐	☐	☐
• Упаковки в оверпаке **совместимы** согласно Таблице 7-1	☐	☐	☐
•Если оверпаков **несколько** — указана их идентификационная маркировка и **количество** опасного груза на оверпак	☐	☐	☐
Инструкции по упаковыванию			
17. Указаны **номера** инструкций по упаковыванию	☐	☐	
Официальные разрешения			
18. Указано **"Ограниченное количество"**, если использовалась инструкция по упаковыванию с индексом **"Y"**	☐	☐	☐
19. Указан номер специального положения, если применимы положения **A1, A2, A51, A81, A109**	☐	☐	☐
20. Внесено наименование и номер **разрешения официальных властей**, имеется указание, что данный документ приложен	☐	☐	☐
21. Дополнительные подтверждения для случаев, предусмотренных в части 5 п. 4.4 ТИ ИКАО	☐	☐	☐
Дополнительная информация по обработке груза			
22. Для грузов **Самореагирующих веществ Категории 4.1** и **Органических перекисей Категории 5.2** или образцов, им подобных, имеется обязательное указание по хранению	☐	☐	☐
23. Указано, что выполнены **требования**, применимые к **перевозке по воздуху**	☐	☐	
24. **Имя, должность отправителя, место и дата**	☐	☐	
25. **Подпись отправителя**	☐	☐	
26. **Изменения** или исправления подписаны отправителем	☐	☐	☐
АВИАНАКЛАДНАЯ			
27. В разделе *Информация по обработке* указано: **"Опасный груз в соответствии с прилагаемой декларацией"**	☐	☐	
28. Если требуется, слова "Только на **грузовом** воздушном судне"	☐	☐	☐

29. Указано **количество мест** с опасными грузами, если отправка содержит опасные и неопасные места	☐	☐ ☐
УПАКОВКА И ВНЕШНЯЯ УПАКОВКА *(Визуальный контроль упаковок)*		
30. **Упаковка груза соответствует** упаковочной инструкции и не имеет повреждений и протечек	☐	☐
31. **Количество** и **тип** упаковок и внешних упаковок **соответствует** указанным в Декларации	☐	☐
Маркировка		
32. **ООН** специфицированная упаковка маркирована:		
• UN символ и спецификационный код	☐	☐ ☐
• X, Y или Z в соответствии с группой упаковывания/ инструкцией	☐	☐ ☐
• Максимальная допустимая **масса брутто** не превышена (твердые вещества и внутренние упаковки)	☐	☐ ☐
• Маркировка упаковок для **инфекционных веществ**	☐	☐ ☐
33. Указаны полное **надлежащее отгрузочное наименование**, включая, если требуется, **техническое наименование**, номер(а) **ООО или ID**	☐	☐ ☐
34. Полное **наименование(я) и адрес(а)** отправителя и получателя	☐	☐ ☐
35. Количество нетто взрывчатых веществ и вес брутто упаковки для **класса 1**	☐	☐ ☐
36. Для классов **2-6, 8 и сухого льда** указаны количество **нетто** опасного груза или вес **брутто** на каждой упаковке	☐	☐ ☐
37. **Имя** и **телефон** ответственного лица при отправке **инфекционных веществ** Категории 6.2	☐	☐ ☐
38. Имеется **специальная маркировка** согласно упаковочной инструкции **202**	☐	☐ ☐
39. На упаковках грузов в "Ограниченных количествах" указано **"Ограниченное кол-во"**	☐	☐ ☐
40. На предохранительных упаковочных комплектах имеется маркировка **"Предохранительный"**	☐	☐ ☐
Нанесение знаков		
41. Знак **основной опасности** с номером класса или категории нанесен на каждую упаковку	☐	☐ ☐
42. Знак **дополнительной опасности** с номером класса или категории нанесен рядом со знаком основной опасности	☐	☐ ☐
43. Если необходимо, знак **"Только на грузовом воздушном судне"**, рядом со знаком опасности, на той же поверхности	☐	☐ ☐
44. Знаки **"Размещение грузового места"** (стрелки)	☐	☐ ☐
45. Знак **"Намагниченный материал"**	☐	☐ ☐
46. Знак **"Криогенная жидкость"**	☐	☐ ☐
47. Знак **"Держать в стороне от источников тепла"**	☐	☐ ☐
48. Все знаки правильно нанесены и удалены все ненужные знаки и маркировка	☐	☐
Внешняя упаковка		
49. **Маркировка и знаки** на упаковках **видны или воспроизведены** на наружной стороне внешней упаковки	☐	☐ ☐
50. Если маркировка и знаки не видны, указано **"Внешняя упаковка"**	☐	☐ ☐
51. Выполнены **ограничения** по упаковкам **"Только на грузовом воздушном судне"**, помещаемым в оверпак	☐	☐ ☐
52. При наличии **нескольких** внешних упаковок указаны их **номера** и **общее количество** опасного груза на оверпак	☐	☐ ☐
ПРОЧЕЕ		
53. Выполнены **требования государств и авиакомпаний**	☐	☐ ☐
54. Для грузов "Только на грузовом воздушном судне" подтверждена возможность перевозки по **всему маршруту** грузовым судном	☐	☐ ☐

КОММЕНТАРИИ

МЕСТО	ПРОВЕРИЛ	ДАТА	ПОДПИСЬ
Москва, Домодедово			

Приложение 14.4 – Декларация отправителя на опасный груз

ДЕКЛАРАЦИЯ ОТПРАВИТЕЛЯ НА ОПАСНЫЙ ГРУЗ

Отправитель	Номер авианакладной
	Стр. из Страниц
	Регистрационный № (если известен)
Получатель	

СВЕДЕНИЯ О ПЕРЕВОЗКЕ

Данная грузовая отправка соответствует ограничениям для перевозки (ненужное вычеркнуть)	НА ПАССАЖИРСКИХ И ГРУЗОВЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДАХ
Аэропорт отправления:	
Аэропорт назначения:	

Два заполненных и подписанных оригинала настоящей Декларации должны быть переданы перевозчику

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ:
Несоблюдение во всех отношениях Правил перевозки опасных грузов может повлечь за собой ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Тип грузовой отправки: (ненужное вычеркнуть)	НЕ РАДИОАКТИВНЫЙ

СВОЙСТВА И КОЛИЧЕСТВО ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Описание опасных грузов				Количество и тип упаковки	Инстр. по упаков.	Официальные разрешения
Номер по списку ООН или ID	Надлежащее отгрузочное наименование	Класс или категория (Дополнит. опасность)	Группа упаковывания			

Дополнительная информация по обработке грузов:

Настоящим удостоверяю, что содержимое данной грузовой отправки в полной мере и точно описано выше надлежащим отгрузочным наименованием, и классифицировано, упаковано, маркировано, снабжено знаками опасности и находится во всех отношениях в надлежащем состоянии для воздушной перевозки, в соответствии с применимыми международными и национальными государственными правилами. **Удостоверяю, что все требования, применимые к перевозке по воздуху, выполнены**	Фамилия / Должность подписавшего: Место и Дата: Подпись (*см. Предупреждение выше*)

Приложение 14.5 – Уведомление Командиру воздушного судна об опасных грузах

УВЕДОМЛЕНИЕ КОМАНДИРУ ВОЗДУШНОГО СУДНА Стр. 1 из 1 Страниц

ДОМОДЕДОВО
CARGO TERMINAL

Пункт загрузки	Номер рейса	Регистрационный номер воздушного судна	Дата	НОТОК оформил
ДМД	ИЖ3302		02.03.15	Одинцова Т. О.

УВЕДОМЛЕНИЕ КОМАНДИРУ ВОЗДУШНОГО СУДНА ОБ ОПАСНЫХ ГРУЗАХ

Пункт выгрузки	Номер авианакладной	Надлежащее отгрузочное наименование	Класс, категория	Номер ООН или ID	Доп. опасность	Количество упаковок	Кол-во нетт ТИ на упаковку	Категория радиоактивного материала	Группа упаковывания	Код IMP	ERG/Drill код(см. на обороте)	CAO	Загружено в СП	Загружено в Позиция

ДРУГИЕ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ГРУЗЫ

Пункт выгрузки	Номер авианакладной	Содержимое	Кол-во упаковок	Вес	Доп. информация	Код IMP	Загружено в СП	Загружено в Позиция
ИЖВ	ТКП-85763381	цветы	6	221		PEF		

Признаков повреждений или утечки из упаковок с опасными грузами, загруженных в воздушное судно, не обнаружено.

Подпись ответственного за загрузку:

Подпись командира ВС:

Приложение 14.6 – Почтово-грузовая ведомость

ПОЧТОВО-ГРУЗОВАЯ ВЕДОМОСТЬ

Самолет: Тип **№** **Принадлежность**
Рейс № **Время вылета** **Дата**
Аэропорт отправления **Аэропорт назначения**

№№ грузовых накладных	Аэропорт отправления	Аэропорт назначения	Кол-во мест	Вес кг. груз	Служебные отметки
Всего документов:					

Составлен на 6-х листах

Агент по ОГП

Принял грузчик

Принял член экипажа _____

ГЛАВА 15 ЦЕНТРОВКА И ЗАГРУЗКА ВС

15.1 Общие положения

15.1.1 Настоящая часть Руководства разработана на основании «Руководства по центровке и загрузке самолетов гражданской авиации (РЦЗ-83)», системы автоматизированных расчетов центровки и загрузки воздушных судов (АС «Центровка») Рожнова, которая направлена на выполнение требований по обеспечению безопасности полетов, повышению регулярности выполнения рейсов, обеспечению максимальной коммерческой загрузки ВС.

Центровка ВС – это размещение коммерческой загрузки на ВС, при котором обеспечивается безопасность полета на всех режимах полета. Основой центровочных характеристик является центровка ВС, которая определяет местоположение центра тяжести ВС.

15.1.2 В интересах безопасности полетов установлены процедуры управления загрузкой.

Процедуры управления загрузкой гарантируют, что:

- вес и центровка самолета определены правильно и находятся в допустимых пределах;
- самолет загружен в соответствии с требованиями и правилами Авиакомпании, а также в соответствии с инструкцией по загрузке;
- информация в сводной загрузочной ведомости соответствует фактической загрузке самолета, включая информацию о пассажирах и топливе.

15.2 Расчёт коммерческой загрузки и центровки

15.2.1 Расчет коммерческой загрузки – это определение предельной и фактической коммерческой загрузки, и такого ее размещения, при котором центр тяжести самолета находится в диапазоне допустимых полетных центровок и обеспечивает безопасность в полете и устойчивость на земле.

15.2.2 Расчет коммерческой загрузки самолетов производится в два этапа:

- предварительный расчет коммерческой загрузки для своевременной погрузки ее на самолет;
- окончательный расчет коммерческой загрузки для обеспечения выдерживания ограничений по массе и центровке самолета в конкретных условиях предстоящего рейса.

15.2.3 На первом этапе решаются вопросы наиболее полного использования грузоподъемности самолета и его своевременного вылета по расписанию.

15.2.4 Окончательный расчет коммерческой загрузки выполняется после окончания регистрации пассажиров, оформления багажа, выполнения штурманского расчета полета экипажем и принятием командиром ВС Авиакомпании решения на вылет, когда окончательно установлены заправка и максимально - допустимая взлетная масса самолета.

За 15 минут до вылета вся сопроводительная документация должна быть доставлена на самолет. После окончания регистрации пассажиров и оформления багажа, в случае неполной загрузки самолета оформляются пассажиры на свободные места и подводятся итоги.

15.2.5 Конечным результатом расчета коммерческой загрузки является выдача перевозочной документации:

- Сводной загрузочной ведомости (далее - СЗВ); **(Приложение 15.1, 15.2)**
- Центровочного графика (далее - ЦГ). **(Приложение 15.3, 15.4, 15.5)**

15.2.6 Расчет масс и центровка воздушных судов производится с использованием соответствующих справочно-методических материалов, предоставляемых авиакомпанией, сертифицированным персоналом СОПАП Авиакомпании Диспетчером по Центровке.

15.3 Процедуры расчета центровки и загрузки

15.3.1 Расчет коммерческой загрузки самолетов, составлением ЦГ (СЗВ) и на рейсы Авиакомпании, производит Диспетчер по Центровке (Диспетчер ОАП). Погрузочными работами, контроль над соблюдением правил загрузки, их требованиям и ограничениям и соответствие ее схеме загрузки на самолете производит Диспетчер по организации пассажирских перевозок (далее - Диспетчер ОАП) или ДЦ, с обязательным указанием в его должностной инструкции данной функции.

15.3.2 В аэропортах, не укомплектованных группами центровки или не имеющими допуск на обслуживание конкретного типа ВС обязанности ДЦ выполняет второй пилот.

15.3.3 Ответственный за расчет центровки ВС выполняет следующие действия:

- подготавливает технологическую документацию, необходимую для работы;
- проверяет соответствие технологической документации и исходных данных конкретному ВС, выполняющему рейс;
- получает информацию по коммерческой загрузке рейсов, в том числе наличие специальных и опасных грузов в соответствии с ограничениями, количеством и требованием по разделению и разграничению;
- рассчитывает предварительную коммерческую загрузку рейса;
- выполняет предварительное планирование загрузки ВС;
- если коммерческой загрузки недостаточно для обеспечения центровки в допустимых пределах, то следует использовать балласт. Диспетчер по центровке обязан рассчитать массу и местоположение балласта. Балласт учитывается в фактической коммерческой загрузке самолета;
- инструктирует ответственного (загрузчика-выгрузчика) за организацию коммерческого обслуживания ВС об особенностях загрузки каждого самолета;
- получает окончательную информацию о коммерческой загрузке рейса, вносит соответствующие изменения и выполняет своевременный окончательный расчет центровки самолета;
- немедленно информирует ответственного (загрузчика-выгрузчика) за организацию коммерческого обслуживания ВС об изменениях в загрузке багажно-грузовых отсеков самолета и о внесении изменений в схему загрузки.

15.3.4 Ответственный (загрузчик-выгрузчик) за организацию коммерческого обслуживания ВС обязан доложить второму пилоту о произведенной загрузке самолета и вместе с ним проверить путем визуального осмотра соответствие фактического размещения коммерческой загрузки на самолете с расчетами на ЦГ и СЗВ), соответствие схемы загрузки с данными СЗВ, а также надежность крепления багажа (ручной клади), почты и груза (в т ч опасного). В случае расхождения произвести соответствующие изменения фактического размещения загрузки, а также корректировку документации.

15.3.5 Перед вылетом второй пилот обязан еще раз проверить правильность расчета коммерческой загрузки по ЦГ (СЗВ) и подписать его. В случае обнаружения ошибки необходимо исправить ее лично или с помощью ДЦ.

15.3.6 Копии СЗВ (ЦГ) хранятся не менее трех лет в архиве Авиакомпании.

15.4 Предварительный расчет центровки и загрузки

15.4.1 ДЦ обязан получить информацию о загрузке планируемого рейса от пассажирской и грузовой групп, о заправке самолета (по штурманскому расчету) на планируемый рейс по пунктам посадки.

15.4.2 ДЦ должен подсчитать предварительные значения масс пассажиров, багажа, предельную массу почты и грузов. Результат подсчетов сообщить агенту ООПГАП (Диспетчеру ООПГАП) грузового склада и получить от него данные о количестве мест и о массе почты и грузов, планируемых на данный рейс.

15.4.3 Масса пассажиров и багажа подсчитывается по количеству предварительно проданных билетов и среднестатистической массе багажа данного рейса. При использовании автоматизированной системы регистрации пассажиров и багажа данные о весе пассажиров, багажа и ручной клади необходимо брать из автоматизированной системы регистрации пассажиров и багажа (DCS «Астра»).

15.4.4 На основании предельной массы почты и груза, агент ООПГАП (Диспетчер ООПГАП) грузового склада комплектует почту и груз на планируемый рейс. Результаты комплектования - количество мест, их масса - сообщает ДЦ (Диспетчер ОАП) для предварительного расчета коммерческой загрузки.

15.4.5 ДЦ (Диспетчер ОАП) должен произвести расчет размещения загрузки на самолете.

Для предупреждения опрокидывания самолета на хвост при загрузке диспетчер по центровке обязан сделать предварительный расчет центровки самолета с грузом, почтой и багажом, но без пассажиров, экипажа и топлива.

15.4.6 Если коммерческой загрузки недостаточно для обеспечения центровки в допустимых пределах, то следует использовать балласт. ДЦ обязан рассчитать массу и местоположение балласта. Балласт учитывается в фактической коммерческой загрузке самолета.

15.4.7 ДЦ полностью уяснив задание, обязан организовать загрузку самолета до ее окончания, Диспетчер ОАП обеспечивает точное соответствие фактической загрузки самолета той, что представлена ДЦ. Только в этом случае будет выдержана компоновка коммерческой загрузки и центровки самолета.

15.4.8 Выгрузка груза, почты и багажа на самолетах склонных к опрокидыванию на хвост должна производиться, начиная с крайних задних грузовых отсеков. Разгрузка передних грузовых отсеков должна производиться в последнюю очередь. ДЦ должен уведомить об этом Диспетчера ОАП путем отметки в СЗВ.

15.5 Центровка ВС в автоматизированном режиме

15.5.1 Основным назначением автоматизированной системы является сокращение времени коммерческого обеспечения рейса и увеличение безопасности полета путем исключения субъективных ошибок ручного расчета. Кроме того, отпадает необходимость в ЦГ, так как окончательные результаты расчета система печатает в сводно-загрузочной ведомости (СЗВ). (**Приложение 15.1)**

15.5.2 Данные для расчета коммерческой загрузки делятся на постоянные и оперативные.

Постоянные данные хранятся в памяти автоматизированной системы (DCS «Астра»). Значения оперативных данных выявляются и вводятся в систему в процессе подготовки самолета к вылету.

15.5.3 Постоянные данные предоставляются в виде информации о постоянных технических характеристиках ВС, вид и коммерческой загрузке, численности экипажа и ограничениях по массе и центровке этих ВС.

15.5.4 Обслуживающая компания обязана вводить постоянные и оперативные данные в систему и нести ответственность за достоверность этих данных и результатов расчета системой коммерческой загрузки самолета.

15.5.5 Достоверность расчета коммерческой загрузки проверяется перед началом эксплуатации системы путем сопоставления результатов, выданных автоматизированной системой с результатами соответствующих постоянных технических характеристиках ВС и коммерческой загрузке, численности экипажа и ограничениях по массе и центровке этих ВС.

15.5.6 В случае изменений в характеристиках самолета обслуживающая компания информируется об этом в виде стандартного короткого сообщения - уведомления об изменении постоянных данных ВС.

15.5.7 Автоматизированная система не печатает окончательную СЗВ при нарушении установленных ограничений по предельной коммерческой загрузке и центровке самолета для всех расчетных стадий полета.

15.5.8 Автоматизированная система фиксирует нарушения установленных ограничений по массе и центровке самолета для всех расчетных стадий полета и выдаст соответствующее предупреждение.

15.5.9 Для обеспечения безопасности полета при наличии перегрузки или нарушении центровки самолета на взлете, посадке или загрузки без топлива, выпуск окончательной СЗВ запрещен. Однако, в процессе расчета коммерческой загрузки, возможен выпуск предварительной СЗВ независимо от допущенных нарушений. Эта информация используется для решения текущих вопросов коммерческого обеспечения рейса.

15.6 Центровка ВС графическим методом

15.6.1 Центровочный график воздушного судна является сопроводительным документом, определяющим безопасность полёта по коммерческому обеспечению рейса до следующей посадки. Он составляется в двух экземплярах: один – для аэропорта отправления, другой – для экипажа. **(Приложение 15.2, 15.3 для ВС типа ЯК -42Д. Приложение 15.5 для типа Ан-24 РВ).**

15.6.2 Вносить изменения в центровочный график ВС имеет право ДЦ (Диспетчер ОАП), который его составил. Если центровочный график был составлен вторым пилотом, тогда право вносить в него изменения имеет только второй пилот.

15.6.3 После проверки коммерческой загрузки ВС, его массы и центровки, второй пилот подписывает экземпляры центровочного графика и сводной загрузочной ведомости. Один экземпляр подписанных документов второй пилот возвращает работникам аэропорта, а другие забирает с собой в полёт.

15.6.4 Масса любых предметов и жидкостей, загружаемых на борт воздушного судна, должна быть учтена в соответствующем разделе центровочного графика. Масса определяется путем взвешивания (фактическая масса). Если взвешивание произвести невозможно, применяется нормативная масса (масса пассажиров, бортового питания и т.д.).

1.6.5 Использование центровочных графиков для ВС отличающихся от конкретного типа ВС модификацией или компоновкой **категорически запрещается**.

15.7 Стандартные весовые данные Авиакомпании (АО «Ижавиа»)

15.7.1 Масса пассажиров, принятых для перевозки на пассажирских ВС Авиакомпании:

Масса взрослого пассажира, за исключением вещей, находящихся при нем (ручной клади) составляет 75кг в весенне-летний период (ВЛП).

Масса взрослого пассажира, за исключением вещей, находящихся при нем (ручной клади) составляет 80кг. в осенне-зимний период (ОЗП).

Масса ребенка от 2 до 12 лет составляет 30кг.

Масса ребенка до 2 лет составляет 15 кг согласно РЦЗ-83 п. 2.1.4.

Масса члена экипажа пассажирских ВС – 80 кг, бортпроводника – 75 кг.

При расчете центровки вес ручной клади должен учитываться при регистрации пассажиров и отображаться в СЗВ как сумма весов всей ручной клади.

15.8 Компоновка ВС Авиакомпании (АО «Ижавиа»)

Для типа ВС Як42:

- компоновка 120 кресел (120 мест экономического класса);
- компоновка 104 кресла (96 мест экономического класса и 8 мест бизнес-класса). **(Приложение 15.6, 15.7)**

Для типа ВС Ан-24 – компоновка 48 кресел (48 мест экономического класса). (**Приложение 15.8)**

15.9 Вес багажа пассажира

Вес зарегистрированного багажа для пассажира с учетом ручной клади составляет 10, 20, 30 кг для экономического и бизнес класса обслуживания, в зависимости от приобретенного тарифа, плюс вещи пассажира, которые не подлежат взвешиванию.

15.10 Получение информации для расчета центровки

15.10.1 Для выполнения расчета центровки ДЦ за 2 часа до вылета должен быть обеспечен следующими данными:

- номер рейса и номер самолета;
- маршрут полета;
- дата и время вылета;
- командир ВС;
- масса пустого снаряженного самолета
- масса экипажа;
- масса бортпроводников и продуктов;
- масса топлива;
- допустимая взлетная масса;
- предварительно допустимые массовые и центровочные характеристики самолета;
- число пассажирских мест в самолете;
- количество предварительно проданных билетов на рейс;
- масса, примерный объем и количество мест грузов.

15.10.2 ДЦ получает сведения от грузового склада о наличии груза на рейсе. Передаваемая информация с грузового склада включает в себя:

- количество мест и вес;
- аэропорт назначения.

15.10.3 ДЦ (Диспетчер ОАП) получает сведения от агентов ООПГАП или обслуживающей компании о наличии багажа, предметов, которые превышают установленные нормы, иных нестандартных предметов, доставленных к выходу на посадку, которые необходимо учитывать в процессе контроля загрузки.

15.11 Балласт

15.11.1 Виды балласта

Масса балласта – балансировочная масса, обеспечивающая полетную центровку ВС при отсутствии достаточной коммерческой загрузки.

В качестве балласта может использоваться: топливо, техническая аптечка (авиаколесо), дополнительная загрузка (мешки с балластом). В каждом аэропорту, где могут ожидаться проблемы с центровкой ВС, должно быть доступно достаточное количество мешков с балластом, каждый весом по 25 кг.

Требования к мешкам с балластом:

- вес мешка 25кг (или другие доступные);
- мешок должен быть сделан из ткущегося джутового/синтетического материала;
- содержание: сухая галька, грубый круглый гравий или галька среднего диаметра 12 -15 мм, песок.

15.11.2 Условия хранения мешков балласта

- мешки балласта хранятся в закрытом помещении грузового склада Авиакомпании;
- если хранение мешков осуществляется на открытом воздухе, то их необходимо поместить на доски и защитить от внешних осадков подходящим покрытием;
- периодически необходимо проверять вес и состояние;
- мешки балласта могут быть загружены, если находятся в удовлетворяющем состоянии;
- предпочтительно, чтобы мешки хранились в закрытом помещении;
- если хранение мешков осуществляется на открытом воздухе, то их необходимо поместить на доски и защитить от внешних осадков подходящим покрытием;
- периодически необходимо проверять вес и состояние;
- мешки балласта могут быть не загружены, если находятся в неудовлетворительном состоянии.

15.12 Перевозочные документы

15.12.1 Перевозка коммерческой загрузки выполняется по договору воздушной перевозки.

Перевозочными документами являются билет, багажная квитанция и грузовая накладная. Для ведения учета, решения вопросов безопасности полета и оформления приема-передачи багажа, почты и грузов данные перевозочных документов вписываются в сводные документы, которые являются сопроводительной документацией (СЗВ, ЦГ, багажная ведомость, уведомление КВС о наличии опасного груза на борту, почтово-грузовая ведомость, грузовая накладная) передаются экипажу в полет.

15.12.2 Диспетчер ОАП (ДЦ) в соответствии с установленной в данном аэропорту технологией перед вылетом пассажирского самолета составляют СЗВ и передают ее экипажу. В верхней части СЗВ дана характеристика самолета и рейса, ниже приведены общие массы и количество пассажиров, почты и грузов и указано местоположение загрузки по багажно-грузовым помещениям. Даны изменения в последнюю минуту, предельная и фактическая загрузка. Сведения, которые сообщаются в аэропорт посадки самолета для предварительного комплектования коммерческой загрузки указаны в СЗВ. Окончательный расчет коммерческой загрузки полностью соответствует данным СЗВ.

15.12.3 ДЦ начального и промежуточного аэропортов в процессе предварительного и окончательного расчета коммерческой загрузки составляет ЦГ и схему загрузки самолета и передает их, соответственно, экипажу и Диспетчеру ОАП. Предварительный

расчет коммерческой загрузки выполняется ДЦ в соответствии с требованиями статьи 2 РЦЗ-83.

15.12.4 Центровочный график в совокупности с СЗВ на рейс является основным сопроводительным документом, определяющим безопасность полета по коммерческому обеспечению рейса до следующей посадки. Весовые и центровочные характеристики транзитного самолета, вылетающего из промежуточного аэропорта, отличаются от его характеристик в начальном аэропорту. Меняются заправка топливом, допустимая взлетная масса, предельная и фактическая коммерческие загрузки, взлетно-посадочная масса и центровка. Поэтому безопасность продолженного полета по маршруту до следующей посадки решается с помощью нового расчета коммерческой загрузки и центровки ВС с оформлением нового ЦГ при ручном расчете, или выпуске нового СЗВ при автоматизированном. При ручном режиме оформляется СЗВ.

15.12.5 Центровочный график при ручном режиме составляется в двух экземплярах: первый – для аэропорта отправления, второй - для экипажа. Автоматизированное СЗВ выпускается в 4 экземплярах: первый – для аэропорта отправления, три экземпляра передаются экипажу. Перед вылетом сопроводительная документация обязательно должна быть доставлена экипажу на самолет.

15.12.6 Вносить изменения в ЦГ (СЗВ) имеет право ДЦ (Диспетчер ОАП), который их составлял. Второй пилот может вносить правку только в графу «Изменения в последнюю минуту». Перед вылетом ДЦ (Диспетчер ОАП) обязан проверить соответствие между СЗВ, ЦГ. Если ЦГ составлен вторым пилотом, тогда только он имеет право вносить в него любые изменения. В случае несогласия второго пилота с ЦГ, составленным ДЦ, изменения может вносить только составитель – ДЦ (Диспетчер ОАП).

15.12.8 Перед вылетом из аэропорта сопроводительная документация коммерческой загрузки состоит из багажной, почтово-грузовой и сводной загрузочной ведомостей, ЦГ, почтовых и грузовых накладных данного аэропорта и аэропортов предыдущих посадок.

15.12.9 Вся полётно-сопроводительная документация должна хранится в архиве Авиакомпании не менее 3 месяцев.

15.13 Руководство по заполнению СЗВ

15.13.1 Документированным контролем за загрузкой ВС является сводная-загрузочная ведомость (СЗВ).

Сводная загрузочная ведомость СЗВ заполняется вручную или автоматизировано, является одним из основных полетных документов и служит для подсчета коммерческой загрузки ВС.

СЗВ содержит следующую полетную информацию:

- общую коммерческую загрузку, включая общую массу пассажиров, багажа, груза и почты по участкам маршрута;
- распределение коммерческой загрузки, включая общую массу пассажиров на борту ВС, по пунктам назначения и с указанием номера отсека, куда она загружена;
- данные о специальном грузе, об отклонениях от нормы и т.п.;
- рассчитанную центровку самолета;
- подпись ответственного лица за составление СЗВ или ЦГ;
- подпись ответственного члена экипажа за проверку СЗВ или ЦГ.

СЗВ должна иметь стандартную форму.

СЗВ подготавливается не менее чем в четырех экземплярах и распределяется следующим образом:

- три экземпляра для вылетающего ВС (два – для экипажа, один – для пункта первой посадки);
- один экземпляр для архива пункта отправления.

При необходимости количество экземпляров может быть увеличено.

15.13.2 Сводная загрузочная ведомость (СЗВ) АРМ «Центровка» заполняется следующими данными:

(1) - аэропорт отправления;
(2) - аэропорт назначения;
(3) - код авиакомпании;
(4) - владелец воздушного судна;
(5) - фамилия КВС воздушного судна;
(6) - количество экипажа/ бортпроводников, чел;
(7) - масса продовольствия (масса кухонного оборудования и бортового питания), кг;
(8) - номер рейса;
(9) - признак рейса (первоначальный, дополнительный, транзитный, заказной);
(10) - дата вылета по плану/фактическое – день, месяц;
(11) - время отправления ВС (местное время);
(12) - номер стоянки;
(13) - тип ВС;
(14) - бортовой номер ВС;
(15) - компоновка ВС (количество пассажирских кресел (эконом/бизнес)), шт;
(16) - заявленный лимит пассажиров/ почты, кг;
(17) - номер смены;
(18) - аэропорт посадки – трехбуквенный индекс аэропорта посадки;
(19) - ПР – строка реквизитов загрузки полета ВС;
(20) - ДГ – строка реквизитов догрузки ВС;
(21) - ВС – всего загрузки ВС;
(22) - ВЗР – количество взрослых пассажиров (от 12 лет);
(23) - РБ – количество больших детей (от 2 до 12 лет);
(24) - РМ – количество маленьких детей (от 0 до 2 лет);
(25) - масса ручной клади (в кабину), кг;
(26) - багаж (единицы багажа, масса багажа, в том числе масса платного багажа, кг;
(27) - масса груза, кг;
(28) - масса почты, кг;
(29) - примечание;
(30) - бизнес-класс, в том числе пассажиры бизнес класса, их ручная кладь и багаж;
(31) - занято – количество мест (пассажиров) с РМ с местом, количество служебных пассажиров по классам обслуживания (эконом и бизнес);
(32) - багажники – загрузка по отсекам багажа, груза, почты;
(33) - изменение % САХ;
(34) - пассажиры бизнес класса рассадка пассажиров на ВС с …ряда по … ряд;
(35) - пассажиры экономического класса, рассадка пассажиров на ВС с …ряда по … ряд;
(36) - масса коммерческой загрузки, кг;
(37) - ИПМ – изменение в последнюю минуту, кг;
(38) - масса (загрузка ВС с ИПМ), кг;
(39) - масса пустого снаряженного самолета, кг;
(40) - масса членов экипажа, бортпроводников, продовольствия, кг;
(41) - масса ВС без топлива, кг;
(42) - масса топлива взлетная, кг;
(43) - масса взлетная, кг;

(44) - масса топлива расходуемая, кг;
(45) - масса посадочная, кг;
(46) - допустимая взлетная масса, кг;
(47) - эксплуатационная масса, кг;
(48) – предельная коммерческая загрузка, кг;
(49) - максимальная масса ВС, кг;
(50) - центровка, % САХ:
- пустой снаряженный, % САХ;
- прикидочная центровка, % САХ;
- без топлива, % САХ;
- взлетная центровка, % САХ;
- посадочная, % САХ;
- диапазон без топлива, % САХ.

(51) - изменение в последнюю минуту (ИПМ):
- аэропорт посадки;
- дозагрузка;
- «+» или «–»;
- вид отправки (пассажиры, багаж, почта, груз);
- количество пассажиров (ВЗР, РБ, РМ);
- вес, кг;
- подпись ответственного за посадку на рейс.

(52) - итого отправлений (в т числе класс обслуживания);
(53) - служебные отметки;
(54) - ответственный за оформление документов, за загрузку, ответственный от экипажа
(55) - Автоматизированное Рабочее Место АРМ «Центровка» Рожнова (тип ВС, компоновка, дата, месяц, год, час, минуты, секунды распечатки СЗВ с ЦГ.

15.14 Проверка СЗВ

15.14.1 Перед доставкой перевозочной документации на борт самолета ответственный за центровку ВС проверяет соответствие СЗВ, центровочного графика (при выполнении центровки графическим методом) и коммерческой загрузки рейса. После доставки СЗВ на борт самолета ответственный за организацию коммерческого обслуживания ВС сопоставляет фактические данные по коммерческой загрузке, схеме загрузки багажно-грузовых отсеков с СЗВ. При отсутствии расхождений СЗВ предоставляется ответственному члену экипажа для проверки и подписи. В случае обнаружения ошибок дается команда на выпуск новой СЗВ.

15.15 Внесение в СЗВ изменений в последнюю минуту

15.15.1 Сводная Загрузочная Ведомость должна отражать фактическое состояние загруженного самолета перед полетом.

15.15.2 Изменения в последнюю минуту – процедура обеспечения внесения изменений в загрузке самолета после того, как СЗВ уже была закончена.

15.15.3 Только изменения в весе коммерческой загрузки (пассажиры, багаж, груз и почта) должны быть зарегистрированы в полях СЗВ.

15.15.4 Изменения в СЗВ разрешаются только при следующих условиях:
- вес вносимый не должен приводить к превышению значения коммерческой загрузке ВС;
- максимально допустимые веса: вес самолета без топлива, взлетный вес, посадочный вес не должны быть превышены после внесения изменений в последнюю минуту;

- ограничения по весу и нагрузке на пол для каждого багажного помещения не должны быть превышены после внесения изменений в последнюю минуту;
- вычисленное положение центра тяжести для веса самолета без топлива, взлетного веса, посадочного веса не должно выходить за пределы установленных ограничений после внесения изменений в последнюю минуту.

15.15.5 Изменение в последнюю минуту количества топлива не вносятся в СЗВ.

15.15.6 Все изменения в весе вносимые как изменения в последнюю минуту должны быть записаны в соответствующих полях раздела СЗВ в графе Изменения в последнюю минуту.

15.15.7 Значение центровки и рассчитанных до внесения в СЗВ изменений в последнюю минуту можно не корректировать если изменения в последнюю минуту по количеству пассажиров и/или весу не превышают значений для каждого типа ВС.

Для вычисления используется стандартный вес пассажира (согласно сезонности ОЗП\ВЛП) и багажа.

15.15.8 Когда изменения в последнюю минуту превышают значения, указанные - необходимо скорректировать центровку и/или индекс рассчитанные до внесения в СЗВ изменений в последнюю минуту и пересчитать значения весов:

- веса самолета без топлива;
- взлетного веса;
- посадочного веса;
- с учетом изменений в последнюю минуту.

Если используется автоматизированная система выпуска сопроводительной документации, необходимо перепечатать автоматизированную СЗВ с учетом изменений в последнюю минуту.

15.16 Инструкции по загрузке ВС и швартовке багажа (ручной клади)

15.16.1 Погрузка в самолет и крепление багажа (ручной клади), являются составными частями коммерческого обеспечения самолета как в начальном, промежуточном и конечном аэропортах. Ответственность за безопасность полета и трудоемкость выполняемых на этом этапе операций определяет непосредственное участие в них многих должностных лиц СОПАП и экипажа: Диспетчера ОАП или ДЦ, загрузчиков-выгрузчиков, второго пилота.

Время начала и окончания обслуживания в начальном аэропорту определяется технологическими графиками подготовки самолета к вылету. Обслуживание транзитного самолета в промежуточном аэропорту начинается сразу после заруливания ВС на перрон и заканчивается не позднее чем за 10 минут до вылета по расписанию.

15.16.2 Общий порядок загрузки ВС следующий:

- загружать следует только после заправки его топливом;
- в первую очередь необходимо погрузить груз (если есть), затем – почту, бортовое питание в салон ВС и в последнюю очередь – багаж (ручную кладь);
- погрузку производить в строгом соответствии с ЦГ в порядке нумерации грузовых отсеков (багажников) и их секций;
- центр тяжести загрузки должен находиться посередине каждой секции грузового отсека или отсека в целом. Требования первоочередной погрузки в самолет груза определяются большой трудоемкостью этой работы. В случае необходимости она начинается заблаговременно, до прихода экипажа. Погрузка почты во вторую очередь объясняется тем, что она

доставляется к самолету заблаговременно. В последнюю очередь доставляется и загружается багаж. Это объясняется более поздним прибытием пассажиров, оформлением багажа, и требованием первоочередной разгрузки багажа и выдачи его пассажирам.

15.16.3 Если в ЦГ масса и распределение групповых загрузок учитываются по отдельным секциям каждого грузового отсека, тогда центры масс этих групповых загрузок должны совпадать с серединами секций грузовых отсеков. Если в ЦГ масса и распределение групповых загрузок учитываются по грузовым отсекам в целом, тогда центры масс этих загрузок должны совпадать с серединами отсеков в целом. При нарушении указанных положений возможно значительное расхождение между фактической и расчетной центровкой, угрожающее безопасности полета. Основной особенностью догрузки самолета в промежуточном аэропорту, по сравнению с загрузкой самолета в начальном аэропорту, является необходимость строгого выдерживания ограничений по суммарной загрузке – транзитной вместе с догружаемой.

15.16.4 Порядок загрузки самолета в начальном и промежуточном аэропортах, следующего рейсом с дальнейшими посадками:

- загрузку необходимо группировать в соответствии с маркировкой по пунктам назначения в одном грузовом отсеке, различные группы в одном отсеке разделять сетками, обеспечивая свободный проход между ними;
- обеспечивать возможность выполнения разгрузочно-погрузочных работ в промежуточных аэропортах и выдерживание необходимой полетной центровки самолета;
- исключать ошибочное снятие или отправление багажа (ручной клади);
- разгрузочно-погрузочные работы в промежуточных аэропортах следует выполнять с контролем соответствия массы и размещения групповой загрузки расчетным данным ЦГ, составленным в данном аэропорту.

15.16.5 Погрузку, размещение в ВС тяжеловесных и негабаритных грузов производить только согласно СЗВ или ЦГ.

15.16.6 Багаж, почту и грузы, а так же средства перронной механизации транспортирует к самолету водитель АПК и загрузчики-выгрузчики СОПАП. Загрузчики-выгрузчики должны знать и выполнять правила движения транспорта по аэродрому и строго соблюдать порядок подъезда к самолету и отъезда от него. В эксплуатации встречаются случаи повреждения конструкции планера самолета вследствие неаккуратного подъезда-отъезда, невнимания к просадке самолета под увеличивающейся загрузкой.

15.16.7 Загрузка самолета производится под руководством и контролем Диспетчера ОАП (ДЦ). Бригада загрузчиков-выгрузчиков СОПАП приступает к погрузке по распоряжению ДЦ (Диспетчер ОАП), руководствуется полученными от ДЦ консультациями.

Диспетчер ОАП разрешает производить погрузку в самолет только в том случае, если в грузовых отсеках нет повреждений обшивки, посторонних предметов и мусора. Обязательным условием начала погрузки является наличие полного исправного комплекта крепежных средств (швартовочные сетки), средств внутрисамолетной и аэродромной механизации, установленной страховочной хвостовой штанги (если требуется для самолета данного типа). Большое значение в обеспечении безопасности полета имеет требование об отсутствии в грузовых отсеках посторонних предметов и чистоте грузовых отсеков.

15.16.8 Груз и почту загружает бригада загрузчиков-выгрузчиков. Багаж загружают загрузчики-выгрузчики под контролем бортпроводника или члена экипажа,

руководствуясь указаниями Диспетчера ОАП (ДЦ). За повреждение самолета отвечают бригада загрузчиков – выгрузчиков и непосредственный исполнитель (водитель ССТ).

15.16.9 Ответственность за своевременную и правильную загрузку, не допускающую опрокидывание самолета на хвост, возлагается на Диспетчера ОАП (ДЦ). При неправильной загрузке возможно смещение центра тяжести самолета за основные опоры и опрокидывание самолета на хвост.

15.16.10 Если разместить коммерческую загрузку невозможно или допускается нарушение требований РЦЗ, Диспетчер ОАП (ДЦ) обязан немедленно доложить об этом начальнику СОПАП, а в случае задержки загрузки – сменному начальнику аэропорта.

15.16.11 Невозможность размещения коммерческой загрузки наиболее вероятна при транспортировке тяжеловесных и негабаритных грузов. Она появляется вследствие отсутствия достоверных геометрических характеристик грузов, затруднений при выполнении такелажных работ или необходимости выполнять жесткие требования по сохранности груза. Для выравнивания нагрузки на пол используют деревянные настилы.

15.16.12 С целью исключения задержек рейсов в начальном аэропорту погрузочно-разгрузочные работы с тяжеловесными и негабаритными грузами следует начинать, имея достаточный запас времени. Наиболее тяжелые условия погрузки следует предварительно проигрывать на бумаге, а также в багажниках самолета, вплоть до использования макетов грузов.

15.16.13 Для обеспечения безопасности полета, после погрузки в самолет багажа, почты и грузов, их необходимо надежно закрепить (швартовать). Ответственность за крепление загрузки несут загрузчики-выгрузчики и второй пилот. Незакрепленные грузы могут самопроизвольно смещаться в самолете под действием силы тяжести и самолетных вибраций.

15.16.14 Смещение незакрепленного груза под действием составляющей силы тяжести происходит при подъеме, снижении и крене самолета. Перемещению груза со стороны гладкого пола препятствует незначительная сила трения. Поэтому уже при незначительном угле наклона самолета незакрепленные грузы перемещаются по полу.

15.16.15 Смещение незакрепленного груза под действием инерционных сил происходит при движении по аэродрому, маневрировании и в турбулентной атмосфере. Смещение незакрепленного груза увеличивается под воздействием вибраций, создаваемых работающими двигателями, воздушными винтами, турбулентностью атмосферы, неровностями покрытия аэродрома.

15.16.16 Выпуск в полет самолета с незакрепленными или ненадежно закрепленными грузами, почтой и багажом в грузовых отсеках (багажниках) или с тяжелой ручной кладью в вестибюлях, на верхних полках пассажирских салонов, с нестандартной упаковкой продуктов питания в буфетах категорически запрещен.

15.16.17 Смещение груза приводит к изменению центровки самолета и созданию аварийной ситуации в полете. Чаще всего смещение груза происходит на разбеге и в момент отрыва самолета. Вероятность смещения груза и сопутствующих разрушений на самолете значительно увеличивается при полете в турбулентной атмосфере, экстренном снижении, грубой посадке.

15.16.18 Перед вылетом самолета, в случае несоответствия фактического размещения грузов, почты, багажа данным ЦГ ДЦ (Диспетчер ОАП) обязан либо переместить загрузку и добиться полного соответствия с ЦГ и схемой загрузки, либо пересчитать ЦГ по фактической загрузке и, если обеспечивается выдерживание всех ограничений по массе и центровке, следует заменить ЦГ (СЗВ). По требованию второго пилота ДЦ (Диспетчер ОАП) обязан организовать силами бригады загрузчиков-выгрузчиков дополнительное крепление грузов, почты и багажа. За задержку самолета из-за ненадежного крепления несет ответственность ДЦ (Диспетчер ОАП).

15.16.19 Бортпроводник (член экипажа) принимает под свою ответственность груз, почту и багаж и контролирует соответствие их размещения пунктам посадки. В процессе приема-сдачи коммерческой загрузки бортпроводник (член экипажа) исключить вероятность потери коммерческой загрузки В случае вынужденной посадки - принять меры по их охране. Контроль за размещением коммерческой загрузки в багажно-грузовых помещениях самолета должен выполняться с учетом требований РЦЗ.

15.16.20 Посадка пассажиров производится под руководством агента ООПГАП СОПАП в соответствии с технологическим графиком подготовки самолета к вылету.

Для предупреждения опрокидывания самолета на хвост посадка пассажиров должна производиться после проверки устойчивости самолета (вертолета).

15.16.21 Пассажиры размещаются в салонах на местах, указанных в посадочных талонах.

Бортпроводник (член экипажа) предупреждает пассажиров о недопустимости размещения тяжелой ручной клади на верхних полках, просят подогнать и пристегнуть привязные ремни. Верхние полки в пассажирских салонах предназначены для легких вещей: дамских сумочек, головных уборов, шарфов, перчаток. Размещать на полках тяжелую ручную кладь опасно из-за того, что она может упасть при сильной болтанке, экстренном снижении, грубой посадке самолета и причинить тяжелые увечья пассажирам.

15.16.22 Для обеспечения безопасности полета по центровке самолета (в случае необходимости) бортпроводник (член экипажа), пересаживает пассажиров. Пересадка пассажиров применяется крайне редко при неполной коммерческой загрузке. Этим экипаж добивается смещения ЦТ самолета для выдерживания диапазона допустимых полетных центровок. В целях безопасности пассажиры перед вылетом и посадкой самолета обязательно должны застегнуть привязные ремни. Бортпроводник обязан проконтролировать застегнутое положение и натяжение ремней у каждого пассажира.

15.16.23 В случае недогрузки самолета дополнительная посадка пассажиров «В последнюю минуту» производится в соответствии с технологией обслуживания пассажиров данного аэропорта. Второй пилот вносит изменения в ЦГ и дает указание бортпроводникам о размещении этих пассажиров их багажа.

15.16.24 В случае неявки пассажира на посадку в самолет его багаж (ручная кладь), в целях обеспечения безопасности полета по условию предупреждения перевозки запрещенных опасных веществ и предметов, снимается. В полетную документацию вносятся соответствующие изменения.

При необходимости производится пересчет ЦГ и перемещение пассажиров по рядам.

15.16.25 Второй пилот перед вылетом выполняет контроль расчета и загрузки самолета в соответствии с требованиями РЦЗ, а также проверяет отсутствие повреждений, причиненных ВС при погрузочно-разгрузочных работах.

Для обеспечения безопасности полета по коммерческой загрузке второй пилот перед вылетом:

- проверяет расчет коммерческой загрузки по ЦГ, вносит исправления и подписывает его;
- проверяет соответствие масс и фактического размещения грузов, почты и багажа согласно ЦГ (СЗВ). В случае расхождений все приводит в соответствие с ЦГ (СЗВ);
- проверяет надежность крепления грузов, почты и багажа и при необходимости требует дополнительного крепления;
- проверяет соответствие фактической рассадки пассажиров с расчётами в соответствии с ЦГ (СЗВ).

15.17. Характеристики парка ВС Авиакомпании (АО «Ижавиа»)

15.17.1 Вариантами загрузки самолета Як42 являются: размещение в пассажирском салоне экономического класса 120 человек ли 104 человека в двух салонах экономического и бизнес класса.

15.17.2 Весовые и центровочные данные самолетов Ан24 РВ, Як-42Д (**Приложение 15.9)**

15.17.3 Размеры грузовых отсеков самолетов Авиакомпании (АО «Ижавиа») представлены в таблице 1 и 2.

Таблица 1 – Размеры грузовых отсеков самолетов Як42-Д

Грузовые отсеки	**Ширина, мм**	**Длина, мм**	**Высота, мм**	**Площадь пола, кв. м**
передний	2430	7290	1145	10,25
задний	2430	2940	1145	3,91

Таблица 2 – Размеры грузовых отсеков самолета Ан24РВ с двухщелевыми закрылками

Грузовые отсеки	**Ширина, м**	**Длина, м**	**Высота, м**	**Площадь пола, кв. м**
первый	0,95	1,75	1,8	1,65
второй	0,73	1,3	1,7	1,00
третий	1,85	1,5	1,35	2,1

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО
(стр.175-180)

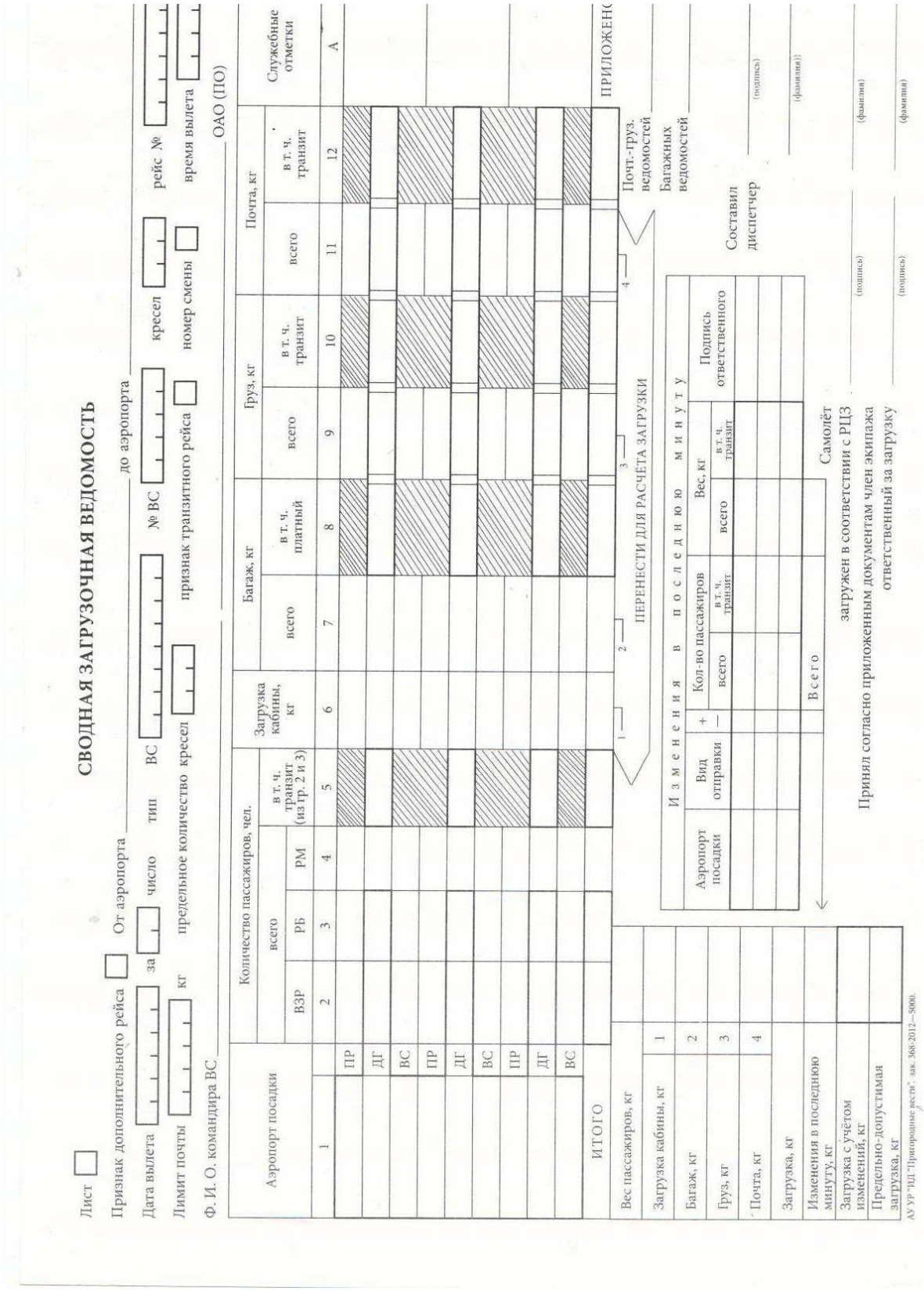
ПРИЛОЖЕНИЯ К ГЛАВЕ 15

Приложение 15.1 – Сводная загрузочная ведомость (СЗВ)

```
                        СВОДНАЯ ЗАГРУЗОЧНАЯ ВЕДОМОСТЬ
=========1=========2=========3=========4=========5=========6=========7=========
От ИЖВ До ДМД а/к ИЖ  Влад.ВС ИЖ   КВС ЮШКОВ          Экипаж  3/ 3 Прод.   0
Рейс ИЖ 33018 П д/з 9  Дата план.04.02/факт.04.02 10 Вылет  7.00 11Стоянка 8 12
Як-42Д  Борт 42343     Кресел 104(104Y         ) Лим.кр.104/почты  0 Смена 0 17
=========13========14========15========16=========================================
Аэропорт      ПАССАЖИРЫ       Загрузка   Б А Г А Ж    Г Р У З          Примечание
 посадки   ВЗР   РБ   РМ    кабины   ед/всего платн.        ПОЧТА
----------22--------23--------24--------25--------26---------27--------28---------29
18 ДМД  пр 19  0     0     0       0      0/  180    0         0       0
        дг 20 83     2     0      48     33/  372   24       236     196
        вс 21 83     2     0      48     33/  552   24       236     196
-------------------------------------------------------------------------------
30 В тч б/кл    4     0     0       0      1/   10    0
-------------------------------------------------------------------------------
31 Занято      83     2     0     Итого  85 мест (пассажиры)
===============================================================================
   Б А Г А Ж Н И К И 32          1   2    3   4   5   6   7   8   9
   Загрузка              984    30   0    0   0 196 236 150   0 372
33 Изм. %САХ / 100 кг           -0.41    -0.31    -0.20      +0.19   +0.02
===============================================================================
34 ПАССАЖИРЫ, Бзн-кл/мест   4      Ряд  1/4
   Изм. %САХ / 1 пасс              -0.35
   ---------------------------------------
35 ПАССАЖИРЫ, экон/мест    81  Нач.ряд  3/3   Кон.ряд 16/6
   Изм. %САХ / 1 пасс             -0.26          +0.08
===============================================================================
     МАССА, КГ          С ИПМ                ЦЕНТРОВКА, %САХ 50
36 Комм.загрузка  7732          Пуст.снаряж. 42.20    ВЗЛЕТНАЯ    23.34
37 И П М                        Прикидочная  41.11    ПОСАДОЧНАЯ  24.31
38 Загр.с ИПМ                   БЕЗ ТОПЛИВА  26.36    Диап.б/топл 19.82-34.52
39 Пуст.снаряж.  34986          ================================================
40 Эк.,б/п,прод.   465          51  ИЗМЕНЕНИЯ В ПОСЛЕДНЮЮ МИНУТУ ( ИПМ )
41 БЕЗ ТОПЛИВА   43183          ------------------------------------------------
42 Топл.взлет.    9700           А/п    Пр   Вид  +  Кол.пассаж    Вес    Подпись
43 ВЗЛЕТНАЯ      52883 L       посадк  Дг   отпр -  ВЗР  РБ  РМ     кг
44 Топл.расход.   5500
45 ПОСАДОЧНАЯ     47383
46 Доп.взлетная   55500
47 Эксплуатац.    45151         ------------------------------------------------
48 Пр.комм.загр.  10349     Итого
49 Мкс.масса ВС   57500  52   В тч класс
===============================================================================
53 Служебные отметки:
===============================================================================
54 Отв.за оформл.док     Отв.за загр.а/п     Отв.от экипажа     Приложено докум.


===============================================================================
55 АРМ "Центровка"  Я42Д/104/   N095CW  060815/060815        04.02.16   10:23:08
```

Приложение 15.2 – Сводная загрузочная ведомость (СЗВ)



СВОДНАЯ ЗАГРУЗОЧНАЯ ВЕДОМОСТЬ

Лист ☐

Признак дополнительного рейса ☐ От аэропорта _____ до аэропорта _____

Дата вылета ☐☐.☐☐ за ☐☐ число тип ВС ☐☐☐ № ВС ☐☐☐ кресел ☐☐☐ рейс № ☐☐☐☐

Лимит почты ☐☐☐☐ кг предельное количество кресел ☐☐☐ признак транзитного рейса ☐ номер смены ☐ время вылета ☐☐:☐☐

Ф. И. О. командира ВС _____ ОАО (ПО) _____

Аэропорт посадки		Количество пассажиров, чел. всего			в т. ч. транзит (из гр. 2 и 3)	Загрузка кабины, кг	Багаж, кг всего	в т. ч. платный	Груз, кг всего	в т. ч. транзит	Почта, кг всего	в т. ч. транзит	Служебные отметки
		ВЗР	РБ	РМ									
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	А
	ПР												
	ДГ												
	ВС												
	ПР												
	ДГ												
	ВС												
	ПР												
	ДГ												
	ВС												
ИТОГО													

1 — 2 — 3 — 4

ПЕРЕНЕСТИ ДЛЯ РАСЧЁТА ЗАГРУЗКИ

ПРИЛОЖЕН(

Почт.-груз. ведомостей

Багажных ведомостей

Вес пассажиров, кг																
Загрузка кабины, кг	1															
Багаж, кг	2															
Груз, кг	3															
Почта, кг	4															
Загрузка, кг																
Изменения в последнюю минуту, кг																
Загрузка с учётом изменений, кг																
Предельно-допустимая загрузка, кг																

Всего

Самолёт загружен в соответствии с РЦЗ _____ (подпись) _____ (фамилия)

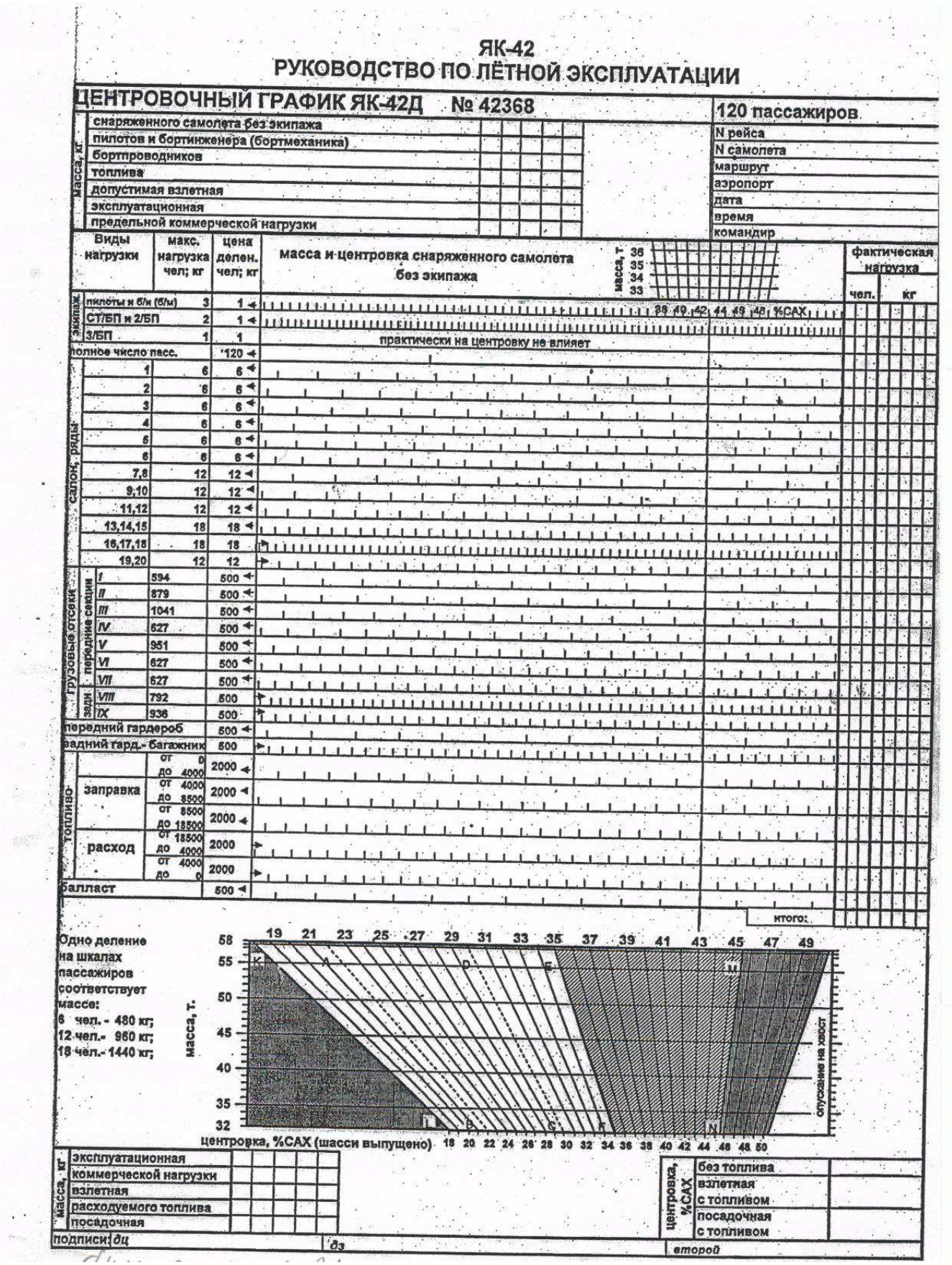
Принял согласно приложенным документам член экипажа ответственный за загрузку _____ (подпись) _____ (фамилия)

Составил диспетчер _____ (подпись) _____ (фамилия)

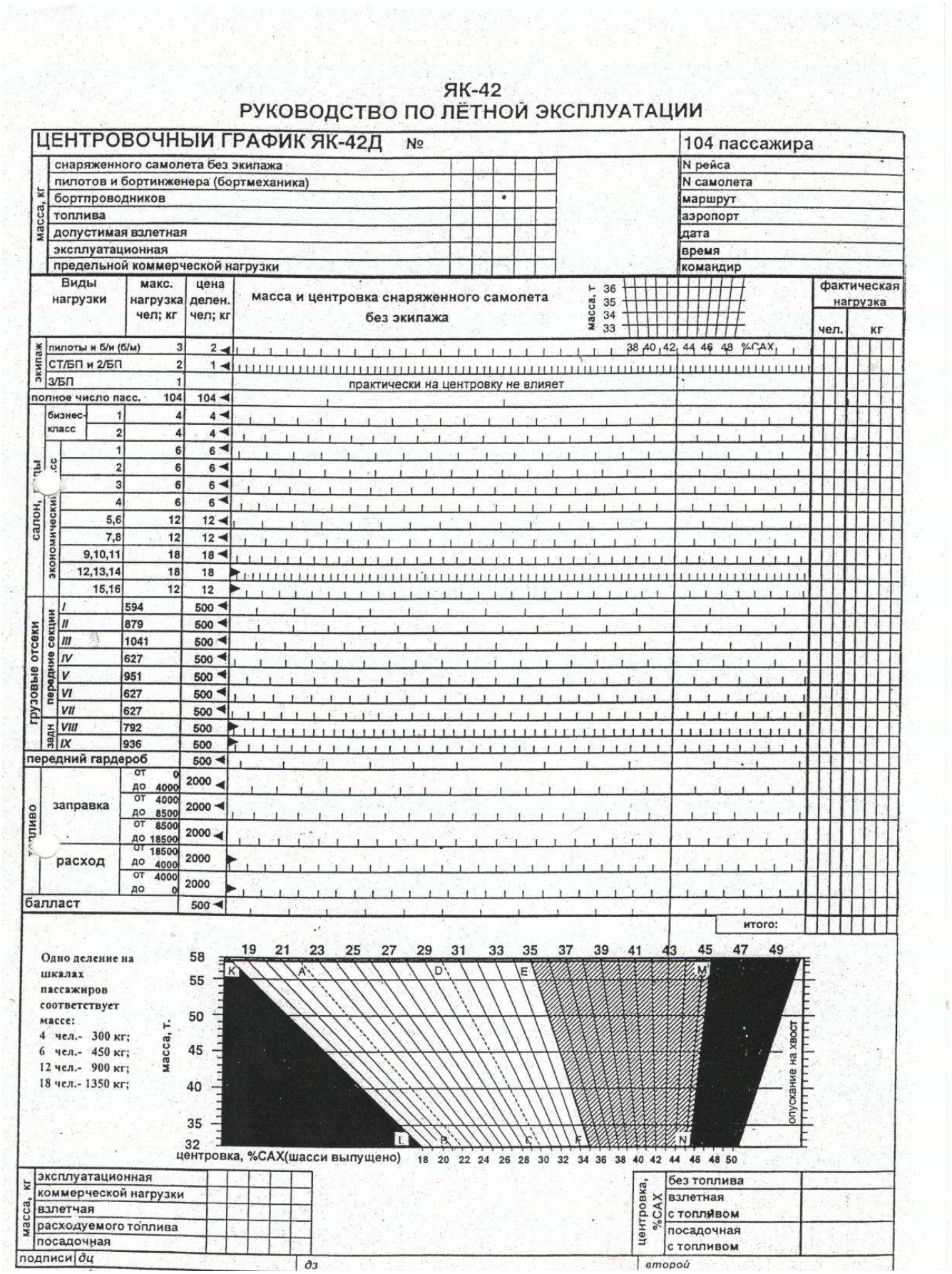
Изменения в последнюю минуту												
Аэропорт посадки	Вид отправки	+	—	Кол-во пассажиров всего	Кол-во пассажиров в т. ч. транзит	Вес, кг всего	Вес, кг в т. ч. транзит	Подпись ответственного				

АУ УР "ИД "Пригородные вести". зак. 368-2012—5000.

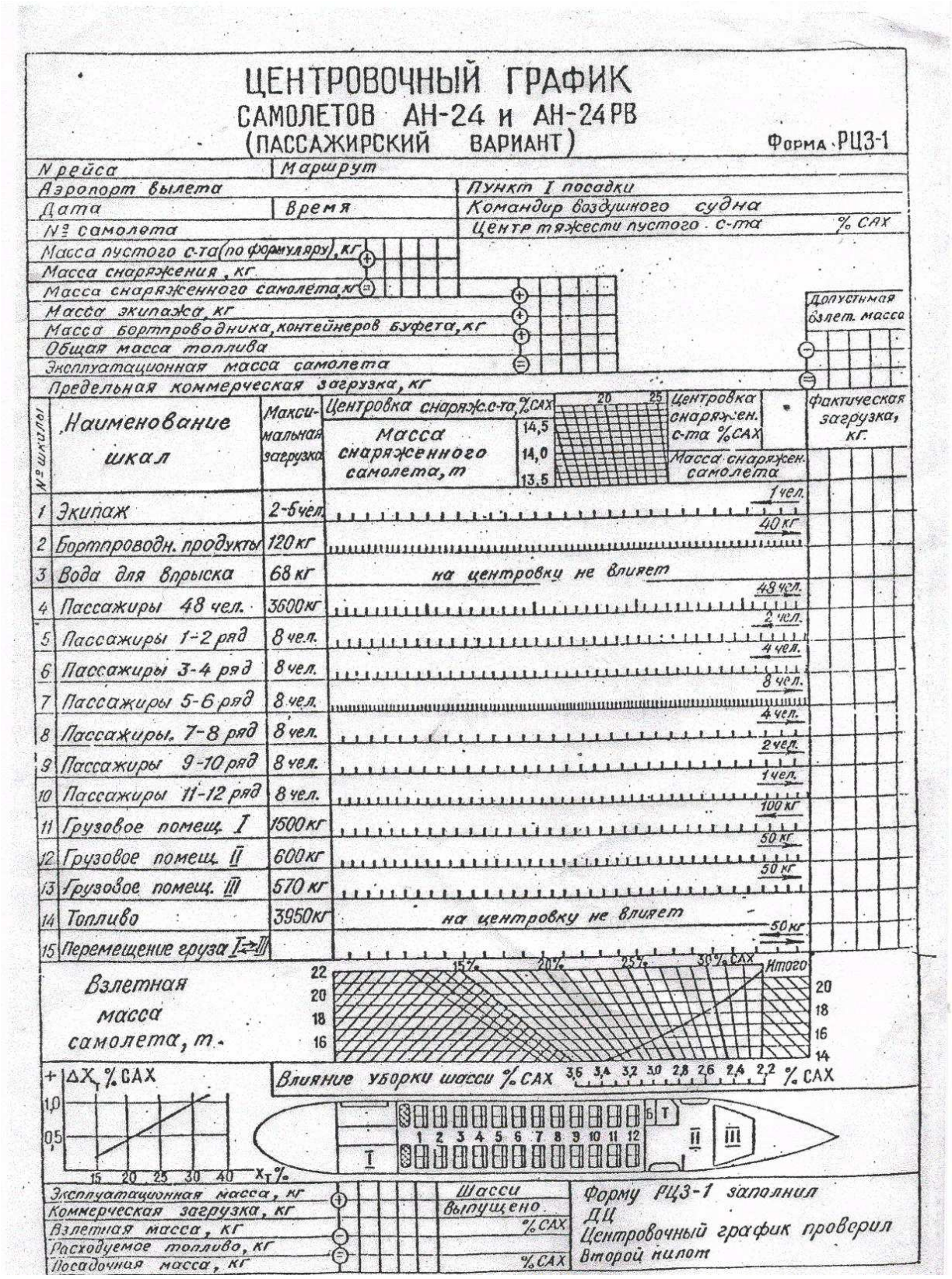
Приложение 15.3 – Центровочный график воздушного судна Як-42Д



Приложение 15.4 – Центровочный график воздушного судна Як-42Д



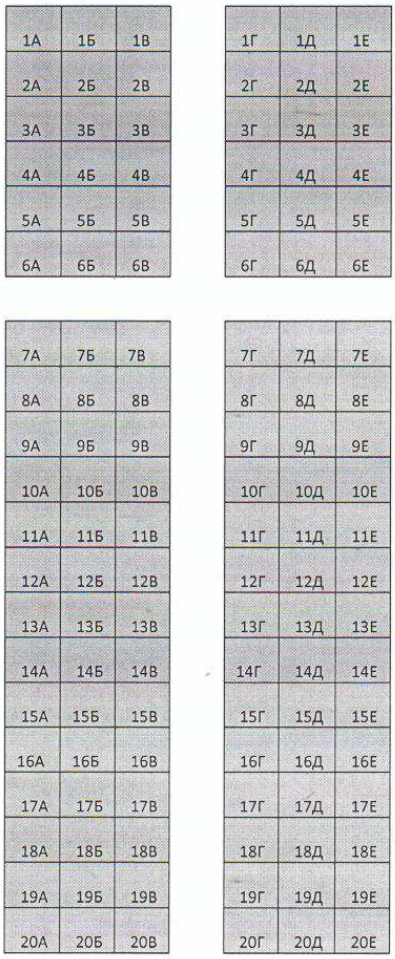
Приложение 15.5 – Центровочный график воздушного судна Ан-24



Приложение 15.6 – Компоновка ВС типа Як-42 АО «Ижавиа»

Компоновка Як42

42343, 42368, 42380, 42384,42421,42450,42455,42549
(120 мест)

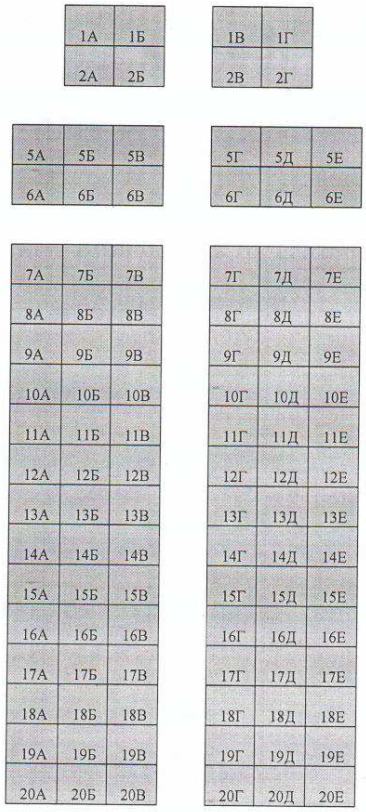


Примечание: на уровне 7 (А Б В Г Д Е) и 14 (А Б В Б Г Д Е) рядов расположен запасной выход ВС
(посадка только для взрослых пассажиров от 18 лет)

Приложение 15.7 – Компоновка ВС типа Як-42 АО «Ижавиа»

Компоновка Як42

42343, 42368, 42380, 42384, 42450,42455,42549
(104 места)

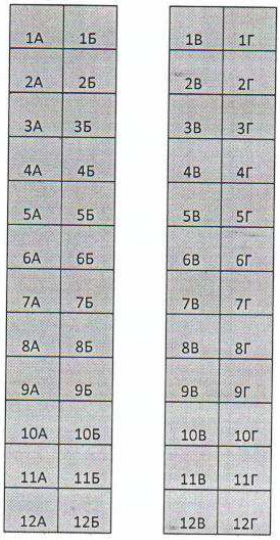


Примечание: на уровне 7 (А Б В Г Д Е) и 14 (А Б В Б Г Д Е) рядов расположен запасной ВС
(посадка только для взрослых пассажиров от 18 лет)

Приложение 15.8 – Компоновка ВС типа Ан-24 АО «Ижавиа»

Компоновка Ан24РВ

46620, 46637, 47315
(48 мест)



Примечание: на уровне 3 (А Б) и 8 (В Г) рядов расположен запасной ВС (посадка только для взрослых пассажиров от 18 лет)

Приложение 15.9 – Весовые и центровочные данные самолетов Ан24 РВ, Як-42Д

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

г. Ижевск, Аэропорт, Удмуртская Республика, 426015, факс (3412) 78-09-57, тел.: 630-552

E- mail: pto@izhavia.su, Веб – сайт: http://www. izhavia.su

От 03.06.2016 № 335-Ан

На № _____ от _____

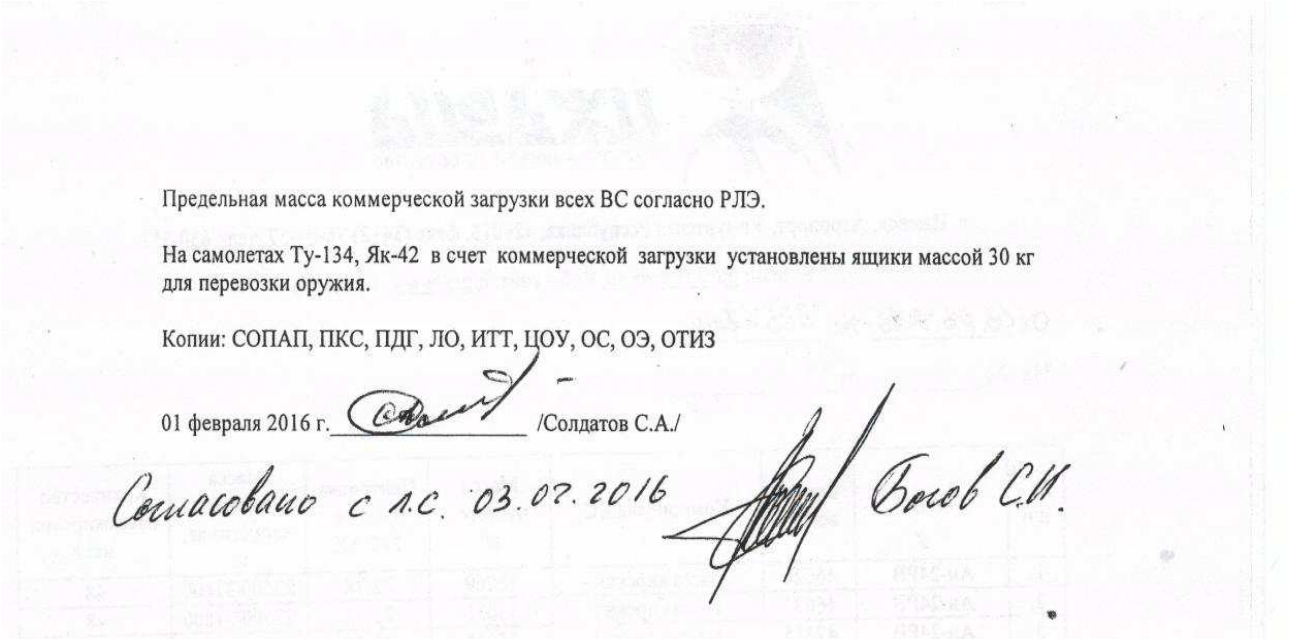
№ п/п	Тип ВС	Борто-вой №	Компоновка ВС	Масса пустого, кг	Центровка пустого, % САХ	Масса взлетная допустимая, кг	Количество пассажирских мест
1.	Ан-24РВ	46620	пассажирский	15069	22,78	22500/21800	48
2.	Ан-24РВ	46637	пассажирский	15031	22,53	22500/21800	48
3.	Ан-24РВ	47315	пассажирский	15048	22,48	22500/21800	48
4.	Як-42Д	42343	пассажирский	33420	44,50	57500	120
			пассажирский	33346	45,00	57500	104
			пассажирский	33338	45,10	57500	100
			пассажирский	33320	45,20	57500	96
5.	Як-42Д	42368	пассажирский	33598	43,40	57500	120
			пассажирский	33506	44,60	57500	104
			пассажирский	33498	44,70	57500	100
			пассажирский	33450	44,90	57500	96
6.	Як-42Д	42380	пассажирский	33281	45,10	57500	120
			пассажирский	33189	45,70	57500	104
			пассажирский	33181	45,80	57500	100
			пассажирский	33180	45,80	57500	96
7.	Як-42Д	42384	пассажирский	32678	44,70	57500	120
			пассажирский	32604	45,60	57500	104
			пассажирский	32596	45,30	57500	100
			пассажирский	32577	45,40	57500	96
8.	Як-42Д	42421	пассажирский	33055	45,10	57500	120
			пассажирский	32978	45,60	57500	100
			пассажирский	32876	45,80	57500	88
9.	Як-42Д	42450	пассажирский	33094	45,1	57500	120
			пассажирский	33029	45,6	57500	104
			пассажирский	33032	45,5	57500	100
			пассажирский	33017	45,6	57500	96
10.	Як-42Д	42455	пассажирский	33515	44,70	57500	120
			пассажирский	33441	45,30	57500	104
			пассажирский	33433	45,32	57500	100
			пассажирский	33415	45,40	57500	96
11.	Як-42Д	42549	пассажирский	34030	43,7	57500	120
			пассажирский	33956	44,2	57500	104
			пассажирский	33948	44,3	57500	100
			пассажирский	33929	44,4	57500	96

На самолетах Ан-24 в счет коммерческой загрузки в переднем багажнике расположены запасные колёса общей массой 108 кг, в заднем багажнике установлены дополнительные дополнительные ЛПМ МСРП массой 20 кг каждый в заявленном количестве.

На самолетах Ту-134 в счет коммерческой загрузки заднем багажнике расположены запасные колеса общей массой 104 кг.

На самолете Як-42 в счет коммерческой загрузки в переднем багажном отсеке расположены запасные колеса общей массой 150 кг.

Приложение 15.9 – Весовые и центровочные данные самолетов Ан24 РВ, Як-42Д (Продолжение)



Предельная масса коммерческой загрузки всех ВС согласно РЛЭ.

На самолетах Ту-134, Як-42 в счет коммерческой загрузки установлены ящики массой 30 кг для перевозки оружия.

Копии: СОПАП, ПКС, ПДГ, ЛО, ИТТ, ЦОУ, ОС, ОЭ, ОТИЗ

01 февраля 2016 г. /Солдатов С.А./

Согласовано с л.с. 03.07.2016 Богов С.М.

УТВЕРЖДАЮ
Генеральный директор АО «Ижавиа»
_____ А.В. Городилов
«__» _____ 2017 г.

Инструкция

по удалению обледенения и профилактической обработке противообледенительными жидкостями воздушных судов АО «Ижавиа»

Ижевск
2017 г.

Лист согласования

№ п/п	Должность	Фамилия И.О.	Дата	Подпись
1.	Заместитель генерального директора по ИАО – начальник АТБ	Душкин А.П.	28.02.17	
2.	Заместитель генерального директора ОЛР – начальник лётной службы	Бредов Г.Ю.	28.02.17	
3.	Начальник инспекции по безопасности полётов	Орлов В.М.	28.02.17	
4.	Заместитель начальника АТБ по качеству – начальник ОТК	Лепихин Г.И.	28.02.17	

Глава 16

ИНСТРУКЦИЯ ПО УДАЛЕНИЮ ОБЛЕДЕНЕНИЯ И ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЙ ОБРАБОТКЕ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНЫМИ ЖИДКОСТЯМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АО «ИЖАВИА»

Оглавление

Лист согласования 182
Оглавление 183
Нормативные ссылки 186
1. Общие положения 187
1.1 Цель, назначение и область применения Инструкции 187
1.1.1 Цель 187
1.1.2 Область применения Инструкции 187
1.2 Внесение изменений и дополнений 187
2. Концепция чистого воздушного судна 188
3. Обязанности и ответственность 189
3.1 Руководители подразделений АО «Ижавиа» 189
3.2 Командир воздушного судна 189
3.3 Ответственность организации, предоставляющей услуги по ПОО ВС на договорных условиях 190
3.3.1 Ответственность персонала обслуживающей организации 190
3.3.2 Водитель спецмашины, задействованной в выполнении ПОО ВС 190
3.3.3 Ответственный за выпуск ВС 191
3.3.4 Персонал, выполняющий контроль качества ПОЖ 191
3.3.5 Персонал, управляющий процессами ПОО ВС 191
3.3.6 Персонал, организующий обучение и подготовку персонала 191
4. Термины определения и сокращения 193
5. Обучение персонала и его квалификация 200
5.1 Основные положения 200
5.2 Теоретическая подготовка персонала 200
5.3 Практическая подготовка персонала 201
6. Жидкости и оборудование 203
6.1 Оборудование 203
6.1.1 Стационарные средства 203
6.1.2 Передвижные средства 203
6.1.3 Механические средства 203
6.2 Типы жидкостей 203
6.2.1 Жидкости ISO 11075/ SAE AMS 1424 Тип I 203
6.2.2 ПОЖ ISO 11078/SAE AMS 1428 Тип II, III и Тип IV 203
6.3 Правила работы с жидкостями и их хранение 204
6.3.1 Меры предосторожности при обращении с жидкостями 204
6.3.2 Хранение и перекачка ПОЖ 204
6.3.3 Перекачка ПОЖ 205
6.3.4 Линии перекачки 205
6.3.5 Нагревание ПОЖ 205
6.3.6 Применение ПОЖ 205
6.3.7 Процедуры контроля качества ПОЖ 206
6.3.8 Методы контроля ПОЖ 207

6.3.9 Порядок замены применяемой ПОЖ 209
6.3.10 Допустимые к применению ПОЖ 210
7. Подготовка к проведению процедур ПОО ВС 211
7.1 Проверка на наличие СЛО и определение необходимости проведения ПОО ВС 211
7.2 Подготовка ВС к проведению процедур ПОО на земле 211
7.3 Конфигурация ВС 211
8. Процедуры проведения ПОО с применением жидкостей 213
8.1 Климатические условия 213
8.1.1 Особенности метеорологических условий и виды наземного обледенения 213
8.2 Общие положения 213
8.3 Одноэтапная противообледенительная процедура 214
8.4 Процедура двухэтапной противообледенительной обработки 214
8.5 Удаление обледенения 215
8.5.1 Основные положения 215
8.5.2 Удаление инея и тонкого льда 215
8.5.3 Удаление снега и слякоти 216
8.5.4 Удаление льда 216
8.5.5 Применение ПОЖ для удаления обледенения 216
8.5.6 Удаление локального инея с поверхности крыла 218
8.5.7 Удаление обледенения с нижней поверхности крыла 218
8.6 Удаление обледенения с помощью горячего воздуха 219
8.7 ПОО ВС 219
8.7.1 Условия обязательного выполнения ПОО 219
8.7.2 Условия опционального выполнения ПОО 220
8.7.3 Основные положения 220
8.7.4 Стратегия применения ПОЖ 220
8.8 Ограничения и меры предосторожности 221
8.8.1 Ограничение по жидкостям 221
8.8.2 Ограничение по применению 222
8.8.3 Ограничения по ВС 222
8.8.4 Меры предосторожности при проведении процедур ПОО 222
8.8.5 Меры предосторожности при возможности образования прозрачного льда 224
8.9 Проверки, выполняемые после удаления обледенения и перед взлетом 225
8.9.1 Проверка после проведения удаления обледенения и противообледенительной защиты ВС 225
8.9.2 Предполетный осмотр ВС 225
8.9.3 Предполетный осмотр ВС на наличие СЛО 225
8.10 Передача информации 226
8.10.1 Информация о противообледенительной обработке 226
8.10.2 Код противообледенительной обработки 226
8.10.3 Проверка после проведения противообледенительной обработки и передача кода противообледенительной обработки Командиру ВС 227
8.10.4 Время защитного действия 227
9. Программа обеспечения качества ПОО ВС 230
Приложение I 231
Рекомендованное минимальное количество ПОЖ для противообледенительной защиты

Глава 16

ИНСТРУКЦИЯ ПО УДАЛЕНИЮ ОБЛЕДЕНЕНИЯ И ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЙ ОБРАБОТКЕ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНЫМИ ЖИДКОСТЯМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АО «ИЖАВИА»

ВС АО «Ижавиа»..... 231
Приложение II 232
Порядок взаимодействия в аварийных ситуациях 232
Отказ систем установки противообледенительной обработки 232
Выявление отрицательных результатов анализов ПОЖ 232
Действия в случае возникновения авиационного события связанного с возможным обледенением обработанного от обледенения ВС 233
Приложение III 234
Рекомендации по применению водных растворов ПОЖ типа I в зависимости от Тов..... 234
Рекомендации по приблизительному времени защитного действия (ВЗД) и применению ПОЖ I типа..... 235
Приложение IV..... 237
Рекомендации по приблизительному времени защитного действия (ВЗД) и применению ПОЖ II типа..... 237
Приложение V..... 239
Рекомендации по приблизительному времени защитного действия (ВЗД) и применению ПОЖ IV типа..... 239
Приложение VI..... 241
Допускаемое ВЗД неразбавленной ПОЖ IV типа на пропиленгликолевой основе в условиях ледяной крупы и мелкого града..... 241
Приложение VII..... 242
Рекомендации по приблизительному времени защитного действия ПОЖ II и IV типов в условиях образования инея..... 242
Приложение VIII..... 243
Рекомендации по применению ПОЖ II и IV типов в зависимости от погодных условий.... 243
Приложение IX..... 245
Рекомендации по альтернативным методам очистки поверхностей самолетов в условиях очень слабого, слабого и умеренного снега при температурах наружного воздуха минус 18°С и ниже..... 245
Рекомендации для подготовки взлёта в условиях сильного снега..... 246
Приложение X..... 247
Рекомендации для оценок интенсивности снегопада как функции дальности видимости... 247
Приложение XI 248
Условия наземного обледенения в аэропорту 248
Приложение XII 249
Схема подъезда и рабочих позиций спецмашины при удалении льда и снега с поверхности самолета Як-42Д..... 249
Схема подъезда и рабочих позиций спецмашины при удалении льда и снега с поверхности самолета Ан-24РВ..... 252

Нормативные ссылки

1. Документ ИКАО № Doc 9640 - AN /940.
2. Международные стандарты ISO 1176 и SAE ARP 4731.
3. Национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 54264 – 2010.
4. Указание ГС ГА № 24.9-67 ГА от 06.08.01 г. «О повышении качества очистки воздушных судов от обледенения перед вылетом».
5. Указание ДВТ МТ РФ от 26.12.95 г. № 152/и «О мерах по обеспечению полетов в условиях наземного обледенения».
6. Указание ФАС РФ от 08.12.97 г. № 78/и «О применении отечественных противообледенительных жидкостей (ПОЖ) для защиты ВС от наземного обледенения».
7. Указание ФАС РФ от 06.04.98 г. № 4/и «О применении противообледенительных жидкостей (ПОЖ) для защиты ВС от наземного обледенения».
8. Указание ФАС РФ от 29.12.98 г. № 6.8-15 «О дополнении Технологии применения зарубежных авиаГСМ на воздушных судах гражданской авиации (Указание МГА от 03.01.90г. №5.1-1)».
9. Технологические указания по выполнению регламентных работ на самолетах Ан-24, Ан-26, Ан-30 Выпуски 1.00...1.13, 1.20 "Оперативные формы" г. Ростов-на-Дону - 2006 г.
10. Технологические указания по выполнению регламентных работ на самолетах Ан-24, Ан-26, Ан-30 Выпуск 27 "Дополнительные работы" г. Ростов-на-Дону - 2010 г.
11. Руководство по эксплуатации самолета Як-42, Раздел 12.00.00 «Аэродромное обслуживание и наземное оборудование».
12. Трунов О.К. Безопасность взлета в условиях обледенения. М: ГосНИИ ГА,- 1995г.
13. Наставление по метеорологическому обеспечению ГА РФ, НМО-95.
14. Письмо Росавиации от 28.11.2012 г. № 4.03-370 «Рекомендации по применению противообледенительных жидкостей (ПОЖ) для защиты самолетов от наземного обледенения в аэропортах России в сезоне 2012-2013 годов».
15. Письмо Росавиации от 12.01.2017 г. № 03.01-37 «Рекомендации по защите самолетов от наземного обледенения в аэропортах России в осенне-зимнем сезоне 2016-2017 годов».
16. ГОСТ 2517-85. Нефть и нефтепродукты. Методы отбора проб.
17. Информационное письмо УПЛГ ВС ФАВТ МТ РФ от 05.02.13 № 03.10-7 «Рекомендация по противообледенительной обработке воздушных судов».

Глава 16
ИНСТРУКЦИЯ ПО УДАЛЕНИЮ ОБЛЕДЕНЕНИЯ И ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЙ ОБРАБОТКЕ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНЫМИ ЖИДКОСТЯМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АО «ИЖАВИА»

1. Общие положения

1.1 Цель, назначение и область применения Инструкции

1.1.1 **Цель**

Инструкция по защите от наземного обледенения воздушных судов АО «Ижавиа» (далее Инструкция) определяет стандарты, порядок и последовательность процедур и операций, при организации защиты ВС авиакомпании от наземного обледенения, в целях безопасного и эффективного их выполнения. Стандарты данной Инструкции разработаны на основании требований руководств по технической эксплуатации воздушных судов и в соответствии с требованиями Рекомендаций Росавиации, стандартов определенных в ИКАО Док. 9640, ГОСТ Р 54264-2010.

1.1.2 **Область применения Инструкции**

Требования данной Инструкции обязательны для исполнения всем персоналом АО «Ижавиа» и контрактных организаций, задействованных в выполнении и обеспечении процедур защиты ВС авиакомпании от наземного обледенения, как основной набор стандартных процедур их выполнения.

В случае, если требования стандартов данной Инструкции ниже требований обслуживающей организации, эта организация может потребовать выполнения дополнительных процедур согласно их собственному Руководству по защите ВС от наземного обледенения ВС.

Требования данной Инструкции к обслуживающим организациям, вне зависимости от их организационно-правовой формы, должны выполняться при организации и выполнении работ по противообледенительной защите ВС авиакомпании на земле.

К выполнению процедур, связанных с защитой ВС от наземного обледенения, допускается персонал, прошедший специальную подготовку, сдавший экзамен и имеющий навыки в ПОО ВС, изложенные в настоящей Инструкции, применительно к местным условиям, без угрозы снижения уровня безопасности полетов, в соответствии с программой подготовки персонала по курсу «Защита воздушных судов от наземного обледенения».

Настоящая Инструкция предназначена для применения персоналом, прошедшим подготовку в соответствии с Программой подготовки, изложенной в данной Инструкции.

Недопустимо использование отдельных положений или разделов настоящей Инструкции в отрыве от полного его содержания. Все разделы данного документа взаимосвязаны и во многом дополняют друг друга.

Перед началом осенне-зимнего сезона или перед началом полетов в аэропорт, авиакомпания предоставляет аэропорту или организации, производящим работы по защите ВС от наземного обледенения данную Инструкцию для ознакомления и согласования выполнения процедур ПОЗ конкретных типов воздушных судов.

1.2 Внесение изменений и дополнений

АО «Ижавиа» не реже одного раза в год пересматривает данную Инструкцию, чтобы гарантировать его актуальность и соответствие вновь применяемым (изменяемым) стандартам.

В случае, когда положения документа неприменимы в конкретной местности или ситуации, все отступления от требований Инструкции должны быть обоснованными и не должны оказывать влияния на безопасное выполнение полета.

2. Концепция чистого воздушного судна

Данная Инструкция базируется на «Концепции чистого ВС». Характеристики ВС основаны на том, что его критические поверхности чистые и не имеют снежно-ледяных отложений. Иней, лед, и/или снег, отложившиеся на аэродинамических поверхностях, воздухозаборниках двигателей, органах управления и приемниках давления даже в небольших количествах могут оказать значительное воздействие на выполнение полета. Масштабы последствий зависят от многих переменных факторов, однако они могут быть значительными и опасными. Например, отложения льда, ледяного налета или снега на передней кромке и верхней поверхности крыла толщиной и шероховатостью, напоминающими грубую наждачную бумагу, могут уменьшить подъемную силу крыла на 30% и увеличить лобовое сопротивление на 40%.

Содержанием концепции чистого ВС являются два основных требования.

Первое требование. Перед взлетом поверхность воздушного судна должна быть полностью свободна от каких-либо снежно-ледяных отложений.

Второе требование. Контроль за состоянием поверхности ВС в условиях фактического или возможного обледенения осуществляется вплоть до исполнительного старта.

Поэтому, обледенение ВС в любой форме представляет серьезную угрозу безопасности полета из-за ухудшения эксплуатационных характеристик.

Контроль за состоянием поверхности ВС перед взлетом в настоящее время, осуществляется визуально и органолептически.

При невозможности контроля экипажем состояния поверхности ВС после ПОО эта обязанность должна быть возложена на наземный персонал.

При различных оценках перед взлетом (при подготовке к полету) состояния поверхности ВС наземным и летным персоналом требование обработки (первичной или повторной) является приоритетным.

Если по каким-либо причинам не может быть выполнен качественный контроль состояния поверхности ВС (например, высокорасположенных частей ВС), то альтернативой контролю состояния поверхности ВС всегда является противообледенительная обработка.

Качество ПОО во многом зависит от квалификации и опыта персонала, принимающего решение в каждом конкретном случае подготовки к взлету ВС: в условиях обледенения или после прекращения их воздействия на ВС.

От персонала непосредственно зависит:

- правильная оценка внешних условий;
- выбор средства защиты (типа и концентрации ПОЖ и др.);
- соблюдение технологии обработки ВС;

- контроль состояния поверхности ВС перед и после ПОО;
- своевременный выпуск в полет ВС, обработанного ПОЖ с ограниченным временем защитного действия.

В условиях продолжающегося обледенения безопасное руление и взлёт должны быть выполнены до окончания времени защитного действия ПОЖ.

Поэтому важное значение имеет взаимодействие и связь между участниками подготовки ВС к полету.

Служба ПОО взаимодействует с экипажем ВС, службой УВД, метеослужбой и др. В радиообмене между экипажем и службой управления воздушным движением актуальна информация о времени защитного действия ПОЖ, времени руления, интенсивности движения потока ВС и т.п.

Данная инструкция определяет необходимые минимальные требования, предъявляемые к процедурам ПОО ВС.

Проверки ВС на наличие обледенения и прозрачного льда, а также проверка после проведения противообледенительной обработки должны производиться в соответствии с эксплуатационно-технической документацией ВС.

Настоящий документ не охватывает все процедуры и требования, изложенные в ЭТД ВС.

В случае противоречий между какими-либо положениями данной инструкции и ЭТД ВС конкретного типа, следует применять ЭТД данного ВС.

3. Обязанности и ответственность

3.1 Руководители подразделений АО «Ижавиа»

Обязанностью руководителей по направлениям сферы деятельности является:

- обеспечение процесса защиты ВС от наземного обледенения необходимыми ресурсами;
- обеспечение необходимого уровня подготовки персонала, вовлеченного в процесс защиты ВС от наземного обледенения;
- подготовку руководящей документации по защите ВС авиакомпании от наземного обледенения;
- обеспечение постоянного доступа к данной документации всего персонала, задействованного в процессах защиты ВС от наземного обледенения.

3.2 Командир воздушного судна

Обязанностью КВС является:

- проверка наличия снежно-ледяных отложений перед вылетом и принятие решения о проведении/повторении ПОО ВС;
- обеспечение правильной конфигурации ВС перед началом ПОО ВС;
- принятие кода противообледенительной обработки и информации о результатах выполнения ПОО ВС;
- определение времени защитного действия ПОЖ по справочным таблицам (НОТ). контроль соответствия критических поверхностей ВС “концепции чистого воздушного судна” до взлета и принятие решения о выполнении взлета в данных условиях;
- принятие решения об отказе от ПОО.

ПРИМЕЧАНИЕ: КВС не должен принимать решение на вылет без проведения противообледенительной обработки ВС в случае доклада ответственного за выпуск ВС о наличии СЛО на критических поверхностях ВС.

3.3 Ответственность организации, предоставляющей услуги по ПОО ВС на договорных условиях

В каждой организации, предоставляющей услуги по ПОО ВС на договорных условиях, исходя из местных условий, должно быть выполнено распределение обязанностей и ответственности персонала:

- задействованного в непосредственном проведении работ по противообледенительной обработке ВС;
- выполняющего проверку чистоты поверхностей ВС и качества обработки после проведения ПОО ВС;
- выполняющего контроль качества ПОЖ и обеспечивающего хранение записей о проверках;
- управляющего процессами ПОО ВС;
- организующего обучение персонала;
- хранящего записи об обучении и сертификации персонала, и допускающего персонал к выполнению работ.

3.3.1 Ответственность персонала обслуживающей организации

Персонал, обслуживающей организации, выполняющий ПОО ВС на договорных условиях, несет ответственность за:

- соблюдение технологии проведения ПОО ВС, в соответствии с выбранной процедурой КВС, в полном объеме и с обеспечением необходимого качества;
- концентрацию и температуру ПОЖ, применяемой для обработки;
- чистоту обработанных поверхностей ВС после проведение процедур по удалению СЛО;
- чистоту обработанных поверхностей ВС после выполнения процедур ПОЗ;
- безопасное выполнение всех операций при выполнении ПОО ВС;
- соблюдение техники безопасности при эксплуатации оборудования, спецмашин, исключающее повреждение ВС, причинение вреда людям и окружающей среде;
- полноту и правильность передачи информации ответственному за выпуск ВС и/или КВС, в соответствии с условиями договора;
- своевременное и правильное оформление документации.

ПРИМЕЧАНИЕ: Если обязанность по выполнению проверки качества противообледенительной обработки возложена на оператора установки ПОО, то он несет ответственность за полноту и качество ее проведения.

3.3.2 Водитель спецмашины, задействованной в выполнении ПОО ВС

Водитель спецмашины несет ответственность за:

- своевременный подъезд к ВС;
- выполнение требований к маневрированию вблизи ВС;
- безопасное выполнение всех операций по ПОО ВС;
- соблюдение техники безопасности при обработке ВС, исключающее повреждение ВС, спецмашин, оборудования и причинение вреда людям;
- выполнение указаний и требований оператора установки ПОО во время противообледенительной обработки ВС;
- прием и передачу информации между оператором установки ПОО, персоналом, ответственным за выпуск ВС;

- передачу подтверждающей документации о выполненной обработке персоналу, выпускающему ВС.

ПРИМЕЧАНИЕ: Современные установки ПОО могут иметь систему, позволяющую осуществлять управление движением машины при проведении ПОО из кабины оператора, т.е. одним сотрудником.

3.3.3 Ответственный за выпуск ВС

Ответственный за выпуск ВС несёт ответственность за:

- выполнение проверки на наличие СЛО на поверхностях ВС;
- правильность определения метода ПОЗ ВС;
- правильность определения концентрации ПОЖ в зависимости от температуры;
- достоверность доклада КВС о результатах проверки на наличие СЛО, если иное не предусмотрено договором с организацией, выполняющей ПОЗ;
- полноту указаний лицу, проводящему ПОЗ ВС;
- правильность принятия решения об отказе от ПОЗ;
- выполнение проверки после проведения удаления СЛО и нанесение противообледенительной защиты ВС;
- передачу КВС кода противообледенительной защиты ВС.

ПРИМЕЧАНИЕ: Если на критических поверхностях ВС присутствуют снежно-ледяные отложения, а экипаж отказывается от противообледенительной обработки, ответственный за выпуск ВС, должен немедленно сообщить об этом в Инспекцию по Безопасности Полетов.

3.3.4 Персонал, выполняющий контроль качества ПОЖ

Персонал выполняющий контроль качества ПОЖ несет ответственность за:

- своевременное и качественное проведение анализов и издание объективных документов, подтверждающих качество ПОЖ;
- передачу документов, подтверждающих качество ПОЖ, в подразделение, осуществляющее ПОО ВС, и хранение документов в установленном порядке;
- обеспечение хранения записей о проверке ПОЖ;
- поддержание КИА/КИП в технически исправном состоянии и регулярном проведении проверки КИА/КИП.

3.3.5 Персонал, управляющий процессами ПОО ВС

Персонал, управляющий процессами ПОО ВС несет ответственность за:

- обеспечение процесса ВС необходимыми ресурсами;
- обеспечение необходимого уровня подготовки персонала, вовлеченного в процесс ПОО ВС;
- исправность техники и оборудования для ПОО ВС;
- подготовку и поддержание технологических процессов;
- подготовку руководящей документации по ПОО ВС;
- обеспечение постоянного доступа к данной документации всего задействованного в процедурах ПОО ВС персонала.

3.3.6 Персонал, организующий обучение и подготовку персонала

Персонал, организующий обучение и подготовку персонала несет ответственность за:

- разработку программ подготовки и методических материалов для проведения обучения;

- полноту и качество теоретического обучения и практической подготовки персонала;
- правильную организацию процесса обучения и подготовки;
- оформление и хранение записей об обучении и сертификации персонала;
- квалификацию персонала, допущенного к выполнению работ.

4. Термины определения и сокращения

FP (freezing point) - Температура кристаллизации (замерзания).

OAT (Outside air temperature) - Температура наружного воздуха.

Активное образование инея (active frost) - Образование инея на верхних поверхностях предметов в условиях ясной тихой погоды и радиационного охлаждения поверхностей предметов и земли при температуре окружающего воздуха, приближающейся к значению температуры точки росы.

Антиобледенительная защита (Anti-icing) - Антиобледенительная защита (обработка) представляет собой предупредительную процедуру, при которой чистые или очищенные поверхности ВС защищаются на ограниченный период времени *(время защитного действия)* от образования льда и инея и накопления снега и слякоти.

Аэродинамическая пригодность противообледенительной жидкости (или её водного раствора): Свойство жидкости, нанесенной на поверхности самолета и содержащей выпавшие с момента ее нанесения осадки, сойти с этих поверхностей в процессе разбега самолета до точки его отрыва под воздействием только набегающего потока (скоростного напора) воздуха.

Аэродинамическая пригодность противообледенительной жидкости обеспечивает реализацию концепции чистого самолета (см. термин) в условиях наземного обледенения. Является одним из двух (помимо *времени защитного действия*) главных свойств противообледенительных жидкостей. Если противообледенительная жидкость не может быть удалена набегающим потоком воздуха до точки отрыва (в том числе при отсутствии условий наземного обледенения), то нарушается концепция чистого самолета с ухудшением несущих свойств его аэродинамических поверхностей из-за наличия жидкости на этих поверхностях.

Буфер (buffer) - Буфер безопасности позволяет безопасно использовать жидкость в случаях ошибки применения и влияния изменений погодных условий. Буфер безопасности – это 10°C для ПОЖ Тип I и 7°C для ПОЖ Тип II, III, IV.

Время защитного действия (Holdover time) - Ограниченный период времени, в течение которого противообледенительная жидкость (или ее водный раствор) способна предотвратить образование и накопление снежно-ледяных отложений на покрытых данной жидкостью поверхностях самолета в прогнозируемых условиях наземного обледенения. Отсчет времени ведется с момента начала защитного этапа (начало этапа при одноэтапной обработке или начала второго этапа при двухэтапной обработке). Является одним из двух (помимо аэродинамической пригодности) главных свойств противообледенительных жидкостей.

ПРИМЕЧАНИЕ: ПОЖ не обеспечивает противообледенительную защиту ВС в полете.

Град (Hail) - Осадки в виде маленьких шариков или кусочков льда от 5 до >50 мм (от 0,2 до >2 дюйма) в диаметре, падающие раздельно или группой.

Двухэтапная процедура противообледенительной защиты (Two step de-icing/anti-icing) - Противообледенительная защита ВС путем удаления накопившихся снежно-ледяных отложений с применением горячей воды или противообледенительной жидкости (или ее водного раствора) на первом этапе и нанесения на чистый самолет защитного слоя противообледенительной жидкости (или ее водного раствора) на втором этапе. Противообледенительные жидкости (ПОЖ), как правило, различны для разных этапов обработки.

Дождь или высокая влажность на поверхности переохлажденного крыла (Rain or high humidity on cold soaked wing) - Вода, которая приводит к формированию льда или инея на поверхности крыла, когда температура поверхности крыла равна или меньше 0°C (32°F).

Дождь со снегом (Rain and snow, mixed) - Осадки в виде смеси снега и дождя. Обработка при слабом дожде со снегом производится как при легком переохлажденном дожде.

Жидкость для удаления обледенения (De-icing fluid) – жидкости, используемые для удаления СЛО

Существуют следующие типы жидкостей для удаления обледенения:

- Горячая вода
- Нагретые жидкости тип I с водой в соответствии со стандартом ISO 11075/AMS 1424 в смеси с водой;
- Нагретые смеси жидкости тип I с водой подготовленные на заводе изготовителе (Premix);
- Нагретые неразбавленные жидкости типов II, III, IV в соответствии со стандартом ISO 11078/AMS 1428 или их смесь с водой;

ПРИМЕЧАНИЕ: Для достижения наибольшей эффективности удаления обледенения с поверхностей ВС применяются нагретые ПОЖ, в соответствии с рекомендациями производителя по их применению.

Загрязнение (Contamination) - Под загрязнением в данном документе понимается наличие любых видов СЛО.

Замерзающая морось (Freezing drizzle) - Довольно равномерные осадки, состоящие исключительно из мелких капель воды (диаметр менее 0,5 мм (0,02 дюйма)), близко расположенных друг к другу, которые замерзают при соприкосновении с землей или незащищенными объектами.

Замерзающий туман (Freezing fog) - Туман, состоящий из переохлажденных капель, замерзающих при соприкосновении с землей и незащищенными объектами, при котором горизонтальная видимость у поверхности земли снижается до расстояния менее 1 км (5/8 миль).

Иней (Frost / Hoar frost) - Кристаллики льда, которые образуются при насыщенном относительно льда воздухе при температуре ниже 0°C (32°F) путем сублимации на поверхности земли или других объектах.

Концепция чистого самолета: Система положений, трактующая недопустимость взлета самолета при наличии на его несущих, управляющих и других поверхностях каких-либо загрязнений, в том числе снежно-ледяных отложений. Предусматривает полную очистку поверхностей перед взлетом и контроль состояния поверхностей самолета в условиях фактического или прогнозируемого обледенения вплоть до исполнительного старта. Является основополагающим системным принципом при разработке и реализации в авиапредприятиях и аэропортах организационно-технических и технологических мероприятий, направленных на обеспечение безопасности и регулярности полетов в условиях наземного обледенения. Концепция предусматривает необходимость очистки аэродинамически застойных зон и полостей самолета, в которые могут попадать противообледенительные жидкости и в дальнейшем образовывать гелеобразные отложения.

Критические поверхности (Critical surfaces) - Поверхности самолета, наиболее чувствительные в части ухудшения аэродинамических и тяговых характеристик самолета при наличии на них снежно-ледяных отложений (или иных загрязнений). Перечень критических поверхностей определяется разработчиком ВС. Эти поверхности, в числе других, должны быть полностью очищены перед взлетом и вплоть до исполнительного старта быть под контролем (как правило, по времени защитного действия противообледенительной жидкости, которой был обработан самолет) со стороны командира ВС в части их чистоты.

Крупинки снега (Snow grains) - Осадки в виде очень маленьких белых частиц льда, с матовой поверхностью, продолговатой формы, менее 1 мм (0,04 дюйма) в диаметре. При столкновении с поверхностью земли не отскакивают и не разбиваются.

Легкий переохлажденный дождь (Light freezing rain) - Осадки в виде частиц воды, которые замерзают при соприкосновении с землей или другими объектами. Имеют форму капелек размером более чем 0,5 мм (0,02 дюйма), выпадающих, в отличие от мороси с большими промежутками. Интенсивность выпадения частиц воды до 2,5 мм или 25г/дм.кв./ч (макс. 0,25 мм за 6 минут).

Ледяная крупа (Ice pellets) - Осадки в виде прозрачных или полупрозрачных (как мелкий град) замороженных капелек, круглые или имеющие неправильную форму с диаметром 5 мм (0,2 дюйма) или меньше. При соприкосновении с поверхностью земли обычно отскакивают.

Одноэтапная процедура противообледенительной защиты (One step de-icing/anti-icing) - Процедура обработки самолета с применением одной (как правило, нагретой) противообледенительной жидкости (или ее водного раствора). Предусматривает как удаление снежно-ледяных отложений, так и обеспечение времени защитного действия в фактических и прогнозируемых условиях наземного обледенения или только удаление

снежно-ледяных отложений без обеспечения времени защитного действия при отсутствии условий наземного обледенения. В процедуре могут быть использованы жидкости всех типов.

Представительные поверхности - критические поверхности и наружные конструктивные элементы планера и двигателей видимые из пилотской и/или пассажирской кабины.

Противообледенительная защита (De-icing/anti-icing) - процедура, объединяющая оба процесса: удаления обледенения и защиты от обледенения, которая может быть выполнена в один или два этапа.

Противообледенительная обработка ПОО - общее название процессов, связанных с защитой самолета от наземного обледенения:
- удаление обледенения,
- антиобледенительная обработка,
- противообледенительная защита.

Противообледенительные жидкости (ПОЖ) (англ.: de-/anti-icing fluids) - Низкозамерзающие жидкости на основе гликолей (этиленгликоля, пропиленгликоля) или на негликолевой основе, созданные для противообледенительных обработок самолетов в целях обеспечения регулярности и безопасности полетов в условиях наземного обледенения.

Подразделяются на жидкости первого типа (жидкости ньютоновского типа) и жидкости второго, третьего и четвертого типов (неньютоновские жидкости).

Состав жидкостей I типа включает в себя один из видов гликоля, антикоррозийные присадки и поверхностно-активные вещества для обеспечения достаточных смачивающих свойств.

В состав жидкостей II ÷ IV типов дополнительно входит длинномолекулярный органический загуститель, придающий этим жидкостям неньютоновские свойства.

Характеристики ПОЖ I типа представлены в международном стандарте ISO 11075, а также в спецификации AMS 1424 международной общественной организации инженеров SAE. Характеристики ПОЖ II, IV типов представлены в стандарте ISO 11076 и в спецификации SAE AMS 1428.

Время защитного действия для ПОЖ I типа не превышает двух десятков минут, для ПОЖ II ÷ IV типов может составлять от десятков минут до нескольких часов в зависимости от интенсивности обледенения.

ПОЖ типа I испытываются и одобряются, как правило, для самолетов со скоростью начала подъема передней стойки на взлете (Vr) не менее 120 км/час.

ПОЖ II и IV типов применяются только для самолетов, скорость Vr у которых не менее 185 км/час.

ПОЖ III типа специально разработаны и применяются для низкоскоростных самолетов (Vr) не менее 120 км/час).

ПРИМЕЧАНИЕ: Смесь жидкости Тип I с водой должна быть подогрета и иметь температуру на выходе из форсунки не ниже 60°C.

Проверка (Инспектирование) (Check) - Проверка контролируемых параметров в соответствии с определенным стандартом, специально обученным и авторизованным персоналом.

Проверка на наличие загрязнения (Contamination Check) - Проверка ВС на наличие загрязнения (Снежно-ледяные отложения) с целью определения необходимости проведения противообледенительной обработки.

Проверка после проведения противообледенительной обработки (Post de-icing/anti-icing check) - Визуальная проверка всех критических поверхностей ВС, производимая после проведения противообледенительной обработки с места достаточной видимости критических поверхностей ВС (из установки противообледенительной обработки или с другого доступного оборудования), чтобы убедиться, что на критических поверхностях нет инея, льда, снега или слякоти.

Проверка перед взлетом (Pre-take off Check) - Проверка, производящаяся командиром ВС перед взлетом, цель которой состоит в определении правильности применяемого времени защитного действия.

Прозрачный лед (Clear ice) - (иногда используется термин «ТОПЛИВНЫЙ ЛЕД») - Налет льда, обычно прозрачного и гладкого, но с отдельными воздушными пузырьками. Он образуется на открытых объектах при температурах ниже или немного выше температуры замерзания в результате замерзания переохлажденной мороси, мелких капель или дождевых капель. Если температура топлива будет ниже точки замерзания, на плоскостях крыла при выпадении осадков может образовываться прозрачный лед, даже если температура окружающего воздуха будет 15°C и выше. Прозрачный лед трудно обнаружить визуально, возможно его отделение во время или после взлета.

Радиационное выхолаживание, или эффект длинноволнового излучения - Понижение температуры земной поверхности и предметов за счет теплового излучения (т.е. температурной или тепловой радиации) в ультрафиолетовой, видимой и инфракрасной областях длин волн. Реализуется, как правило, в тихие ясные ночи в отсутствие других значимых теплообменных процессов в атмосфере (турбулентный перенос тепла, теплообмен фазовых переходов воды) и при отсутствии (или недостатке в дневные часы зимой) притока солнечного излучения. При этом расходная часть радиационного баланса атмосферы - уходящая в космос радиация земной поверхности (предметов) и самой атмосферы становится превалирующей величиной в этом балансе и приводит к тому, что температура поверхностей предметов на земле и земли опускается ниже температуры близлежащего слоя окружающего воздуха.

Слякоть (Slush) - Снег или лёд, которые под воздействием дождя, высокой температуры и/или химической обработки превратились в мягкую водянистую массу.

Снег (Snow) - Осадки в форме ледяных кристаллов с ответвлениями, часто узорчатые в форме звездочек или вперемешку с кристаллами без ответвлений. При температуре выше -5°C (23°F) из кристаллов обычно образуются снежинки.

Снежная крупа (Snow pellets) - Осадки в виде белых непрозрачных крупинок снега. Эти крупинки имеют сферическую или коническую форму; их диаметр составляет приблизительно 2-5 мм (0,08-0,2 дюйма). Сами крупинки хрупкие, легко ломаются; при столкновении с поверхностью земли отскакивают и разбиваются.

Температурный предел аэродинамической пригодности противообледенительной жидкости или её водного раствора - Наинизшая температура окружающего воздуха, при которой данная противообледенительная жидкость (или ее раствор) будет удалена набегающим потоком воздуха с поверхностей самолета в процессе разбега.

Температурный предел применения - Наинизшая температура окружающего воздуха, при которой допустимо применение данной противообледенительной жидкости или ее водного раствора для:

- первого этапа двухэтапной обработки,
- второго этапа двухэтапной обработки или для одноэтапной обработки самолетов (LOUT).

Температурный предел применения ПОЖ для первого этапа двухэтапной обработки на 3°C ниже температуры начала кристаллизации ПОЖ (раствора ПОЖ), применяемых в горячем виде.

Температурный предел применения ПОЖ для второго этапа двухэтапной обработки или для одноэтапной обработки выбирается как максимальное значение из двух величин:

- температурного предела аэродинамической пригодности,
- температуры замерзания ПОЖ, увеличенной на величину *температурного запаса*.

Удаление обледенения (De-icing) - Процесс удаления снежно-ледяных отложений с поверхностей самолета в целях реализации концепции чистого самолета. Для удаления СЛО в зависимости от условий применяются следующие жидкости:

a) Нагретая вода.

b) Нагретая ПОЖ типа I с учетом ограничения на применение неразбавленной ПОЖ, обеспечивающего аэродинамическую пригодность жидкости.

c) Нагретый раствор воды и ПОЖ типа I.

d) Нагретые неразбавленная ПОЖ типа II или ее раствор с водой.

e) Нагретые неразбавленная ПОЖ типа III или ее раствор с водой.

f) Нагретые неразбавленная ПОЖ типа IV или ее раствор с водой.

Жидкости следует применять нагретыми для эффективного удаления СЛО.

Умеренный и сильный переохлажденный дождь (Moderate and heavy freezing rain) - Осадки в виде частиц воды, которые замерзают при соприкосновении с землей или другими объектами. Имеют форму капелек размером более 0,5 мм (0,02 дюйма), выпадающих с большими промежутками (в отличие от мороси). Интенсивность выпадения частиц воды достигает более 2,5 мм/ч (0,1 дюйма/час) или 25 г/дм.кв./ч.

Эффект переохлажденного крыла (Cold soaked wings/Cold-soak effect) - Крыло воздушного судна может быть "переохлажденными" вследствие наличия в баках очень холодного топлива, когда воздушное судно только что осуществило посадку после выполнения полета на большой высоте или в результате дозаправки очень холодным

топливом. При выпадении осадков на холодной поверхности ВС во время его нахождения на земле может образоваться прозрачный лед. Лёд или ледяной налёт может образоваться при наличии видимой влаги или высокой влажности даже при температурах окружающего воздуха от -2°C до +15°C, если конструкция ВС имеет температуру 0°C или ниже.

°C degrees Celsius - градусы Цельсия
°F degrees Fahrenheit - градусы Фаренгейта

5. Обучение персонала и его квалификация

5.1 Основные положения

Процедуры ПОО должны проводиться компетентным персоналом прошедшим соответствующую подготовку и обучение.

Организации, предоставляющие услуги ПОО, должны иметь программу квалификации и программу обеспечения качества для контролирования и поддержания требуемого уровня компетенции.

На каждом предприятии, исходя из местных условий, должны быть определены сотрудники, подлежащие подготовке и допуску в установленном порядке к самостоятельной работе для выполнения следующих функций:

- проведение работ по противообледенительной обработке ВС;
- выполнение полетов и принятие решения на вылет ВС;
- контроль качества жидкости и обеспечение хранения записей о проверках;
- контроль технического состояния и техническое обслуживание специальной техники для проведения работ по защите ВС от наземного обледенения, хранения и заправки жидкостей;
- управление процессами ПОЗ ВС и подготовка руководящей документации, обеспечение постоянного доступа к данной документации всего задействованного в процедурах ПОЗ персонала;
- организация обучения и подготовка персонала, хранение записей об обучении и сертификации персонала, допуск персонала к выполнению работ.

Программы обучения разрабатываются для каждой категории сотрудников в зависимости от выполняемых функций, однако, теоретическое обучение различных категорий сотрудников может проводиться совместно.

Для того, чтобы гарантировать, что летный и наземный персонал получили необходимые знания о процедурах противообледенительной обработки ВС, включая передовые методы и подходы, должно проводиться как первоначальное обучение персонала, так и последующая ежегодная переподготовка. По окончании обучения должна быть выполнена проверка знаний.

5.2 Теоретическая подготовка персонала

Теоретическая подготовка персонала подразделяется на:

- Первоначальную (базовую). В случае перерыва в работе более 1 года требуется повторное базовое обучение;
- Переподготовку или повышение квалификации - проводится ежегодно, как правило, перед началом сезона.

Программы первоначальной теоретической и практической подготовки, повышения квалификации по каждой специальности, разрабатывается самой организацией с учетом местных условий проведения работ и распределения ответственности. План теоретической подготовки включает в себя список тем, для каждой категории специалистов, с указанием времени на их изучение.

Рекомендованный перечень тем для теоретической подготовки:

- Вводная часть, включая основные международные и Российские документы.
- Погодные явления. Влияние инея, льда, снега и слякоти на характеристики ВС.
- Авиационные происшествия и инциденты, связанные с наземным обледенением ВС.
- Концепция чистого ВС.

- Жидкости для удаления обледенения и противообледенительной защиты ВС, их основные свойства, особенности, порядок использования, контроль качества. Возможные причины разрушения структуры жидкостей. Причины и механизм гелеобразования и образования сухих остатков, обезвоженных или регидратировавшихся жидкостей, оставшихся на поверхностях ВС.
- Замена применяемой жидкости.
- Охрана окружающей среды и здоровья.
- Таблицы применения и времени защитного действия.
- Машины и оборудование для противообледенительной обработки ВС.
- Порядок подготовки ВС к процедурам противообледенительной обработки. Проверка на наличие СЛО.
- Основные методы удаления обледенения и противообледенительной защиты ВС.
- Ограничения и меры предосторожности при выполнении работ. Требования к состоянию частей ВС после проведения работ.
- Проверка после проведения обработки ВС.
- Код противообледенительной обработки ВС, порядок передачи информации.
- Осмотр ВС перед взлетом. Распределение ответственности.
- Общие и специальные процедуры, выполняемые на отдельных типах ВС при проведении работ по защите ВС от наземного обледенения.
- Удаление обледенения горячим воздухом.
- Процедуры авиакомпаний.
- Местные условия и особенности при проведении процедур защиты ВС от наземного обледенения.
- Порядок действия в нештатных ситуациях.
- Базовые знания о человеческом факторе и его влиянии на обеспечение безопасности полетов при выполнении работ по защите ВС от наземного обледенения.
- Новые процедуры, изменения процедур (при повышении квалификации).

5.3 Практическая подготовка персонала

Практические занятие должны проводиться опытными инструкторами в условиях реального применения процедур ПОО ВС.

Для операторов установок ПОО обязательны также практические занятия на машинах для выработки и поддержания устойчивых навыков управления техникой.

Практическое обучение операторов установок ПОО должно состоять из практических занятий на используемых типах установок ПОО и практического обучения на самолете в реальных условиях применения ПОЖ.

Практические занятия на каждом из используемых типов установок ПОО должно проводиться ежегодно перед началом зимнего сезона и должно включать в себя:

- знакомство с конструкцией и составными частями каждого типа установок ПОО, управление установок ПОО;
- меры безопасности и действия в особых ситуациях;
- практические занятия по обработке не летающего самолета водой.

Данное обучение проводится инструкторами по практическому обучению.

Данное обучение может занимать от нескольких часов на каждый тип установки ПОО для опытного персонала до нескольких дней для новых операторов.

Практическое обучение на ВС необходимо проводить только для сотрудников, не сертифицированных в предыдущем сезоне.

До получения окончательного допуска к работе, персонал, производящий противообледенительные процедуры должен продемонстрировать способность в проведении работ в реальных условиях.

Окончательное решение о квалификации персонала принимается после окончания обучения персонально.

6. Жидкости и оборудование

6.1 Оборудование

6.1.1 Стационарные средства

Противообледенительная обработка ВС производится на местах стоянки, предназначенных для оперативного технического обслуживания или специально выделенных для этих работ местах.

6.1.2 Передвижные средства

Для нанесения противообледенительной жидкости применяются специальные машины.

Спецмашины должны иметь свидетельства о допуске к применению, оформленные в установленном порядке.

6.1.3 Механические средства

В качестве механических средств для удаления снежных ледяных отложений (СЛО) с поверхности ВС используются щетки, сжатый воздух.

6.2 Типы жидкостей

6.2.1 Жидкости ISO 11075/ SAE AMS 1424 Тип I

Жидкости Тип I представляют собой не загущенные маловязкие ПОЖ. Применяются при одноэтапной и двухэтапной процедуре ПОО ВС.

Температура замерзания смеси противообледенительной жидкости Тип I с водой, используемой для одноэтапной обработки или на втором этапе двухэтапной обработки, должна быть, по крайней мере, на 10°C выше температуры наружного воздуха (обшивки крыла).

ПРИМЕЧАНИЕ: Увеличение концентрации ПОЖ в смеси с водой не обеспечивает увеличения времени защитного действия.

Применение ПОЖ Тип I в условиях выпадающих осадков не рекомендуется и используется исключительно для удаления обледенения (первый этап обработки).

6.2.2 ПОЖ ISO11078/SAE AMS 1428 Тип II, III и IV

ПОЖ Тип II, III и IV представляют собой вязкие неньютоновские жидкости.

Неньютоновская жидкость - жидкость, вязкость которой зависит от силы сдвига и продолжительности воздействия силы, скорость сдвига не прямо пропорциональна силе сдвига.

Жидкость не начнет стекать сразу после начала воздействия силы. Для этого сила сдвига должна превысить предел текучести.

ПОЖ Тип II, III и IV содержат загуститель и демонстрируют псевдопластичное поведение, которое заключается в уменьшение вязкости при увеличении силы сдвига.

ПОЖ Тип II, III и IV обычно применяются при температуре наружного воздуха до -25 °C.

Граница применения может быть ниже, при условии, что температура замерзания неразбавленной жидкости будет ниже температуры наружного воздуха не менее чем на 7°C. В любом случае данная температура не должна быть ниже самой низкой температуры

применения, полученной при проведении аэродинамического теста. Жидкость должна обладать необходимыми аэродинамическими характеристиками.

Типы жидкостей, пропорции их смешивания с водой должны соответствовать требованиям изготовителей планера и двигателей.

Жидкости могут быть бесцветными или быть окрашены: Тип II - в жемчужный, Тип III - в желтый, Тип IV - в зеленый цвет.

6.3 Правила работы с жидкостями и их хранение

6.3.1 Меры предосторожности при обращении с жидкостями

Противообледенительные жидкости - это химический продукт на основе гликоля (этиленгликоля, пропиленгликоля или диэтеленгликоля), вредный для окружающей среды.

При работе с жидкостями необходимо соблюдать инструкции по технике безопасности предприятия, рекомендации производителя, законодательство по охране окружающей среды и охране здоровья.

Необходимо соблюдать особые меры предосторожности при перемещении по обледенелой или влажной поверхности самолёта, установки ПОО или по земле, в местах скопления ПОЖ после проведения противообледенительных процедур.

Жидкость нельзя употреблять внутрь. Желательно избегать контакта жидкости с кожей.

Жидкости, как правило, не проникают через кожный покров, тем не менее, необходимо избегать длительных или повторяющихся контактов, т.к. это может вызвать обезвоживание и эффект переохлаждения кожи. Место контакта необходимо промыть с мылом и смазать увлажняющим кремом.

Необходимо избегать попадания жидкости в глаза. Жидкость вызывает умеренное глазное раздражение. В случае попадания в глаза - промыть их чистой проточной водой.

Из-за низкого давления, насыщенные пары гликолей не предоставляют серьёзной опасности. Однако следует избегать продолжительного воздействия тумана, который образуется при распылении жидкости.

6.3.2 Хранение и перекачка ПОЖ

Ёмкости и системы перекачки, специально предназначенные для хранения противообледенительных жидкостей, должны использоваться таким образом, чтобы предотвратить их загрязнение другими жидкостями. Эти ёмкости и системы перекачки должны быть изготовлены из совместимых с противообледенительными жидкостями материалов, указанных производителем жидкости.

Коррозия ёмкости может вызвать деградацию (разрушение структуры) жидкости Тип II, III и IV.

В связи с этим рекомендуется использовать коррозионностойкие материалы для хранения жидкостей Тип II, III и IV. Для предотвращения коррозии рекомендуется максимально заполнять ёмкости жидкостью.

Емкости должны проверятся на наличие коррозии и загрязнения ежегодно. Дата последней проверки должна быть указана на ёмкости. Также должны вестись записи, подтверждающие факт проведения данной проверки.

Ёмкости для хранения жидкости должны иметь специальные наклейки с информацией о жидкости для предотвращения загрязнения.

Температурный режим склада должен выдерживаться в соответствии с руководством производителя жидкости.

Хранимые жидкости должны регулярно проверяться на предмет отсутствия загрязнений и деградации жидкости.

6.3.3 Перекачка ПОЖ

Чрезмерный механический сдвиг может серьезно ухудшить качество жидкости Тип II и IV.

Поэтому должны быть использованы только совместимые насосы и форсунки. Конструкция насосных систем и форсунок должна соответствовать требованиям производителя.

6.3.4 Линии перекачки

Системы перекачки жидкостей предназначены для перекачки определенных жидкостей и смесей. Они должны предотвращать деградацию жидкостей Тип II и Тип IV и не должны допускать смешивания жидкостей разных типов и изготовленных разными производителями.

В соответствии с рекомендациями производителя для задержания крупных частиц в жидкости при перекачке должен быть использован фильтр (поточный).

Для предотвращения загрязнения жидкости линии перекачки, заправочные и сливные краны, наконечники должны иметь специальные маркировку с информацией о жидкости.

Наконечники для заправки установок ПОО различными типами жидкости и водой должны иметь различную конструкцию или размер для предотвращения ошибок.

6.3.5 Нагревание ПОЖ

Нагревание противообледенительных жидкостей необходимо производить в соответствии с инструкцией изготовителя.

Испарение воды из нагретой жидкости Тип I может привести к нежелательным аэродинамическим эффектам.

Для ПОЖ Тип II и IV воздействие температуры или/и потери воды может привести к снижению вязкости и, соответственно, к снижению времени защитного действия.

ПРИМЕЧАНИЕ: Следует избегать нецелесообразного нагревания жидкости в баках машин (установок ПОО). Продолжительное или повторяющееся нагревание ПОЖ (прямое и непрямое) может стать причиной испарения воды, что может привести к деградации ПОЖ.

Любая из следующих ситуаций или их сочетание может ускорить деградацию жидкости и ухудшение показателей качества:

- незначительный расход жидкости в течение длительного времени;
- нахождение установки ПОО в состоянии готовности с включенной системой подогрева в течение длительного периода времени;
- высокая температура жидкости в баке установки ПОО;
- высокая температура в водяном баке установки ПОО, находящемся в непосредственном контакте с баком для жидкости (без теплоизоляции между баками).

6.3.6 Применение ПОЖ

Организация должна использовать спецмашины для противообледенительной обработки, произведенные в соответствии со стандартом ISO 11077 / SAE 1971.

Перед заполнением баков используемое оборудование должно быть должным образом очищено и подготовлено.

Подогрев ПОЖ в баках машин (установок ПОО) не должен производиться в закрытых или плохо вентилируемых помещениях.

Заправочные штуцеры должны быть различных размеров, либо типов для предотвращения загрязнения жидкости в баке из-за ошибочного подсоединения.

6.3.7 Процедуры контроля качества ПОЖ

Качество противообледенительных жидкостей может ухудшаться при транспортировке, хранении в ёмкостях и баках спецмашин, и во время распыления.

В соответствии с международной практикой в документах, содержащих результаты анализов, должны быть указаны стандарты, в соответствии с которыми производится анализ и допустимые значения контролируемых параметров.

6.3.7.1 Проверка ПОЖ при поставке

Перед наполнением ёмкости ПОЖ необходимо убедиться, что название и концентрация жидкости, указанная в сопроводительной документации, соответствует названию и концентрации жидкости, указанной на ёмкости.

ПРИМЕЧАНИЕ: Проба поставленной противообледенительной жидкости должна быть отобрана и проверена до ее заправки в бак машины или добавления в ёмкость.

Жидкость при поставке должна быть проверена по следующим параметрам:

ПОЖ Тип I:

- визуальный контроль;
- плотность;
- коэффициент преломления;
- водородный показатель PH (см. Примечание);

ПОЖ Тип II, IV

- визуальный контроль;
- коэффициент преломления;
- водородный показатель PH (см. Примечание);
- полевой анализ динамической вязкости.

ПРИМЕЧАНИЕ: Данная проверка осуществляется в том случае, если она подходит для определения загрязнений в жидкости или выявления деградации.

ПРИМЕЧАНИЕ: Проверки должны производиться в соответствии с рекомендациями производителей ПОЖ.

6.3.7.2 Проверка ПОЖ в спецмашинах

Проверка концентрации

Пробы для проверки коэффициента преломления противообледенительной жидкости, либо ее смеси с водой должны отбираться из форсунок противообледенительной машины ежедневно, если машина находятся в эксплуатации. Когда это возможно пробы должны быть взяты непосредственно перед или во время первой ПОО за день.

ПРИМЕЧАНИЕ: Для установок ПОО с пропорциональной системой смешивания должны быть использованы рабочие значения параметров потока и давления.

Проверка (прямо или косвенно) нагреваемой жидкости

Проверка жидкости или смеси жидкости с водой на коэффициент преломления должна производиться из баков установок ПОО. Как правило, интервал проверок не должен превышать двух недель, если баки установок ПОО за этот период не заправлялись. Это важно, если установки ПОО используются не часто, например в осенний и весенний период.

6.3.7.3 Лабораторный анализ качества ПОЖ

Лабораторный анализ жидкости должен производиться в начале и в середине сезона, и по запросу авиакомпаний. Пробы жидкости должны отбираться из форсунок и баков всех машин и используемых складских емкостей.

Лабораторные анализы смеси жидкости Тип I с водой должны быть взяты из форсунки в случае, если основные составляющие пропорциональной системы смешивания были заменены или отрегулированы.

Лабораторные анализы жидкости Тип IV должны быть взяты из форсунки в случае, если основные части (форсунка, насос) были заменены или отрегулированы.

Лабораторные анализы должны быть произведены в случае, если другие произведенные проверки качества жидкости дали отрицательный результат.

Жидкость должна быть проверена по следующим параметрам:

ПОЖ Тип I:

- визуальный контроль;
- плотность;
- коэффициент преломления;
- водородный показатель PH;

ПОЖ Тип II, IV:

- визуальный контроль;
- коэффициент преломления;
- водородный показатель PH;
- лабораторный анализ динамической вязкости соответствии с SAE AIR 9968.

ПРИМЕЧАНИЕ: Проверки должны производиться в соответствии с рекомендациями производителей ПОЖ.

6.3.8 Методы контроля ПОЖ

6.3.8.1 Визуальный контроль

- перелейте пробу в чистый стакан, бутылку или иную подобную ёмкость;
- произведите проверку на наличие любых видов загрязнения (частицы металла или коррозии, частицы резины и т.п.).

6.3.8.2 Проверка коэффициента преломления

- убедитесь в том, что рефрактометр проверен и чист;
- поместите каплю из пробы или с форсунки на экран рефрактометра и закройте призму;
- посмотрите показания рефрактометра на внутренней шкале с учетом поправочного температурного коэффициента, получаемого от производителя жидкости, если температура отлична от 20°C;
- сравните полученные данные с данными производителя;
- очистите рефрактометр и поместите его в защитный чехол.

6.3.8.5 Лабораторная проверка на динамическую вязкость

- проверка должна производиться в соответствии с SAE AIR 9968 или документации производителя жидкости;
- сравните полученные данные вязкости с данными производителя жидкости.

6.3.8.6 Порядок отбора проб ПОЖ

Для обеспечения необходимого уровня защиты с момента начала процедур противообледенительной обработки до взлета ВС, жидкости используемые для удаления обледенения и для противообледенительной защиты ВС должны иметь концентрацию и параметры указанные производителем жидкости.

В связи с возможным влиянием элементов системы подачи жидкости и ее нагрева на состояние жидкости, необходимо производить отбор проб жидкости методом, имитирующим нанесение жидкости на поверхность ВС.

До отбора пробы необходимо дождаться стабилизации выбранной концентрации жидкости.

Отбор пробы может производиться нанесением жидкости на чистую полиэтиленовую пленку (размером, примерно 2×2 метра) положенную прямо на землю или на алюминиевый лист, соединенную с системой забора пробы (может быть использован и другой аналогичный метод, обеспечивающий проведение отбора проб).

Расстояние между форсункой и поверхностью должно быть около 3 метров и жидкость должна распыляться перпендикулярно к поверхности.

Когда на практике применяются разные настройки форсунки и разная скорость потока жидкости, отбор проб должен производиться при применяемых настройках форсунки (струя, средний или широкий конус распыления) и применяемых скоростях потока жидкости.

6.3.8.7 Выполнение отбора проб ПОЖ

Произведете требуемую настройку форсунки и скорости потока ПОЖ для отбираемой пробы.

Произведите пролив линии подачи ПОЖ для удаления остатков из системы после предыдущего применения и проверьте концентрацию ПОЖ.

Если замеренный индекс рефракции покажет, что система не очищена, продолжайте пролив системы.

Выполните замер концентрации ПОЖ рефрактометром.

Пролив линии подачи ПОЖ выполняйте до тех пор, пока результаты коэффициента преломления не будут соответствовать заданной концентрации (на отдельных типах оборудования может потребоваться пролив более 50 литров ПОЖ для очистки системы после предыдущего применения).

Направьте поток ПОЖ на поверхность для отбора проб и вылейте достаточное для пробы количество ПОЖ, но не менее 1 литра. Произведите сбор пробы в чистую и сухую ёмкость объемом 1 литр.

Для сравнения выполните отбор пробы в объеме 1 литр из бака спецмашины и отбор пробы в объеме 1 литр из ёмкости для хранения.

6.3.8.7 Идентификация пробы ПОЖ

Прикрепите к каждой ёмкости с отобранной пробой жидкости этикетку со следующей информацией:

- название аэропорта (и/или код ИАТА);
- дата взятия пробы; название организации (поставщика услуг);
- идентификационный номер машины, ёмкости, оборудования, где была отобрана проба;
- детальное описание точки отбора пробы (бак, форсунка, склад хранения);
- тип и фирменное наименование ПОЖ;
- концентрация ПОЖ; дополнительная информация;
- Ф.И.О. и должность взявшего пробу.

6.3.9 Порядок замены применяемой ПОЖ

Указанные ниже процедуры необходимо выполнять в случае замены применяемой ПОЖ (тип, производитель или наименование) для предотвращения загрязнения ПОЖ. Данные ниже требования могут не выполняться, если производитель ПОЖ предъявляет иные требования по заправке или замене, изложенные в документации по применению ПОЖ.

Перед заправкой новой жидкости, применяемая ранее ПОЖ должна быть полностью слита, складские ёмкости для хранения, баки установок ПОО, линии подачи и заправки, насосы, форсунки должны быть очищены.

После заправки новой жидкостью из ёмкостей для хранения, баков и форсунок установок ПОО должны быть отобраны пробы для проведения лабораторного анализа ПОЖ.

Оборудование может быть допущено к использованию только после получения результатов лабораторных анализов ПОЖ из ёмкостей для хранения, баков и форсунок установок ПОО, и подтверждения соответствия результатов лабораторных анализов требованиям, указанным производителем ПОЖ.

При замене ПОЖ необходимо также проверить необходимость замены надписей на ёмкостях для хранения, заправочных штуцерах и на установках ПОО. В случае необходимости надписи должны быть заменены.

До начала использования необходимо проверить минимальную температуру применения ПОЖ, применяемых концентраций.

Также необходимо определить возможность и порядок применения системы пропорционального смешивания.

Обработка ВС несколькими установками ПОО, заправленными разными ПОЖ, **ЗАПРЕЩЕНА**.

В случае необходимости одновременного применения в аэропорту одного типа ПОЖ разных производителей, необходимо предпринять все меры, предотвращающие:

- возможность смешивания жидкостей разных производителей в ёмкостях для хранения, в баках установок ПОО;
- человеческие ошибки.

Для этого необходимо обеспечить следующее:

- хранение разных жидкостей в отдельных несвязанных между собой системах хранения;
- использование заправочных штуцеров разных размеров или конструкции, исключающее возможность случайной заправки в бак ПОЖ другого производителя;
- маркировку машин, баков, штуцеров, содержащую наименование применяемой ПОЖ;
- оповещение операторов и водителей установок ПОО, диспетчера, персонала, выпускающего ВС, и авиакомпаний о том, какой жидкостью заправлена каждая установка ПОО.

6.3.10 Допустимые к применению ПОЖ

Организация для ПОО ВС может использовать ПОЖ в соответствии с ежегодно издаваемым «Перечнем противообледенительных жидкостей (ПОЖ), разрешенных к применению на ВС ГА», соответствующих стандартам ISO 11075/SAE AMS 1424 Тип I, ISO 11078/SAE AMS 1428 Тип II, III, IV.

Для обеспечения совместимости ПОЖ разных типов рекомендуется использовать жидкости одного производителя. При использовании жидкостей разных производителей должна быть подтверждена их совместимость.

Минимальная температура применения жидкостей должна соответствовать климатическим условиям аэропорта, применяемому оборудованию и технологиям.

Аэропорты, находящиеся в холодной климатической зоне, должны уделить этому требованию особое внимание.

ПРИМЕЧАНИЕ: Перед применением ПОЖ обслуживающая организация обязана ознакомиться с порядком ее использования и ограничениями на использование, определенными производителем ПОЖ для конкретных типов ВС и/или ограничения на разбавление определенных Типов ПОЖ, а также с температурными режимами ее применения, минимальным расходом и дистанцией распыления.

7. Подготовка к проведению процедур ПОО ВС

7.1 Проверка на наличие СЛО и определение необходимости проведения ПОО ВС

Если условия стоянки способствуют наземному обледенению, то ВС не может быть дано разрешение на вылет, до тех пор, пока обученный и квалифицированный персонал не произведет проверку на наличие СЛО.

Данная проверка выполняется до и после противообледенительной обработки, с места достаточной видимости всех критических поверхностей ВС (с установки ПОО или с другого подходящего места или оборудования).

Для более точного определения отсутствия прозрачного льда на критических поверхностях, необходим физический контакт (потрогать рукой на ощупь).

ПРИМЕЧАНИЯ: 1. Разрешено наличие инея на нижней поверхности крыла (толщиной до 3 мм) в месте контакта с холодным топливом и на фюзеляже (элементы внешней маркировки, знаки и надписи должны быть видны). Если другое не предусмотрено РЛЭ.

2. Допускается тонкий иней на верхней поверхности фюзеляжа, при условии, что все технологические отверстия свободны от снежно-ледяных отложений и элементы внешней маркировки, знаки и надписи хорошо различимы.

ВНИМАНИЕ: Допустимый иней на поверхности крыла, который не оказывает критического воздействия в обычных условиях эксплуатации, может стать критическим при определенный условиях, например при полете в условиях обледенения, как катализатор интенсивного образования льда. По требованию экипажа любые отложения инея должны быть удалены.

ПРИМЕЧАНИЕ: Необходимо принимать во внимание температуру поверхности крыла при определенной температуре окружающего воздуха. Проверка с целью определения необходимости проведения противообледенительной обработки выполняется в соответствии с требованиями настоящей Инструкции, и в соответствии с требованиями организации производящей ПОО ВС. Данная проверка должна проводиться с мест обеспечивающих достаточную видимость осматриваемых частей ВС (из установки ПОО или с другого подходящего места или оборудования).

Решение о проведении обработки или отказ от нее принимается совместно КВС и персоналом ответственным за выпуск ВС. Если нет согласия одной из сторон, обработка выполняется в обязательном порядке.

7.2 Подготовка ВС к проведению процедур ПОО на земле

Подготовка ВС к ПОО выполняется в соответствии с действующей эксплуатационной технической документацией ВС.

7.3 Конфигурация ВС

Во время противообледенительных работ подвижные плоскости элементов управления должны находиться в положении, указанном производителем ВС.

Перед началом выполнения работ по защите ВС от наземного обледенения персонал, ответственный за обработку, должен убедиться в правильной конфигурации ВС.

Необходимо, по возможности, не допускать выпуска механизации крыла во время стоянки при выпадении осадков. Если механизация крыла выпущена, например, при заруливании с не полностью убранной механизацией после посадки в условиях обледенения, перед уборкой необходимо убедиться в отсутствии льда, снега, слякоти на элементах механизации.

При наличии снега, слякоти, льда требуется удалить снежно-ледяные отложения до уборки механизации во избежание примерзания и повреждения конструкции.

Предлагается несколько способов для удаления СЛО с элементов механизации:

- ПОЖ Тип I разбавленная водой в концентрации соответствующей погодным условиям. После обработки, убедившись в отсутствии СЛО, убрать механизацию и выполнить полноценную обработку крыла в соответствии с погодными условиями;

ЗАПРЕЩАЕТСЯ обработка крыла с выпущенной механизацией жидкостями Тип II, III, IV с концентрацией 100%.

- механическим способом с помощью щеток;
- тепловым способом с помощью машин и оборудования, предназначенных для этого.

Не рекомендуется направлять струю жидкости на воздухозаборники ВСУ, так как это может вызвать заброс оборотов и температуры выходящих газов за ограничения. Если в условиях сильного ветра данное требование выполнить невозможно, то персоналом ответственным за выпуск ВС рассматривается вопрос о возможности выключения ВСУ.

ВНИМАНИЕ! Противообледенительные процедуры без разрешения КВС и/или ответственного лица за выполнение работ по ПОО обслуживающей организации – ЗАПРЕЩЕНЫ!!!

ВНИМАНИЕ! Подъезд спецтехники к ВС для выполнения противообледенительных работ разрешается только после установки ВС на стояночный тормоз.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Перед проведением противообледенительных работ: все входные двери, люки и форточки остекления кабины экипажа ВС должны быть закрыты.

ПРИМЕЧАНИЕ: Если во время проведения противообледенительной обработки требуется оставить переднюю дверь салона открытой, необходимо предпринять все необходимые меры предосторожности для исключения попадания ПОЖ в салон. Система кондиционирования воздуха должна быть отключена.

8. Процедуры проведения ПОО с применением жидкостей

8.1 Климатические условия

8.1.1 Особенности метеорологических условий и виды наземного обледенения

Диапазон температур, при которых возможно наземное обледенение, очень широк - от +5°С до -30°С. С учетом «топливного льда», который образуется при отсутствии в атмосфере внешних признаков наземного обледенения, этот диапазон должен быть расширен в сторону положительных температур (до +15°С).

Наиболее часто условия наземного обледенения имеют место при температурах наружного воздуха 0°С ÷ -10°С.

Наземное обледенение, возникающее вследствие переохлаждённого дождя или мороси при более низкой температуре, весьма редкое явление (см. Таблица 9 «Условия наземного обледенения в аэропорту»).

8.2 Общие положения

Данные технологии определяют методы противообледенительной обработки и защиты самолёта на земле, производимые посредством обработки ВС спецжидкостями для удаления СЛО с критических поверхностей ВС и обработки их ПОЖ.

Следует избегать попадания ПОЖ или их растворов:

- в воздухозаборники двигателей и ВСУ;
- на электрические разъемы и провода.

Недопустимо направлять струю ПОЖ на:

- тормозные устройства;
- колеса;
- сопла двигателей;
- реверсивные механизмы двигателей;
- трубки и отверстия приемников полного и статического давлений;
- датчики угла атаки.

Необходимо принимать все разумные меры предосторожности, чтобы минимизировать попадание жидкости в двигатели, другие приемники окружающего воздуха или выпускные отверстия, а также в скрытые полости.

СЛО на поверхностях ВС должны быть удалены до того, как будет дано разрешение на вылет. В условиях продолжающихся осадков, когда есть риск обледенения самолёта перед вылетом, необходимо выполнять противообледенительную защиту ВС.

В случае необходимости удаления обледенения и защиты ВС от последующего обледенения, данные процедуры могу быть выполнены в один, либо в два этапа. Выбор метода обработки зависит от погодных условий, доступного оборудования, имеющихся в наличии противообледенительных жидкостей, состояния поверхности ВС (наличия снега, льда, слякоти или инея) и требуемого времени защитного действия.

При одноэтапной обработке одновременно осуществляется удаление обледенения и защита ВС от последующего обледенения.

ПРИМЕЧАНИЕ: Во время противообледенительной обработки ВС, на земле и оборудовании может образоваться наледь, увеличивающая скольжение, необходимо соблюдать особую осторожность.

8.3 Процедура одноэтапной противообледенительной обработки

Одноэтапная процедура удаления обледенения и защиты предусматривает обработку подогретой смесью ПОЖ с водой для удаления обледенения.

Жидкость, используемая для удаления обледенения с поверхностей ВС, задерживается на ней и защищает от дальнейшего образования льда, слякоти, снега и инея. Концентрация жидкости выбирается исходя из требуемого времени защитного действия, температуры наружного воздуха и крыла ВС, погодных условий.

ВНИМАНИЕ: Температура обшивки крыла может быть ниже температуры окружающего воздуха. В этом случае может потребоваться применение смеси жидкости с большей концентрацией гликоля для гарантии достаточного запаса температуры замерзания смеси.

ПРИМЕЧАНИЕ: Если время защитного действия является критическим, противообледенительные процедуры всегда должны проводиться в два этапа с использованием неразбавленных жидкостей Тип II или Тип IV на втором этапе. В случае, если для одноэтапной процедуры используются жидкости Тип II, III или IV, необходимо проводить соответствующие проверки и ввести программы по очистке. Всегда, когда возможно, применяйте ПОЖ Тип I как для удаления обледенения, так и для противообледенительной защиты.

8.4 Процедура двухэтапной противообледенительной обработки

Первый этап в двухэтапной процедуре предусматривает применение нагретой противообледенительной жидкости Тип I (ее водных растворов) или горячей воды, а также применение горячего воздуха и механических средств очистки поверхностей ВС (с соблюдением всех ограничений по их применению согласно ЭД на ВС). Концентрация жидкости Тип I выбирается исходя из температуры наружного воздуха.

ВНИМАНИЕ: Для ВС Российского производства применение горячей воды разрешено до температуры -7°С.

ВНИМАНИЕ: Второй этап обработки должен быть произведен до того, как жидкость, нанесённая на первом этапе, замерзнет (не более 3 минут). В случае необходимости (большая поверхность крыла) первый и второй этапы обработки могут производиться участками по очереди.

Второй этап обработки должен проводиться способом, обеспечивающим полное покрытие и вытеснение жидкости, нанесенной на первом этапе, и обеспечивающим нанесение достаточного количества жидкости.

После удаления обледенения (первый этап), последующее нанесение противообледенительной жидкости (второй этап) должно защитить обработанные поверхности от обледенения.

Второй этап двухэтапной обработки производится противообледенительной жидкостью Тип II или IV. Для этого рекомендуется использовать не подогретую и не разбавленную жидкость. Однако, если время защитного действия является некритичным, на втором этапе допускается применения горячей смеси жидкости Тип I с водой. При этом концентрация жидкости Тип I в смеси с водой выбирается в зависимости от температуры наружного воздуха.

ВНИМАНИЕ: В случае замерзания жидкости в процессе проведения обработки, необходимо повторить как первый, так и второй этап обработки.

ВНИМАНИЕ: Температура обшивки крыла может быть ниже температуры окружающего воздуха. В данных условиях может потребоваться применение смеси жидкости с большей концентрацией гликоля для обеспечения достаточного запаса температуры замерзания смеси.

ОСТОРОЖНО: Многократное применение жидкостей Тип II, III или IV может привести к отложению сухих остатков жидкости в аэродинамически тихих областях, полостях и зазорах. В условиях повышенной влажности или дождя сухие остатки могут повторно набрать влагу и замерзнуть. Это может нарушить работу систем управления ВС в полете. При обнаружении, данные остатки должны быть удалены. Использование горячей воды или горячей смеси ПОЖ Тип I с водой на первом этапе двухэтапной процедуры может минимизировать образование таких остатков. При использовании жидкостей Тип II, III или IV на первом этапе двухэтапной обработки, должны проводиться соответствующие проверки и должны быть установлены программы очистки.

По возможности, как для удаления обледенения, так и для противообледенительной защиты применяйте ПОЖ Тип I.

8.5 Удаление обледенения

8.5.1 Основные положения

При использовании подогретых жидкостей тепло, содержащееся в них, эффективно растапливает иней, а также небольшие скопления снега и льда. Для удаления скоплений снега более тяжелой массы или примерзшего к поверхности самолета льда необходимо использовать достаточное количество тепла, чтобы разорвать его связь с обшивкой и удалить с обрабатываемой поверхности воздушного судна. Для оптимального использования тепла наносимой жидкости, распыление необходимо производить вблизи от обрабатываемой поверхности самолета. Сила струи распыляемой жидкости используется для удаления растопленных остатков. Противообледенительная жидкость будет предотвращать повторное замерзание в течение отрезка времени, который зависит от температуры обшивки обрабатываемой поверхности ВС и окружающего воздуха, применяемой жидкости, концентрации и погодных условий. Температура смеси жидкости Тип I с водой на выходе из распылительной форсунки должна быть не менее 60°C, верхний температурный лимит не должен превышать значение определенное производителем ПОЖ. Ответственность за качество и полноту удаления снежно-ледяных отложений с поверхностей ВС несет организация, производящая обработку. Тепловая передача композитных поверхностей ВС ниже, чем у металлических. Для удаления обледенения с композитных поверхностей требуется большее количество ПОЖ и время нанесения.

8.5.2 Удаление инея и тонкого льда

Для удаления инея и тонкого льда форсунку распылителя настройте на коническую (веерную) струю, обеспечивающую широкий конус распыления, что обеспечит образование наиболее крупных капель, сохраняя тепло наносимой жидкости. Производите распыление ближе к обрабатываемой поверхности под максимальным углом, для достижения максимальной эффективности и минимально потребного расхода ПОЖ.

8.5.3 Удаление снега и слякоти

Настройте форсунки таким образом, чтобы обеспечить должное удаление отложений струёй жидкости и минимизировать пенообразование. Пена может быть ошибочно принята за снег.

ПРИМЕЧАНИЕ: Выбор метода обработки зависит от имеющегося в наличии оборудования, глубины и типа снега (лёгкий и сухой, либо сырой и тяжёлый). Для тяжелых снежных образований, используйте более сильный поток ПОЖ, необходимый для их эффективного удаления. Для удаления небольших образований мокрого и сухого снега применяйте процедуры для удаления инея. Учитывая реальные погодные условия, комбинируйте температуру ПОЖ и гидравлической силы струи ее распыления для удаления СЛО. Для удаления снега, примерзшего к обшивке ВС, выполните процедуру, описанную в подразделе «Удаление льда» (п. 8.5.4) В случае большого скопления снега, для уменьшения расхода ПОЖ, удалите его, при температуре наружного воздуха выше 0°С, струей горячей воды, с последующим удалением с использованием смеси ПОЖ Тип I, III. ВНИМАНИЕ: Убедитесь в отсутствии наличия льда под поверхностью снега прежде чем приступить к его удалению. ПРИМЕЧАНИЕ: Чтобы предотвратить опрокидывание ВС на хвост, удаление тяжелых образований снега должно начинаться с хвостового оперения.

8.5.4 Удаление льда

Направьте струю нагретой жидкости с максимально близкого расстояния в одну точку под углом 90° до тех пор, пока лед не будет растоплен до обшивки воздушного судна. Далее тепло из этой области будет передаваться обшивкой во всех направлениях, увеличивая температуру поверхности выше точки замерзания, тем самым растапливая сцепление льда с обрабатываемой поверхностью. Повторяя данную процедуру в нескольких местах, можно очистить большую площадь поверхности от примерзшего снега и льда и смыть их остатки более или менее интенсивной струей, в зависимости от их массивности.

8.5.5 Применение ПОЖ для удаления обледенения

Лед, снег или иней при таянии разбавляет ПОЖ. Используйте достаточное количество горячей ПОЖ, для предотвращения ее повторного замерзания в процессе удаление СЛО с загрязненных поверхностей.

ВНИМАНИЕ: Производите ПОО от передней кромки к задней, перемещаясь от законцовки крыла (стабилизатора) к его корневой части, уделяя особое внимание на удаление обледенения с передней кромки и рулевых поверхностей.

ПРИМЕЧАНИЕ: Удаление СЛО, с использованием ПОЖ, всегда производиться от передней к задней кромки части крыла (стабилизатора) и от законцовки крыла (стабилизатора) к его корневой части, для предотвращения попадания СЛО во внутренние области плоскостей управления.

Убедитесь, что все поверхности систем управления и механизмов полностью очищены от обледенения, во избежание их отказов в работе.

Если требуется удалить СЛО с нижней поверхности крыла, горизонтального стабилизатора и руля высоты, нанесение противообледенительной жидкости должно производиться "скупо", для минимизации попадания потока жидкости в дренажные отверстия.

Всегда, когда возможно, используйте только Тип I.

В случае необходимости проконсультируйтесь с КВС.

Жидкости для противообледенительной защиты наносятся с близкого расстояния от обшивки ВС так, чтобы свести к минимуму потерю тепла. Распыление жидкости начинается с фюзеляжа.

Фюзеляж. - Жидкость наносится вдоль осевой линии его верхней части и затем на боковые поверхности. Следует избегать прямого попадания жидкости на иллюминаторы. Следует убедиться в отсутствие на фюзеляже снега, слякоти или льда в соответствии ЭТД ВС.

Область носового обтекателя локатора стекла пилотской кабины - Для удаления обледенения с области обтекателя носового локатора и стёкол пилотской кабины рекомендуется применять горячую смесь жидкости Тип I с водой или ручной метод обработки (щетки). При использовании более густых ПОЖ не допускайте попадания на стекла кабины пилотов и область близкую к ним, так как это может привести к полной или частично потери видимости в течение полета. Все остатки загущенной жидкости Тип II, III, IV попавшие в момент обработки на поверхность стекла, удалить до взлета ВС с помощью воды или специальным чистящим средством (рекомендуется использование низкотемпературных стеклоочистителей при температуре окружающего воздуха не ниже 0°С.

ВНИМАНИЕ! Перед очисткой стекол кабины пилотов отключите систему обогрева стекол.

Крыло и горизонтальное оперение. - Жидкость распыляется начиная с передней кромки крыла в направлении к задней кромке и от самой верхней точки выпуклой поверхности до ее нижней точки. Особое внимание должно быть обращено на удаление обледенения с передней кромки и рулевых поверхностей. Могут применяться другие процедуры, что зависит от условий на местах и конфигурации воздушного судна.

ПРИМЕЧАНИЕ: Противообледенительная обработка нижней поверхности крыла, горизонтального стабилизатора и руля высоты в обычных условиях не требуется. Однако, если с данной поверхности требуется удалить обледенение, температура замерзания ПОЖ должна быть достаточно низкой для предотвращения ее замерзания.

Вертикальные поверхности. - Жидкость наносится сверху вниз от передней кромки в направлении к задней кромке под острым углом к поверхности.

Шасси, створки шасси, колеса. - Нанесение противообледенительной жидкости в этих местах не допускается.

Обледенение удаляется со следующих частей механизма выпуска уборки шасси:

- створки шасси;
- замки створок;
- замки убранного положения;
- крюк замка убранного положения;
- замок выпущенного положения;
- пружина распорок;
- привод замка;
- датчик положения шасси.

ПРИМЕЧАНИЕ: Отложения нанесенного снега могут быть удалены без использования жидкости: механически, воздушной струей, и т.д. Однако когда снежно-ледяные отложения смерзлись с поверхностью, удаляйте их с применением горячего воздуха.

Двигатели / ВСУ. - Снежные образования на воздухозаборниках двигателей должны быть удалены ручным способом перед вылетом. Любые ледяные образования, которые могут

также появиться в нижней части воздухозаборника двигателя, входном направляющем аппарате, лопатках вентилятора, воздушном винте должны быть удалены тёплым воздухом.
ВНИМАНИЕ: Следует избегать попадания жидкости в двигатели или ВСУ.

Последовательность обработки. - Для минимизации расхода ПОЖ должна наносить на обрабатываемые поверхности начиная с самой высокой точки и продвигаясь к самой нижней. Как правило, противообледенительная обработка более высоко расположенных поверхностей должна быть закончена до начала противообледенительной обработки более низко расположенных поверхностей, чтобы предотвратить смешивание противообледенительной жидкости со снегом, слякотью или жидкостью с более низкой концентрацией.

8.5.6 Удаление локального инея с поверхности крыла

Удаление локального инея применимо только для удаления инея на небольшой площади верхней поверхности крыла в случае, отсутствия и прогнозирования осадков. Обрабатывайте ВС симметрично. Левая и правая полуплоскости ВС должны получить одинаковую обработку, даже если снежно-ледяные отложения присутствуют только на одной из них.
ПРИМЕЧАНИЕ: Частичная обработка разрешается только для удаления локальных СЛО, по технологии одноэтапной обработки и не является противообледенительной обработкой, т.к. время защитного действия жидкости не устанавливается.

Произведите обработку горячей смесью ПОЖ Тип I с водой в соответствии с температурой окружающего воздуха, нагретой минимум до 60°C. Температура замерзания применяемой смеси ПОЖ Тип I с водой должна быть не менее чем на 10°C ниже температуры окружающего воздуха. При наличии осадков или их прогнозировании в условиях низких температур выполните стандартную двухэтапную противообледенительную обработку.

Условия визуального контроля во время частичной обработки должны быть такими, чтобы наземный персонал и экипаж могли безошибочно определить состояние верхней части крыла.

Удаление локального инея в темное время суток без достаточного аэродромного освещения не допускается.
ВНИМАНИЕ: Применение холодной жидкости в данных условиях недопустимо. За полное удаление СЛО с обрабатываемых поверхностей ВС и симметричность обработки несет ответственность организация производящая ПОО.

После удаления локального инея с поверхности крыла, ответственное лицо обслуживающей организации должно сообщить КВС: **"Произведено удаление только локального обледенения с поверхности крыла. Таблицы времени защитного действия не применимы".**

8.5.7 Удаление обледенения с нижней поверхности крыла

Обработка нижней поверхности крыла должна быть симметричной, включая нижнюю поверхность закрылков. Поверхности должны быть обработаны горячей смесью ПОЖ с водой с концентрацией применимой для одноэтапной обработки.

Поверхности обеих плоскостей должны быть обработаны идентично (одинаковые области обработки, одинаковое количество, тип и концентрация жидкости, одинаковая методика нанесения, одинаковая концентрация), даже, если СЛО обнаружены только на нижней поверхности одной плоскости.

За симметричность произведенной обработки и полноту удаления СЛО с обрабатываемых поверхностей ВС (за исключением допускаемого инея) несет ответственность организация выполняющая ПОО.

После проведения ПОО нижней поверхности крыла, ответственный за ПОО докладывает КВС: **"Произведено только удаление обледенения на нижней поверхности крыла. Таблицы времени защитного действия не применимы"**

ВНИМАНИЕ: Обработка нижней поверхности крыла, горизонтального стабилизатора и руля высоты с применением не разбавленной жидкости Тип IV запрещена. В случаях, когда температура топлива в баках ниже температуры окружающего воздуха запрещено использовать смесь жидкости типа II, III, IV с водой в концентрации 50/50.

ПРИМЕЧАНИЕ: Отложения нанесенного снега могут быть удалены без использования жидкости: механически, воздушной струей, теплом и т.д. Однако когда снежно-ледяные отложения смерзлись с поверхностью, удаляйте их с применением горячей смеси ПОЖ.

ВНИМАНИЕ: Следует избегать попадания жидкости в двигатели или ВСУ.

ВНИМАНИЕ: Образование льда и инея на нижней поверхности крыла обычно связано с очень холодным топливом в топливных баках. Использовать горячую смесь ПОЖ с водой с большей концентрацией гликоля, в соответствии температурой наружного воздуха для предотвращения замерзания применяемой смеси.

8.6 Удаление обледенения с помощью горячего воздуха

Горячий воздух, контролируемой температуры, применятся для удаления снежно-ледяных отложений:

- с колес;
- тормозных устройств;
- входных каналов двигателей;
- других частей ВС ,чувствительных к применению жидкости.

ВНИМАНИЕ: Направлять прямую струю воздуха в отверстия, в том числе в приемники полного и статического давления и на датчики углов атаки ЗАПРЕЩАЕТСЯ!

Удаление не приставших к поверхности ВС снежно-ледяных отложений (снег, слякоть) или не сильно приставших к поверхности ВС снежно-ледяных отложений (иней) разрешается выполнять подогретым воздухом контролируемой температуры.

Полностью произвести противообледенительную обработку ВС горячим воздухом невозможно.

Удаление обледенения с лопаток вентилятора двигателя разрешается производить только с использованием горячего воздуха контролируемой температуры.

При использования удалении обледенения из входных каналов и лопаток вентиляторов горячим воздухом, максимальная температура не должна превышать +75 °С.

ВНИМАНИЕ! Необходимо убедиться, что ЭТД ВС не запрещает использование специальных машин, с установленным реактивным двигателем (ТОМ)

8.7 ПОО ВС

8.7.1 Условия обязательного выполнения ПОО

ПОО ВС применяться в условиях выпадения замерзающих осадков или при их прогнозировании во время отправления ВС.

Критерии обязательного проведения ПОО.

Удаление обледенения:

- наличие снежно-ледяных отложений (снега, льда, инея) на поверхности ВС,
- неуверенность в отсутствии снежно-ледяных отложений на поверхности ВС в местах, недоступных для осмотра.

Защита от обледенения.

Температура наружного воздуха (ОАТ) +5°С и ниже, в сочетании с одним из факторов:

- наличие тумана, облаков на высоте ниже 120м над уровнем земли,
- мокрая взлетно-посадочная полоса (ВПП) (вода, слякоть),
- осадки в виде дождя, снега, кристаллов льда,
- дефицит точки росы составляет менее 3°С.

8.7.2 Условия предварительного выполнения ПОО

ПОЖ Тип II и IV могут наноситься на чистую поверхность ВС сразу после прилета и во время ночной стоянки ВС. Согласуйте данный вид обработки с КВС.

ВНИМАНИЕ: В случае применения ПОЖ перед ночной стоянкой, выполните проверку на отсутствие образования остатков ПОЖ. Перед вылетом выполните обработку поверхностей ВС с использованием ПОЖ ТИП I, для уменьшения возможности образования остатков загущенной ПОЖ.

ВНИМАНИЕ: Многократное применение ПОЖ Тип II и IV может привести к отложению сухих остатков жидкости в застойных аэродинамических областях, полостях и зазорах. В условиях повышенной влажности или дождя сухие остатки могут повторно набрать влагу и замерзнуть. Это может нарушить работу систем управления ВС в полете. При обнаружении, данные остатки должны быть удалены. Использование горячей воды или горячей смеси ПОЖ Тип I с водой на первом этапе двухэтапной процедуры минимизирует образование остатков.

8.7.3 Основные положения

Для эффективного проведения противообледенительной защиты поверхность планера должна быть чистой от налета и снега. Для более длительной защиты необходимо применить жидкость Тип II, Тип III или Тип IV.

Высокое давление и поток жидкости обычно ассоциируются с процедурами удаления обледенения и не требуются при проведении защитной обработки, соответственно, производительность насоса должна быть уменьшена. Форсунка должна быть настроена на среднее или широкое распыление.

ВНИМАНИЕ: ПОЖ Тип I ISO/SAE 1424 имеют минимальное время защитного действия.

8.7.4 Стратегия применения ПОЖ

Процесс нанесения жидкости должен быть беспрерывным и занимать как можно меньше времени. Защитная противообледенительная обработка должна проводиться как можно ближе к времени вылета, для наилучшего использования времени защитного действия.

ПОЖ должна наноситься равномерно на все обрабатываемые поверхности. Для контроля равномерности её нанесения, надо проводить визуальный контроль, во время ее нанесения.

Для жидкости тип I должно использоваться минимум 1 л/м2 при температуре по крайней мере 60°С на насадке.

Для типов жидкостей II, III и IV которые легко стекают с поверхности, необходимое количество жидкости определяется по самой жидкости, до момента начала стекания с передней и задней кромки плоскости. Для ПОЖ которые образуют более статический слой жидкости, минимальное требуемое количество обычно будет 1л/м2 наносимое ровным слоем по всей поверхности.

ПРИМЕЧАНИЕ: Для получения дальнейших инструкций па количеству нанесения жидкости, обратитесь к документу AEA "Training Recommendations and Background Information for De-icing/Anti-icing Aeroplanes on the Ground" и/или документации производителя ПОЖ. Для определения необходимого количества ПОЖ см **Приложение I.**

При ПОО должны обрабатываться следующие поверхности:

- верхняя плоскость и передняя кромка крыла и верхняя плоскость рулей;
- горизонтальный стабилизатор, включая подвижные плоскости и руль высоты;
- киль и руль направления;
- верхняя поверхность фюзеляжа, в зависимости от наружной температуры, типа и количества осадков

ВНИМАНИЕ: ПОЖ может неравномерно стекать по передней кромке крыла, вертикального и горизонтального стабилизаторов. Поэтому необходимо убедиться в том, что эти поверхности покрыты слоем ПОЖ должным образом.

Обслуживающая организация несет ответственность за:

- удаление обледенения со всех поверхностей ВС, которые подлежат обработке,
- полноту и качество удаления обледенения и симметричность обработки.

8.8 Ограничения и меры предосторожности

8.8.1 Ограничение по жидкостям

8.8.1.1 Жидкости Тип I

При проведении противообледенительной обработки в два этапа, температура замерзания жидкости, используемой на первом этапе должна быть равна температуре окружающего воздуха или ниже. Температура замерзания смеси жидкости Тип I с водой, используемой как при одноэтапной обработке, так и на втором этапе двухэтапной обработки, должна быть, по крайней мере, на 10С ниже температуры окружающего воздуха. Ни при каких обстоятельствах эта температура не может быть ниже самой низкой температуры применения (LOUT).

ОСТОРОЖНО: Жидкости Тип I, которые поставляются в концентрированном виде для их последующего разбавления водой перед использованием, не должны применяться в неразбавленном виде. За исключением жидкостей, допущенных согласно документации производителей жидкости.

8.8.1.2 Жидкости тип II III и IV

Жидкости Типа II III и IV, применяемые для защиты ВС от обледенения, имеют нижнюю границу применения приблизительно -23°С. Граница применения отдельных жидкостей может быть ниже, при условии, что температура их замерзания будет ниже температуры наружного воздуха не менее чем на 7°С. В любом случае, данная температура не должна быть ниже предельной температуры применения жидкости (LOUT).

ВАЖНО: Эти жидкости не могут быть использованы при температуре ниже -25°С в условиях активного замерзания.

ПРИМЕЧАНИЕ: Для использования инструкций по времени защитного действия, необходимо ознакомиться с технической литературой производителей жидкости, где указаны минимальные границы вязкости жидкостей при нанесении на поверхность ВС.

8.8.2 Ограничение по применению

Наносить новое покрытие жидкости для защиты от обледенения непосредственно поверх прежнего покрытия. При необходимость повторной обработки противообледенительной жидкостью, полностью удалите остатки жидкости от предыдущей обработки с поверхностей ВС. Оба этапа обработки должны быть выполнены повторно.

Проведение только защитной обработки самолета недопустимо.

Наличие сухих осадков можно обнаружить при распылении воды в зоне их поиска.

8.8.3 Ограничения по ВС

К применению для ПОО ВС Як-42Д допускаются ПОЖ, соответствующие стандартам SAE AMS 1424 для ПОЖ Тип I и SAE AMS 1428 для ПОЖ Тип I, II и IV.

К применению для ПОО ВС Ан-24РВ допускаются ПОЖ, соответствующие стандартам SAE AMS 1424 для ПОЖ Тип I.

8.8.4 Меры предосторожности при проведении процедур ПОО

Одноэтапная процедура ПОО проводится с помощью подогретой ПОЖ (см. п.8.3)

Двухэтапная процедура противообледенительной обработка описана в пункте 8.4.

Жидкость используемая для удаления обледенения остается на поверхности ВС для обеспечения ограниченной противообледенительной защиты.

Подходящая концентрация жидкости выбирается с учетом выбранного времени защитного действия и определяется по температуре окружающего воздуха и погодным условиям.

ВНИМАНИЕ: Температура обшивки крыла может быть ниже, чем температура окружающего воздуха. В таком случае, для обеспечения достаточного запаса относительно температуры замерзания, может потребоваться ПОЖ большей концентрации (с большим количеством гликоля).

ВНИМАНИЕ: Применение ПОЖ Типа II,III или IV, особенно при одноэтапной обработке, может привести к отложению остатков ПОЖ в аэродинамически тихих областях, полостях, зазорах, которые, в последствии, могут засохнуть и оставить сухие отложения. Сухие остатки могут повторно набрать влагу и замёрзнуть в условиях повышенной влажности. Это может помешать работе систем управления ВС. Данные отложения необходимо удалять. Необходимо руководствоваться методами проверки, их частоты и методами мойки рекомендованные производителем ВС

ПРИМЕЧАНИЕ: Если жидкость Типа II, III, или IV используется для одноэтапной процедуры ПОО, то должна быть определены необходимые проверки и очистки. Если возможно следует использовать только ПОЖ Тип I для удаления и противообледенительной защиты.

ПРИМЕЧАНИЕ: Для обнаружения сухих отложений можно использоваться распыленную воду на пораженных участках. Это приведет к увлажнению отложений и последующему набуханию с преобразованием в гель.

ПРИМЕЧАНИЕ: Если требуется удаление с нижней поверхности крыла и горизонтального стабилизатора, руля высоты, то должно быть сведено к минимуму количество ПОЖ при обработке дренажных отверстий.

При возможности используйте только жидкость Типа I. Удаление обледенения всегда должно быть произведено симметрично, то есть, левая и правая плоскости ВС должны быть обработаны одинаково, даже в том случае, когда снежно-ледяные отложения присутствуют только с одной стороны крыла. Противообледенительная обработка должна всегда покрывать полностью крыло и/или стабилизатор/руль высоты и киль/руль поворота с обеих сторон ВС.

ВНИМАНИЕ: В случае невыполнения данных требований могут возникнуть проблемы с аэродинамикой ВС.

Во время противообледенительной обработки, подвижные плоскости ВС должны находиться в положении указанном производителем ВС.

Все возможные меры предосторожности должны быть предприняты для того, чтобы минимизировать попадание жидкости в двигатели, ВСУ, другие входные и выходные отверстия и полости плоскостей управления.

Значительное скопление ПОЖ на перроне под ВС, может привести к попаданию жидкости в тракт двигателя во время запуска. Попадание ПОЖ в тракт двигателя может вызвать задымление в салоне и повлиять на устойчивость работы силовой установки. Необходимо принимать меры предосторожности (перестановка ВС) для того, чтобы минимизировать попадание жидкости в тракт двигателя и выполнять запуск на чистой площадке.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ распылять ПОЖ непосредственно на электропроводку и компоненты электросистемы (разъемы, распределительные коробки и т.д.), на тормоза, колеса, в выхлопные каналы.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ распылять ПОЖ непосредственно в отверстия приемников полного и статического давления, на датчик угла атаки.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ наносить ПОЖ непосредственно на стекла кабины пилотов или пассажирской кабины, во избежание образования трещин акриловых элементов, разрушения крепления стекол.

Струя ПОЖ не должна направляться непосредственно во входные каналы двигателей, ВСУ, системы кондиционирования воздуха и на датчики, находящиеся во входных каналах двигателей.

Любые скопления ПОЖ на передней части кабины, с которых ПОЖ может попасть на лобовое стекло кабины экипажа во время руления или последующего взлета, должны быть удалены до вылета.

Если используется ПОЖ Тип II, III или IV, все следы жидкости на стеклах кабины пилотов должны быть удалены до отправления, особое внимание должно быть обращено на стекла, очищаемые стеклоочистителями.

Противообледенительная жидкость может быть удалена промывкой разрешенным очистителем и мягкой ветошью.

Внешние двери и форточки остекления кабины экипажа должны быть закрыты до начала обработки, около ВС не должно быть обслуживающего персонала, средств наземного обслуживания и машин, не задействованных в процессе ПОО. При необходимости, с разрешения КВС, допускается оставить переднюю дверь открытой при условии, что:

- отсутствует угроза попадания ПОЖ на пассажиров и персонал;

- фюзеляж в районе открытой двери не обрабатывается;
- направление и сила ветра таковы, что жидкость или ее брызги не попадают в область открытой пассажирской двери.

ВНИМАНИЕ: Выполнения данной процедуры не применяется при посадке пассажиров на борт ВС по открытому трапу.

ВНИМАНИЕ: Перед закрытием двери проконтролируйте отсутствие СЛО на двери и прилегающих к ней поверхности.

При удалении снега, слякоти, льда или инея с поверхностей ВС, необходимо избегать попадания ледяных образование во вспомогательные входные отверстия и зоны шарниров поверхности управления.

Шасси и ниши шасси должны быть очищены от слякоти, льда или накопления снега. Лед и снег необходимо удалить со створок шасси, замков створок, механизмов замка убранного положения, крюков замка убранного положения, механизмов замка выпущенного положения, пружин замка выпущенного положения, гидроцилиндров замка, указателей положения и тросов управления.

ПОО должна проводиться непрерывно и занимать как можно меньше времени. Если обработка была прервана (например: в машине кончилась ПОЖ), то КВС должен быть немедленно проинформирован о следующем:

- причине прекращения обработки;
- предполагаемые действия (должны быть согласованны с КВС);
- предполагаемое время задержки.

Перед продолжением обработки необходимо:

- проинформировать КВС;
- по согласованию с КВС, определить, как будет осуществляться дальнейшая ПОО.

8.8.5 Меры предосторожности при возможности образования прозрачного льда

Прозрачный лед может формироваться на переохлажденных поверхностях ВС при выпадении осадков, а также под слоем снега и слякоти. В связи с этим необходимо тщательно исследовать поверхность ВС в процессе противообледенительной обработки и после ее завершения, чтобы убедиться в том, что все ледяные образования удалены.

Значительные образования прозрачного льда могут формироваться на верхней и нижней поверхности крыла, в области топливных баков. Данное обледенение ВС может возникать при следующих условиях:

- температура крыла остается ниже 0 °C во время разворотного рейса или транзита. температура окружающего воздуха, как правило, от -2 °C до +15 °C;
- высокая влажность наружного воздуха или осадки во время, когда ВС находится на земле.

Такой лед очень прозрачный и его чрезвычайно трудно обнаружить. В таких условиях, если имеются подозрения или сомнения в наличии прозрачного льда, необходимо произвести тщательную проверку перед вылетом, чтобы убедиться, что все ледяные образования были удалены.

ПРИМЕЧАНИЕ: Прозрачный лед обычно формируется при низких температурах крыла, охлаждаемым переохлажденным топливом, которое осталось в баках крыла при выполнении разворотного или транзитного рейса.

ПРИМЕЧАНИЕ: Проверка на наличие прозрачного льда производится на ощупь поверхностей ВС и может потребовать использование подъемных устройств.

8.9 Проверки, выполняемые после удаления обледенения и перед взлетом

8.9.1 Проверка после проведения удаления обледенения и противообледенительной защиты ВС

После проведения процедур противообледенительной обработки ВС не может быть дано разрешение на вылет, пока не будет произведена заключительная проверка обученным и квалифицированным персоналом.

Проверка должна производиться с места (установки ПОО или иного оборудования), обеспечивающего визуальный контроль всех обработанных поверхностей ВС.

Во время проведения проверки проверяется отсутствие СЛО на обработанных поверхностях ВС и неразрывность нанесенного защитного слоя ПОЖ.

ПРИМЕЧАНИЕ: Обработанные поверхности ВС должны быть покрыты слоем ПОЖ толщиной, не менее 1 мм.

В случае обнаруженные СЛО при проведении проверки они должны быть удалены повторно и выполнена двухэтапная процедура ПОО ВС, с последующим проведением инспектирования на отсутствие СЛО.

ВНИМАНИЕ: Нанесение защитной противообледенительной ПОЖ, без предварительного удаления СЛО ЗАПРЕЩЕНО.

Разрешается совмещать работы по ПОО ВС и выполнение инспектирования ВС после их завершения одним специалистом. К совмещенному виду работ допускается квалифицированный специалист обслуживающей организации, имеющий допуск, к выполнению ПОО и инспектированию после ее проведения.

Код противообледенительной обработки не должен передаваться экипажу до завершения проверки проведения процедур противообледенительной обработки. Передача кода противообледенительной обработки подтверждает экипажу окончание инспектирования ВС после ПОО и отсутствие СЛО на поверхностях ВС.

Передачу кода противообледенительной обработки Командиру ВС выполняет лицо, ответственное за ПОО ВС (Определяется договорными отношениями с обслуживающей организацией).

8.9.2 Предполетный осмотр ВС

Целью данной проверки является контроль непосредственно перед взлетом достаточности времени защитного действия ПОЖ и отсутствия снежно ледяных отложений на поверхностях ВС.

КВС должен постоянно следить за интенсивностью осадков, после проведения ПОО и перед взлётом убедиться, что время защитного действия ПОЖ достаточно для его выполнения.

При превышении времени защитного действия ПОЖ, должна быть произведена полная (двухэтапная) повторная обработка ВС от обледенения.

8.9.3 Предполетный осмотр ВС на наличие СЛО

Это проверка критических поверхностей ВС на предмет загрязнения.

Данная проверка должна проводиться, когда состояние критических поверхностей ВС не может быть эффективно проверено перед взлетом или когда время защитного действия было превышено.

Данная проверка проводится снаружи ВС.

Данную проверку может заменить полная процедура ПОО.

8.10 Передача информации

8.10.1 Информация о противообледенительной обработке

Обслуживающая организация (ответственный за ПОО ВС) обязан проинформировать КВС о начале и окончании противообледенительной обработки.

Перед передачей информации необходимо убедиться, что вся требуемая информация относительно заказа ПОО ВС и результатах проверок передается между экипажем ВС и персоналом проводящим ПОО ВС правильно.

КВС ЗАПРЕЩАЕТСЯ начинать руление после выполнения ПОО до получения полной информацию о ее выполнении и получения кода ПОО от лица ответственного за выпуск ВС.

В стандартном сообщении должны содержаться результаты заключительной проверки, произведенной квалифицированным персоналом, подтверждающие отсутствие СЛО на критических поверхностях ВС.

Передача информации между командиром ВС и экипажем установки ПОО производится с использованием отпечатанных форм и устно. При обработке ВС, производимой после закрытия дверей используются самолетные переговорные устройства (авиагарнитуры) или УКВ радиосвязь.

Передача визуальных сигналов, в процессе проведения ПОО ВС не рекомендуется, за исключением, подачи окончательного сигнала «все в порядке» и должна быть согласована с КВС до начала ПОО.

КВС, до начала ПОО ВС, обязан согласовать с Обслуживающей организацией (ответственным за ПОО ВС) требуемую обработку ВС включая, области удаления обледенения, требования к противообледенительной защите и специальным процедурам и концентрации жидкости.

Обслуживающая организация (ответственный за ПОО ВС), до начала ПОО ВС, должна запросить необходимую конфигурацию ВС для проведения противообледенительной обработки (управляющие поверхности, элементы управления).

Экипаж(и) установки(ок) ПОО приступают к обработке ВС с разрешения ответственного за ПОО ВС, обслуживающей организации.

8.10.2 Код противообледенительной обработки

Обслуживающая организация (ответственный за ПОО ВС), по окончании инспектирования после проведения ПОО ВС, обязан передать КВС Код противообледенительной обработки в следующей последовательности:

- тип жидкости ISO/SAE, (Тип I или Тип II, III, IV);
- концентрация жидкости в смеси жидкость /вода, с указанием процентного отношения по объему;

ПРИМЕЧАНИЕ: данное требование не применяется при использовании жидкостей тип I;

- местное время (часы/ минуты) начала последнего этапа противообледенительной обработки;
- дата (в письменном виде: день, месяц, год);

ПРИМЕЧАНИЕ: обязательное требование для проведения записи. При устном докладе КВС данный пункт не обязателен, может использоваться по выбору.

- полное наименование противообледенительной жидкости (фирменное наименование).

ПРИМЕЧАНИЕ: Только для Типа III опционные Тип II или IV (полное наименование противообледенительной жидкости (фирменное наименование) должно сообщаться только, если могут быть использованы таблицы времени защитного действия для примененной жидкости конкретного наименования (brand name));

- Доклад «Проверка после противообледенительной обработки выполнена».

ПРИМЕР:

Одноэтапная обработка с использованием ПОЖ Тип I смесь 40:60, начатая в 12:10 местного времени 21 декабря 2011, записывается в следующем виде:

ТИП I/40:60 12:10 / (21 декабря 2011)/(Полное наименование ПОЖ)/ «Проверка после противообледенительной обработки выполнена»

Двухэтапная обработка на первом этапе ПОЖ Тип I, на втором этапе ПОЖ Тип IV “MAXFLIGHT 04” в неразбавленном виде, начало в 15:12 09 февраля 2006г. записывается в следующем виде:

Тип IV /100 / 15:12 / (09.02.2006) /(МАКС ФЛАЙТ 04) «Проверка после противообледенительной обработки выполнена».

После проведения ПОО нижней поверхности крыла КВС должно быть доложено:

"**Произведено только удаление обледенения на нижней поверхности крыла. Таблицы времени защитного действия не применимы".**

После удаления локального инея с поверхности крыла КВС должно быть доложено:

"Произведено удаление локального обледенения на поверхности крыла. Таблицы времени защитного действия не применимы".

8.10.3 Проверка после проведения противообледенительной обработки и передача кода противообледенительной обработки Командиру ВС

Ответственность за проведение проверки после ПОО ВС и передачу КВС кода противообледенительной обработки несет лицо, ответственное за выпуск ВС (Определяется договорными отношениями с обслуживающей организацией).

ЗАПРЕЩАЕТСЯ: передача кода ПОО до проведения проверки после завершения ПОО ВС.

Обслуживающая организация, выполняющая ПОО ВС, несет ответственность за обработку, проверку после выполнения ПОО ВС и своевременную передачу информацию об обработке, включая выдаваемые установкой ПОО распечатки, в адрес КВС (представителя Авиакомпании).

Передача Командиру ВС информации о типе ПОЖ, концентрации ПОЖ и местном времени подтверждает факт окончания проведения проверки после выполнения удаления обледенения и противообледенительной обработки и чистоту поверхности ВС.

Обслуживающая организация (ответственный за ПОО ВС) обязана передать КВС подтверждение об окончании проверки после выполнения противообледенительной обработки, отсутствии персонала, оборудования и спецтехники в зоне безопасной для движения ВС, до изменения конфигурации или начала движения ВС.

8.10.4 Время защитного действия

Время защитного действия обеспечивается нанесенной на поверхность ВС антиобледенительной жидкостью. При одноэтапной ПОО время защитного действия

начинается с начала этапа обработки, а при двухэтапной ПОО время защитного действия начинается с начала второго этапа обработки.

Время защитного действия заканчивается тогда, когда начнут накапливаться ледяные отложения на обработанных поверхностях ВС.

Благодаря своим свойствам, жидкость типа I образует тонкую пленку жидкости, которая обеспечивает ограниченное время защитного действия, особенно в условиях замерзающих осадков. При этом типе жидкости никакого дополнительного времени защитного действия не будет обеспечено, даже если увеличить концентрацию смеси ПОЖ/вода.

ПОЖ Типа II, III, IV содержат псевдо пластичный загуститель, который позволяет жидкости, сформировать более толстую пленку на внешней поверхности ВС. Эта пленка дает больше времени защитного действия, особенно в условиях замерзающих осадков.

При этих типах ПОЖ дополнительное временя защитного действия будет увеличено, путем увеличения концентрации ПОЖ в смеси жидкость/вода, с максимальным доступным временем защитного действия не разбавленных водой.

В таблицах Приложений указано время защитного действия, в зависимости от атмосферных осадков. Тем не менее, из-за многих переменных, которые могут повлиять на время защитного действия, эти времена не должны рассматриваться как минимальное или максимальное, как фактическое время защиты может быть продлено или уменьшено, в зависимости от конкретных условий, существующих в то время.

Указанный нижний предел промежутка времени используется для указания расчетного времени защиты во время умеренных осадков, а верхний предел указывает примерное время защиты во время небольших осадков.

ВНИМАНИЕ: Сильные осадки или высокое содержание влаги, высокая скорость ветра или реактивной струи, может сократить время защитного действия ниже самого низкого времени, указанного в этом диапазоне. Время защитного действия может также быть уменьшено, если температура поверхности ВС меньше, чем ОАТ. Таким образом, указанные моменты времени следует использовать только в сочетании с предполетной проверкой ВС.

ВНИМАНИЕ: Доступные в настоящее время поверхностные покрытия, могут идентифицироваться как боящиеся лёд, так и боящиеся воду, улучшая наружную поверхность самолета и/или приводить к экономии топлива. Так как эти покрытия могут повлиять на способность ПОЖ смачивать, что в результате влияет на толщину ПОЖ на поверхности ВС. Таким образом у покрытий есть способность, влиять на время защитного действия и аэродинамику. Для получения более подробной информации см. SAE AIR 6232 и документацию производителя ВС.

ПРИМЕЧАНИЕ: Некоторые жидкости могут быть квалифицированы в соответствии со спецификациями жидкости, но, возможно, не были протестированы в течение зимы, на расчет времени защитного действия, указанных в этом документе. Время защитного действия в этом документе, не применимы к этим жидкостям.

ПРИМЕЧАНИЕ: Для расчета времени защитного действия используйте техническую литературу изготовителя ПОЖ для минимальных пределов вязкости жидкостей, применительно к поверхностей ВС.

ПРИМЕЧАНИЕ: Для расчета времени защитного действия для деградированных типов жидкостей II, III или IV могут быть использованы руководящие принципы на расчет времени защитного действия жидкостей типа I. (Таблицу 3 или 7 по применимости).

Типы II, III или IV считается деградированными, если вязкость ниже минимального предела, как это предусмотрено изготовителем жидкости.

Для жидкости типа II могут быть использованы руководящие принципы на расчет времени защитного действия деградированной жидкостей типа IV (Таблица 4), после подтверждения путем тестирования на время защитного действия.

ПРИМЕЧАНИЕ: Система определения времени защитного действия (HOTDS) доступно для определения времени защитного действия, основанного на жидкостно-водном эквиваленте (LWE) и OAT. Это время защитного действия может отличаться от опубликованных в приложениях настоящего документа.

9. Программа обеспечения качества ПОО ВС

В целях постоянного улучшения качества защиты ВС от наземного обледенения АО «Ижавиа» разрабатывает программу аудитов организаций, осуществляющих ПОО ВС АК на договорных условиях. В ходе проведения аудитов ПОО ВС на земле оценивается качество предоставляемых услуг.

Программа качества обеспечивает правильное выполнение операций по противообледенительной защите ВС при безопасном выполнении всех процедур ПОО и инспектирования ВС и включает в себя:

- проведение выборочных проверок на всех этапах противообледенительной защиты, с целью убедиться в том, что соблюдаются все правила, установленные Инструкцией, уполномочными органами, изготовителями ВС, ПОЖ и оборудования;
- проведение и контроль за подготовкой всех категорий персонала, задействованного в ПОО ВС, которая должна осуществляется в соответствии с требованиями главы 5 настоящей Инструкции и гарантировать требуемое качество выполнения соответствующих операций и взаимодействия персонала, вовлеченного в ПОО ВС;
- наличие и проверку документации с учетом необходимости обеспечения четкого и качественного выполнения всех задач, связанных с обеспечением противообледенительной защиты самолета;
- ведение учета подготовки и квалификации всех категорий персонала, участвующих в процедурах Противообледенительной Защиты ВС в соответствии с главой 5 настоящей Инструкцией с целью гарантировать выполнение всех требований к подготовке и знаниям персонала, хранению документации об обучении;
- наличие на рабочих местах документов и справочных материалов, необходимых для обеспечения Противообледенительной Защиты ВС, с целью гарантировать правильное выполнение всех операций.
- проверку правильности хранения ПОЖ и контроль ее качества в соответствии с требованиями производителей жидкости и главы 6 настоящей Инструкции, для обеспечения требуемого уровня качества противообледенительной защиты ВС. поддержание состояния оборудования в соответствии с требованиями инструкций по эксплуатации производителей оборудования для обеспечения требуемого качества Противообледенительной Защиты ВС;
- проведение всех видов проверок, включая проверку после выполнения ПОО ВС и предвзлетную проверку на наличие СЛО квалифицированным персоналом в полном соответствии с требованиями настоящей Инструкции.

Приложение I

Рекомендованное минимальное количество ПОЖ для противообледенительной защиты ВС АО «Ижавиа»

Количество ПОЖ (или её водного раствора), используемой для удаления снежно-ледяных отложений (СЛО), должно быть достаточным для полной фактической очистки всей поверхности самолёта. Минимальный расход жидкости составляет 1 (один) литр на 1 (один) квадратный метр поверхности ВС.

Расход жидкости зависит от:

- общей массы СЛО и массы СЛО, примерзших к обшивке;
- от применяемых средств нанесения жидкости на поверхности ВС;
- от квалификации оператора, выполняющего противообледенительную обработку.

Нанесение защитного слоя жидкости при двухэтапной обработке следует производить таким образом, чтобы полностью покрыть (вытеснить) слой жидкости, использованной на первом этапе, и создать новый сплошной защитный слой. Недостаточное количество жидкости на втором этапе двухэтапной обработки может существенно уменьшить период времени защитного действия.

Согласно публикациям Ассоциации Европейских авиалиний рекомендуемый минимальный расход жидкости для предотвращения обледенения (второй этап двухэтапной ПОО) составляет 1,0 ÷ 1.6 л на один квадратный метр обрабатываемых поверхностей.

Поверхности самолёта после ПОО должны быть влажными, гладкими, блестящими, без помутнения, кристаллов и комков.

Недостаточное количество жидкости ведет:

- к снижению качества обработки (очистки) поверхности ВС от СЛО,
- к уменьшению времени защитного действия.

В таблице ниже приведено примерное количество жидкости для ПОО воздушных судов АО «Ижавиа» в благоприятных условиях.

Тип ВС	Высота, м	Площадь, м²			Количество ПОЖ (общее количество в литрах)		
		Крыло	Стабилизатор	Крыло + стабилизатор	Крыло	Стабилизатор	Крыло + стабилизатор
Як-42Д	10	150	28	178	210	40	250
Ан-24РВ	8	75	18	93	110	30	140

Приложение II

Порядок взаимодействия в аварийных ситуациях

Отказ систем установки противообледенительной обработки

В случае выявления отказа систем установки противообледенительной обработки (ПОО) оператор и водитель должны прекратить работу, поставить в известность ИТП ответственного за выпуск ВС, по его команде отъехать от ВС, поставить в известность начальника смены и диспетчера.

Для привлечения внимания к нештатной ситуации, водитель должен включить аварийную сигнализацию и подавать звуковые сигналы.

В случае потери двухсторонней связи между водителем и оператором, работа должна быть безопасно прекращена, и установка ПОО с дополнительными предосторожностями должна быть убрана из зоны обслуживания ВС. При отсутствии связи водитель при любых обстоятельствах не должен перемещать установку ПОО в сторону ВС.

В случае если отказала система опускания кабины оператора, водитель, при наличии возможности, должен выехать из зоны обслуживания ВС, сообщить диспетчеру и начальнику смены. Далее оператор или водитель должны воспользоваться системой аварийного управления стелой или вызвать бригаду ремонта. В случае если отказ произошел около самолета, и у установки ПОО нет возможности для движения, аварийная система должна использоваться для опускания оператора с максимальной осторожностью, чтобы избежать повреждения ВС.

Диспетчер направляет для продолжения работ другую установку ПОО и ставит в известность начальника смены и своего руководителя.

Начальник смены должен прибыть на место выполнения работ, совместно с ИТП ответственным за выпуск ВС принять решение о:

Возможности продолжении выполнения работ другой установкой ПОО либо повторного выполнения работ по обработке ВС.

Необходимости дополнительных мер по эвакуации установки ПОО или обеспечения безопасности персонала Направлении установки ПОО в ремонт.

Выявление отрицательных результатов анализов ПОЖ

В случае выявления несоответствия требованиям показателей качества ПОЖ из баков или форсунки установки ПОО, установка должна быть немедленно отстранена от работ по обработке ВС и направлена в ремонт, либо на замену ПОЖ в баках. В случае если есть основания полагать, что несоответствие качества ПОЖ в баках установки ПОО явилось следствием ее заправки на складе, начальник смены должен немедленно поставить в известность начальника склада, который должен произвести лабораторный анализ качества ПОЖ в резервуаре склада.

В случае выявления несоответствия требованиям показателей качества ПОЖ в складской емкости, выдача ПОЖ из данной емкости должна быть немедленно прекращена. В случае если из данной емкости уже производилась выдача ПОЖ в установки ПОО, начальник смены должен быть немедленно поставлен в известность с целью организации контроля качества ПОЖ в баках таких установок ПОО.

Действия в случае возникновения авиационного события связанного с возможным обледенением обработанного от обледенения ВС

В случае возникновения авиационного события, связанного с обледенением ВС, противообледенительная обработка которого производилась, должны быть немедленно выполнены следующие действия:

- Остановлена работа установки ПОО, которой производилась противообледенительная обработка ВС.

Комиссией должен быть произведен отбор проб ПОЖ (по три пробы):

- ПОЖ Тип I, из бака установки ПОО;
- ПОЖ Тип IV, из бака установки ПОО;
- вода, из бака установки ПОО;
- ПОЖ Тип IV, из форсунки установки ПОО;
- смесь ПОЖ Тип I с водой из форсунки установки ПОО в применённой при обработке ВС концентрации;
- ПОЖ в складских резервуарах, из которых производилась заправка установки;

ПРИМЕЧАНИЕ: Установка ПОО может быть допущена к работе или заправлена жидкостью только с разрешения инспекции по БП.

- произведен внеочередной ежедневный контроль ПОЖ на концентрацию из всех работающих установок ПОО.

Комиссией должны быть подготовлены пробы ПОЖ для отправки в:

- ГосНИИГА;
- лабораторию Аэропорта;
- арбитражная (из складских резервуаров, из которых производилась заправка установки).

В инспекцию по безопасности полетов должны быть предоставлены:

- По одной отобранной пробе ПОЖ для проверки в ГосНИИГА.
- Результаты проверки качества проб ПОЖ в лаборатории аэропорта.
- Копия инструкции по применению ПОЖ.
- Копия паспорта качества изготовителя ПОЖ.
- Копия лабораторного анализа входного контроля ПОЖ
- Выписка из журнала ежедневных проверок ПОЖ в установке ПОО.
- Копии лабораторных анализов ПОЖ из установки ПОО произведенных в начале или середине сезона.
- Докладные и объяснительные записки лиц задействованных в процедурах противообледенительной обработки ВС.
- Копии распечатки принтеров установок ПОО.
- Сведения о подготовке, квалификации, опыте работы персонала задействованного в процедурах противообледенительной обработки ВС.

Приложение III

Рекомендации по применению водных растворов ПОЖ типа I в зависимости от Тов.

Таблица 1

Температура окружающего воздуха, Тов, °С	Одноэтапная ПОО. Удаление снежно-ледяных отложений (СЛО) и /или защита от образования СЛО	Двухэтапная процедура ПОО	
		Первый этап – удаление СЛО (de-icing)	Второй этап – защита от образования СЛО (anti-icing) *)
0 и выше	Раствор ПОЖ, нагретый до температуры не менее 60°С, с температурным запасом 10°С и учётом условия: температура окружающего воздуха (Тов) должна быть выше температурного предела применения (Тип)**) ПОЖ.	Вода или раствор ПОЖ, нагретые до температуры не менее 60° С. Если температура крыла ниже 0°С, вода не применяется.	Раствор ПОЖ, нагретый до температуры не менее 60°С с температурным запасом 10°С и с учётом условия Тов > Тпп. **)
Ниже 0 до Тпп		Раствор ПОЖ, нагретый до температуры не менее 60°С с температурой замерзания (Тз) < Тов	

*) - второй этап необходимо проводить до начала замерзания ПОЖ, примененной на 1-м этапе, обычно не позже чем через 3 минуты. В некоторых условиях это время может быть более 3-х минут, но заранее предусматривается меньше при интенсивных осадках, низких температурах или если критические поверхности выполнены из композитных материалов. Если это необходимо, второй этап может выполняться участок за участком, или на первом этапе применяться жидкость с более низкой температурой замерзания, чем Тов.

**) - для применения таблиц времени защитного действия при всех условиях, включая условия активного образования инея, должно быть равномерно нанесено (разлито), как минимум, 1 литр/м² ПОЖ на очищенную защищаемую поверхность.

Пояснения к таблице 1.

1. Если температура крыла из-за наличия в баках холодного топлива ниже Тов, следует применять раствор с более высокой концентрацией ПОЖ.

2. Максимальная температура нагрева применяемых или раствора ПОЖ определяется разработчиком самолёта и должна (может) быть приведена в эксплуатационной документации.

3. Определения температурного предела применения (Тпп) ПОЖ, температурного запаса и других терминов приведены в ГОСТ Р 54264-2010.

Глава 16

ИНСТРУКЦИЯ ПО УДАЛЕНИЮ ОБЛЕДЕНЕНИЯ И ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЙ ОБРАБОТКЕ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНЫМИ ЖИДКОСТЯМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АО «ИЖАВИА»

Рекомендации по приблизительному времени защитного действия (ВЗД) и применению ПОЖ I типа.

Таблица 2

Приблизительное время защитного действия растворов ПОЖ типа I в различных погодных условиях (минуты)

Температура окружающего воздуха (Тов), °С	Материал критических поверхностей, включающий :	Активное образование инея	Замерзающий туман или кристаллы льда	Снег, зернистый снег, снежная крупа *)			Замерзающая морось **)	Слабый замерзающий дождь +) (Интенсивность - до 2,5 мм/час)	Дождь на холодном крыле «топливное обледенение»	Другие виды осадков ***)
				Очень Слабый 1-)	Слабый 1-)	Умерен - ный				
- 3 и выше	металл	**45**	**11 - 17**	**18 - 22**	**11 - 18**	**6 - 11**	**9 - 13**	**2 - 5**	**2 - 5** ****)	
	композит	**35**	**9 - 1 6**	**12 - 15**	**6 - 1 2**	**3 - 6**	**8 - 1 3**	**2 - 5**	**1 - 5** ****)	
Ниже -3 по -6	металл	**45**	**8 - 1 3**	**14 - 17**	**8 - 1 4**	**5 - 8**	**5 - 9**	**2 - 5**		
	композит	**35**	**6 - 8**	**11 - 13**	**5 - 1 1**	**2 - 5**	**5 - 9**	**2 - 5**	Нет рекомендаций о времени защитного действия	
Ниже -6 по - 10	металл	**45**	**6 - 1 0**	**11 - 13**	**6 - 1 1**	**4 - 6**	**4 - 7**	**2 - 5**		
	композит	**35**	**4 - 8**	**9 - 1 2**	**5 - 9**	**2 - 5**	**4 - 7**	**2 - 5**		
Ниже - 10|	металл	**45**	**5 - 9**	**7 - 8**	**4 - 7**	**2 - 4**	Нет данных			
	композит	**35**	**4 - 7**	**7 - 8**	**4 - 7**	**2 - 4**				

*) - интенсивность снегопада оценивается по таблице 8.

**) - при наличии сомнений в определении условий «замерзающая морось» применять данные для условий «слабый замерзающий дождь».

***) - к другим видам осадков относятся сильный снег, снежная крупа, ледяной дождь, умеренный и сильный замерзающий дождь, град.

****) - данные значения времени защитного действия рекомендуются при Тов > 0°С.

+) - для условий очень слабый и слабый снег с небольшим дождём следует применять данные для условий «слабый замерзающий дождь».

Пояснения к таблице 2.

1. К критическим поверхностям следует отнести поверхности крыла, горизонтального и вертикального оперения.
2. Рекомендуемые времена защитного действия реализуются для растворов ПОЖ с температурой не ниже 60°С на выходе из распылителя и расходом не менее 1 литра на 1 кв.м поверхностей ВС.
3. ПОО должна быть выполнена так, чтобы на поверхностях ВС был образован сплошной (разрывы не допустимы!) защитный слой раствора ПОЖ.
4. При затруднениях в определении вида условий обледенения и/или их интенсивности следует выбирать более жесткие условия.
5. Ответственность за правильность применения табличных данных несёт пользователь, т.е. лицо (лица), принимающее решение о противообледенительной защите самолёта.

Высокая интенсивность осадков, сильный ветер, струя от двигателя соседнего ВС, топливо в баках ВС с температурой ниже температуры окружающего воздуха могут снизить время защитного действия.

Приложение IV

Рекомендации по приблизительному времени защитного действия (ВЗД)

и применению ПОЖ II типа.

Таблица 3

Приблизительное ВЗД ПОЖ типа II на пропиленгликолевой основе и их водных растворов в различных погодных условиях (часы : минуты).

Тов, °С	Концентрация ПОЖ в растворе (% ПОЖ : % воды	Активное образование инея.	Замерзающий туман или кристаллы льда	Снег, (интенсивность не более, чем умеренный), зернистый снег, снежная крупа *)	Замерзающая морось **)	Слабый замерзающий дождь интенсивность - до 2,5 мм/час	Дождь на холодном крыле ***) «топливное обледенение»	Другие виды осадков ****)
-3 и выше	100:0	+)	0:35-1:30	0:20-0:45	0:30-1:00	0:15-0:30	0:07-0:40	Нет данных
	75:25	+)	0:25-0:55	0:15-0:25	0:15-0:40	0:10-0:20	0:04-0:25	
	50:50	+)	0:15-0:25	0:05-0:10	0:08-0:15	0:05-0:09	Нет данных	
Ниже -3 по -14	100:0	+)	0:20-1:05	0:15-0:30	0:20-0:45 *****)	0:10-0:20 *****)		
	75:25	+)	0:25-0:50	0:08-0:20	0:15-0:25 *****)	0:08-0:15 *****)		
Ниже -14 по -18	100:0	+)	0:20-0:35	0:15-0:30	Нет данных			
Ниже -18 по Тпп	100:0	+)	0:20-0:35	0:08-0:10				

*) - для оценки интенсивности снегопада следует использовать таблицу 8. В условиях «очень слабый или слабый снег с небольшим дождём» следует применять данные по ВЗД для условий «слабый замерзающий дождь».

**) - при наличии сомнений в определении условий «замерзающая морось» применять данные по ВЗД для условий «слабый замерзающий дождь».

***) - данные значения ВЗД рекомендуются только при Тов > 0°С.

****) _ к другим видам осадков относятся сильный снег, ледяная крупа, умеренный замерзающий дождь и сильный замерзающий дождь, град.

*****) - значения ВЗД рекомендуются для Тов > -10°С.

+) - для данных условий см. таблицу 6.

Пояснения к таблице 3.

1.Если ПОЖ типа II не может быть использована по условию Тов < Тпп), следует рассмотреть возможность применения ПОЖ типа I.

2. При затруднениях в определении вида условий обледенения и/или их интенсивности следует выбирать более жесткие условия и применять более концентрированный раствор или неразбавленную ПОЖ типа II.

3. Высокая интенсивность осадков, сильный ветер, газовая струя от двигателя соседнего ВС, наличие в баках ВС топлива с температурой ниже температуры окружающего воздуха могут снизить времени защитного действия.

4. Для условий «ледяная крупа», «мелкий град» рекомендации по ВЗД при применении неразбавленной ПОЖ IV типа приведены в таблице 3.

5. Ответственность за правильность применения табличных данных несёт пользователь, т.е. лицо (лица), принимающее решение о противообледенительной защите самолёта.

Приложение V

Рекомендации по приблизительному времени защитного действия и применению ПОЖ IV типа.

Таблица 4

Приблизительное ВЗД ПОЖ типа IV на пропиленгликолевой основе и их водных растворов в различных погодных условиях (часы : минуты).

Тов, °С	Концентрация ПОЖ в растворе (% ПОЖ : % воды	Активное образование инея.	Замерзающий туман или кристаллы льда	Снег, зернистый снег, снежная крупа *)			Замерзающая морось **)	Слабый замерзающий дождь интенсивность - до 2,5 мм/час	Дождь на холодном крыле ***) «топливное обледенение»	Другие виды осадков ****)
				Очень слабый	Слабый	Умеренный				
-3 и выше	100:0	+)	1:15-2:40	2:20-2:45	1:10-2:20	0:35-1:10	0:40-1:30	0:35-0:40	0:08-1:25	Нет данных
	75:25	+)	1:25-2:40	2:05-2:15	1:15-2:05	0:45-1:15	0:50-1:20	0:30-0:45	0:09-1:15	
	50:50	+)	0:25-0:50	0:40-0:45	0:25-0:40	0:15-0:25	0:15-0:30	0:09-0:15	Нет данных	
Ниже -3 по -14	100:0	+)	0:20-1:25	1:20-1:40	0:45-1:20	0:25-0:45	0:25-1:20 *****)	0:20-0:25 *****)		
	75:25	+)	0:30-1:10	1:40-2:00	0:45-140	0:20-0:45	0:15-1:05 *****)	0:15-0:25 *****)		
Ниже -14 по -18	100:0	+)	0:30-0:50	0:40-0:50	0:15-0:30	0:15-0:30	Нет данных			
Ниже -18 по Тпп	100:0	+)	0:30-0:50	0:20-0:25	0:10-0:20	0:08-0:10				

*) - для оценки интенсивности снегопада следует использовать таблицу 8. В условиях «очень слабый и слабый снег с дождём» следует использовать данные по ВЗД для условий «слабый замерзающий дождь». В Приложении Х приведены рекомендации по применению альтернативных методов очистки поверхностей в условиях снега при Тов минус 14°С и ниже в связи с новыми сокращёнными ВЗД ПОЖ (до 8 мин. вместо 15 -30 мин.) в подобных условиях.

**) - при наличии сомнений в определении условий «замерзающая морось» применять данные по времени защитного действия для условий «слабый замерзающий дождь».

***) - данные значения времени защитного действия рекомендуются только при Тов > 0°С.

****) - сильный снег, ледяная крупа, умеренный замерзающий дождь и сильный замерзающий дождь, град. В таблице 5 ниже представлены рекомендации по применению ПОЖ в условиях «ледяная крупа», «мелкий град» и «сильный снег».

*****) _ значения ВЗД рекомендуются для Тов > -10°С.

+) - для данных условий см. Таблицу 6.

Пояснения к таблице 4.

1. Если ПОЖ типа IV не может быть использована по условию Тов>Тпп, следует рассмотреть возможность применения ПОЖ типа I. Если Тпп не определена, то применение ВЗД рекомендуется для Тов не ниже минус 22°С.

2. При затруднениях в определении вида условий обледенения и/или их интенсивности следует выбирать более жесткие условия и применять более концентрированный раствор или неразбавленную ПОЖ типа IV.

3. Высокая интенсивность осадков, сильный ветер, газовая струя от двигателя соседнего ВС, наличие в баках ВС топлива с температурой ниже температуры окружающего воздуха могут снизить время защитного действия.

4. Для условий «ледяная крупа», «мелкий град», «сильный снег» ПОО рекомендуется осуществлять с применением неразбавленной ПОЖ типа IV в соответствии с данными, представленными ниже.

5. Ответственность за правильность применения табличных данных несёт пользователь, т.е. лицо (лица), принимающее решение о противообледенительной защите самолёта.

Глава 16

ИНСТРУКЦИЯ ПО УДАЛЕНИЮ ОБЛЕДЕНЕНИЯ И ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЙ ОБРАБОТКЕ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНЫМИ ЖИДКОСТЯМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АО «ИЖАВИА»

Приложение VI

Таблица 5

Допускаемое ВЗД неразбавленной ПОЖ IV типа на пропиленгликолевой основе в условиях ледяной крупы*) и мелкого града*) в минутах._

	Температура окружающего воздуха (Тов,°С)			
	-5 и выше	Ниже -5 по -10	Ниже -10 по -16	Ниже -10 по Тпп
Лёгкая ледяная крупа	50	30	30 **)	30 **)
Лёгкая ледяная крупа со слабым снегом	40	15	15 **)	Нет данных
Лёгкая ледяна крупа с умеренным снегом	20	7	5 **)	
Лёгкая ледяная крупа с замерзающей моросью	25	10		
Лёгкая ледяная крупа со слабым замерзающим дождем	25	10		
Лёгкая ледяная крупа со слабым дождем	25 ****)			
Лёгкая ледяная крупа с умеренным дождем	25 *****)			
Умеренная ледяная крупа или мелкий град +)	25	10	10	10 ***)
Умеренная ледяная крупа или мелкий град с замерзающей моросью +)	10	7	Нет данных	
Умеренная ледяная крупа или мелкий град с умеренным дождем +)	10 *****)			

*) - определение ледяной крупы и града приведено в ГОСТ 54264-2010. «Мелкий град» - до 5 мм в диаметре.

**) - применимо для самолётов со скоростью начала подъёма передней стойки на разбеге не менее 213 км/час (115 узлов).

***) - для самолётов со скоростью начала подъёма передней стойки на разбеге не менее 213 км/час (115 узлов) и Тов > -16°С.

****) - данные значения рекомендуются только при Тов > 0°С; следует рассмотреть возможность применения данных для условий мелкая ледяная крупа с мелким замерзающим дождем.

*****) - данные значения рекомендуются только при Тов > 0°С.

+) - если не сообщается об интенсивности мелкого града, то применяются ВЗД умеренной ледяной крупы. В случае, если интенсивность мелкого града указана, могут быть использованы условия ледяной крупы с эквивалентной интенсивностью, т.е.: легкий мелкий град = легкая ледяная крупа. Это относится и к смешанным условиям, т.е. при легком мелком граде со слабым снегом могут быть использованы условия для легкой ледяной крупы со слабым снегом.

Пояснение к таблице 5.

1. Для условий легкой ледяной крупы с легкой или с умеренной замерзающей моросью, со слабым замерзающим дождем, со слабым или с умеренным дождем взлет допустим в течение 90 минут после начала ПОЗ, если осадки по которым было определено ВЗД, прекратились до окончания ВЗД, отсчитываемого от момента начала ПОЗ. Тов не должна понижаться в течение этого времени.

2. Ответственность за правильность применения табличных данных несёт пользователь, т.е. лицо (лица), принимающее решение о противообледенительной защите самолёта.

Приложение VII

Рекомендации по приблизительному времени защитного действия ПОЖ II и IV типов в условиях образования инея.

Таблица 6

Приблизительное ВЗД ПОЖ типов II и IV и их растворов в условиях нарастания инея и ледяного налета в зависимости от температуры окружающего воздуха.

Температура окружающего воздуха (Тов °С) *) **)	Температура окружающего воздуха (Тов °С)*)**)	Приблизительное время защитного действия (часы : минуты)	
		Активное образование инея	
		Тип II	**Тип IV**
-1 и выше	100:0	8:00	12:00
	75:25	5:00	5:00
	50:50	3:00	3:00
Ниже -1 по -3	100:0	8:00	12:00
	75:25	5:00	5:00
	50:50	1:30	3:00
Ниже -3 по -10	100:0	8:00	12:00
	75:25	5:00	5:00
Ниже -10 по -14	100:0	6:00	6:00
	75:25	1:00	1:00
Ниже -14 по -21	100:0	6:00	6:00
Ниже -21 по -25	100:0	2:00	4:00

*) обязательно соблюдение условие Тов<Тпп.

**) при значительных изменениях Тов, необходимо применять значения ВЗД для более «жестких» условий.

Ответственность за правильность применения табличных данных несёт пользователь, т.е. лицо (лица), принимающие решение о противообледенительной защите самолёта.

Предупреждение: При выполнении ПОО необходимо обеспечить, чтобы после завершения ПОО поверхности самолета были покрыты сплошной плёнкой (слоем) жидкости. Наличие разрывов в пленке жидкости свидетельствует о том, что жидкость в данных условиях выполнения ПОО (ветер, сочетание других внешних факторов) защитным действием не обладает.

Приложение VIII

Рекомендации по применению ПОЖ II и IV типов в зависимости от погодных условий.

Таблица 7

Рекомендации по применению ПОЖ типов II и IV и их водных растворов в зависимости от Тов.

Тов, °С	Применяемые жидкости		
	Одноэтапная ПОО. Двухэтапная ПОО Удаление СЛО и / или защита от образования СЛО (de-icing and / or anti-icing)	**Первый этап –** удаление СЛО (de-icing)	**Второй этап –** защита от образования СЛО (anti-icing)*)
0 и выше	Нагретые до температуры не менее 60°С **) раствор ПОЖ типа 11 или типа IV 50 : 50, или, с учётом требуемого времени защитного действия, раствор 75 : 25, или неразбавленная ПОЖ типа II или типа IV.***)	Вода или раствор ПОЖ типа I, II или типа IV, нагретые до температуры не менее 60 °С. **) Рекомендуется применение ПОЖ типа I.	Раствор ПОЖ типа II или типа IV 50 : 50, или, с учётом требуемого времени защитного действия, раствор 75 : 25, или неразбавленная ПОЖ типа II или типа IV.
Выше 0 по - 3	Нагретый до температуры не менее 60°С раствор **) ПОЖ типа II или типа IV 50 : 50, или, с учётом требуемого времени защитного действия, раствор 75 : 25, или неразбавленная ПОЖ типа II или IV.***)	Раствор ПОЖ типа I, II или типа IV, нагретые до температуры не менее 60 °С **) с Тз<Тов.	Раствор ПОЖ типа II или типа IV 50 : 50, или, с учётом требуемого времени защитного действия, раствор 75 : 25, или неразбавленная ПОЖ типа 11 или типа IV.
Ниже -3 по - 14	Нагретый до температуры не менее 60°С раствор **) ПОЖ типа II или типа IV 75 : 25, или, с учётом требуемого времени защитного действия, неразбавленная ПОЖ типа 11 или типа IV. ***)	Раствор ПОЖ типа I , II или типа IV, нагретые до температуры не менее 60 °С **) с Тз<Тов.	Раствор ПОЖ типа II или типа IV 75 : 25, или, с учётом требуемого времени защитного действия, неразбавленная ПОЖ типа II или типа IV.
Ниже -14 по Тпп	Нагретая до температуры не менее 60°С **) неразбавленная ПОЖ типа II или типа IV. ***)	Раствор ПОЖ типа I , II или типа IV, нагретый до температуры не менее 60°С **) с Тз>Тов.	Неразбавленная ПОЖ типа II или типа IV.

*) - второй этап необходимо начать не позднее, чем через 3 мин. после начала первого этапа во избежание замерзания жидкости, применённой на первом этапе. При отрицательных Тов и сильном обледенении рекомендуется применять более концентрированный раствор ПОЖ на первом этапе (с более низкой температурой замерзания Тз), или выполнять двухэтапную ПОО по участкам поверхностей самолёта.

**) - максимальная температура нагрева жидкости ограничивается разработчиком самолёта.

***) - для защиты от обледенения чистого ВС может применяться не нагретая жидкость.

Пояснения и предупреждения

1. В случаях обнаружения эффекта переохлаждённого крыла в условиях высокой влажности или дождя, когда на нижней поверхности крыла в районе топливных баков наблюдается иней или лёд, для защиты от обледенения следует применять раствор 75 : 25 или неразбавленную ПОЖ типа II или IV.

2. Недостаточное количество жидкости (раствор, неразбавленная ПОЖ) для защиты от образования СЛО, особенно на втором этапе двухэтапной процедуры, может существенно снизить ориентировочное время защитного действия. Это особенно важно учесть, если на первом этапе (удаление СЛО) применяются жидкости (растворы) тип I. Температура не нагретой жидкости для второго этапа или способ её нанесения должны исключить возможность замерзания жидкости, использованной на первом этапе с учётом располагаемого времени её защитного действия.

3. При проведении ПОО самолётов с выпущенной механизацией крыла время защитного действия ПОЖ типов II и IV по данным, представленным в «Holdover Time Guidelines, Winter 2016-2017», может быть меньше значений, представленных в Таблицах 3 и 4, на 10 %.

Приложение IX

Рекомендации по альтернативным методам очистки поверхностей самолетов в условиях очень слабого, слабого и умеренного снега при температурах наружного воздуха минус 18°С и ниже.

В связи с публикацией новых рекомендательных материалов Авиационной администрации США (FAA, HOLDOVER TIME GUIDELINES, WINTER 2016-2017), содержащих значительно сокращённые ВЗД ПОЖ типов II и IV в условиях снега (очень слабый, слабый и умеренный) при значениях Тов минус 18°С и ниже по сравнению с аналогичными ВЗД предыдущих лет, ПОО с применением ПОЖ могут не обеспечить безопасность и регулярность полётов самолётов в конкретном аэропорту.

В таких случаях следует рассмотреть приемлемость других способов обеспечения концепции чистого самолёта. При этом следует иметь в виду обязательность соблюдения следующих ограничений:

(а) «запрещается начинать полёт, если присутствует иней, мокрый снег или лёд на поверхностях крыльев, фюзеляжа, органов управления, оперения, воз- душных винтов, лобового стекла, силовой установки или на приёмниках воздушного давления барометрических приборов самолёта, если иное не предусмотрено РЛЭ» (п. 2.14 ФАП-128 «Подготовка и выполнение полёта в ГА РФ»);

(б) «процедура ... удаления СЛО ... может выполняться механическими или пневматическими методами или с помощью подогретых жидкостей. Механические методы могут оказаться предпочтительными в чрезвычайно холодных условиях или когда установлено, что сила сцепления замерзших отложений с поверхностью самолета слаба» (Doc 9640 - AN/940, ИКАО, издание второе, 2000 г., пункт «De-Icing» словаря терминов и определений).

В условиях снега при низких температурах ограничение **(а)** выполняется при отсутствии примёрзших СЛО на поверхностях, а ограничение **(б)** трактует возможность применения струёй холодного сжатого воздуха, когда точно установлено, что нет инея или иных примёрзших СЛО на поверхностях самолёта, в том числе на нижних несущих и управляющих поверхностях. Достоверное установление отсутствия примёрзших СЛО, в том числе под снегом, является важнейшей задачей и должно быть выполнено специалистами из числа авиационного персонала в процессе сдува снега холодным сжатым воздухом с применением специального или другого пригодного оборудования. Характеристики современных «деайсеров» позволяют обеспечить сдув снега струёй воздуха с различными параметрами: скоростью воздуха на определённом удалении от сопла и температурой. Для дальнейшего необходимо выполнить и предусмотреть следующее:

- спрогнозировать (рассчитать) время руления и ожидания старта после сдува снега с поверхностей и примерное количество снега, которое должно накопиться на поверхностях самолёта за время руления и ожидания старта;
- спрогнозировать сход накопленного снега с поверхностей самолёта при разбеге за счёт скоростного напора воздуха до достижения скорости Vr.

Второй прогноз следует считать оправданным, если при выполнении сдува выполнить проверку того, что при применении струи со скоростью воздуха у поверхности не более 53 м/с (около 100 узлов) прогнозное количество снега, которое должно накопиться за время до старта, без задержек сходит с самолётных поверхностей. При сдуве снега механизация и

управляющие элементы крыла и хвостового оперения должны быть в убранном или нейтральном положении. Температура воздуха в струе не должна значительно отличаться от Тов (не более чем на десять градусов) во избежание изменения плотности снега. Сдув следует начинать от передней кромки поверхностей и фюзеляжа.

В приложении А информационного отчёта SAE AIR 6284 «Применение воздушных или воздушно-жидкостных потоков для удаления СЛО» приведены характеристики воздушных струй, генерируемых конкретными типами специальных машин. Контроль и очистку таких зон, как шасси и отсеки колёс, дверные механизмы, датчики, элементы входных устройств двигателей следует выполнять, как и рекомендовано в AS 6285 - с применением сжатого воздуха. Если в данных операциях необходим горячий воздух (например, при обнаружении примёрзших СЛО во входном аппарате двигателя), то следует проконтролировать отсутствие появления новых замёрзших отложений на рядом расположенных поверхностях в результате применения горячего воздуха. При реализации контроля должно быть достоверно установлено, что все критические поверхности свободны от примёрзших СЛО и не было каких-либо препятствий (плохое освещение, недостатки оборудования и т.п.) для качественного проведения контроля. Если проведение контроля не может быть успешно реализовано по какой-то причине, или будут обнаружены недостатки в виде примёрзших СЛО, вылет не может быть разрешён.

Рекомендации для подготовки взлёта в условиях сильного снега.

1. Для ПОО применять не разбавленную ПОЖ тип IV.
2. Все критические поверхности самолёта должны быть тщательно очищены от снежно-ледяных отложений (СЛО) перед применением ПОЖ тип IV для защиты самолёта от появления новых СЛО.
3. Непосредственно после нанесения неразбавленной ПОЖ для защиты, следует в течение 5 минут до взлёта выполнить визуальный контроль чистоты критических поверхностей.
4. При проведении контроля должно быть достоверно установлено, что все критические поверхности чисты и не было препятствий (в виде плохого освещения, неудобных позиций для осмотра, снегопада, или других факторов) для качественного проведения контроля.
5. Если проведение контроля не может быть успешно реализовано по какой-то причине, или будут обнаружены недостатки противообледенительной защиты в виде наличия СЛО, вылет не может быть разрешён. Для последующей подготовки к вылету вновь необходимы противообледенительные процедуры, соответствующие текущим условиям.

Предупреждение. Как правило, работа противообледенительных систем в составе самолёта, в соответствии с правилами сертификации, должна успешно реализовываться в условиях снега средней интенсивности. При сильном снегопаде на земле может нарушиться правильное функционирование таких систем.

Приложение X

Рекомендации для оценок интенсивности снегопада как функции дальности видимости

Таблица 8

Время суток	Тов, °С	Видимость (м)								
		>4000	3200	2800	2400	2000	1600	1200	800	<400
День	-1°С и ниже	Очень слабый	Очень слабый	Очень слабый	Слабый	Слабый	Слабый	Средний	Средний	Сильный
	Выше -1°С	Очень слабый	Слабый	Слабый	Слабый	Слабый	Средний	Средний	Сильный	Сильный
Ночь	-1°С и ниже	Очень слабый	Слабый	Слабый	Средний	Средний	Средний	Средний	Сильный	Сильный
	Выше -1°С	Очень слабый	Слабый	Средний	Средний	Средний	Средний	Сильный	Сильный	Сильный

1. Эта таблица для приблизительной оценки интенсивности снегопада применительно к таблицам времени защитного действия (ВЗД) ПОЖ типа I, II, III и IV. По данным отчета «Приблизительная оценка снегопада с использованием видимости», Расмуссен, Журнал прикладной метеорологии, 1999г. (По информации FAA «Holdover Time Guidelines. Winter 2016 - 2017»).

2. При затруднении в оценке интенсивности снегопада, связанном с наличием других погодных условий (туман, дымка и т.п.), целесообразно применять данные автоматизированных метеорологических систем.

Приложение XI

Условия наземного обледенения в аэропорту

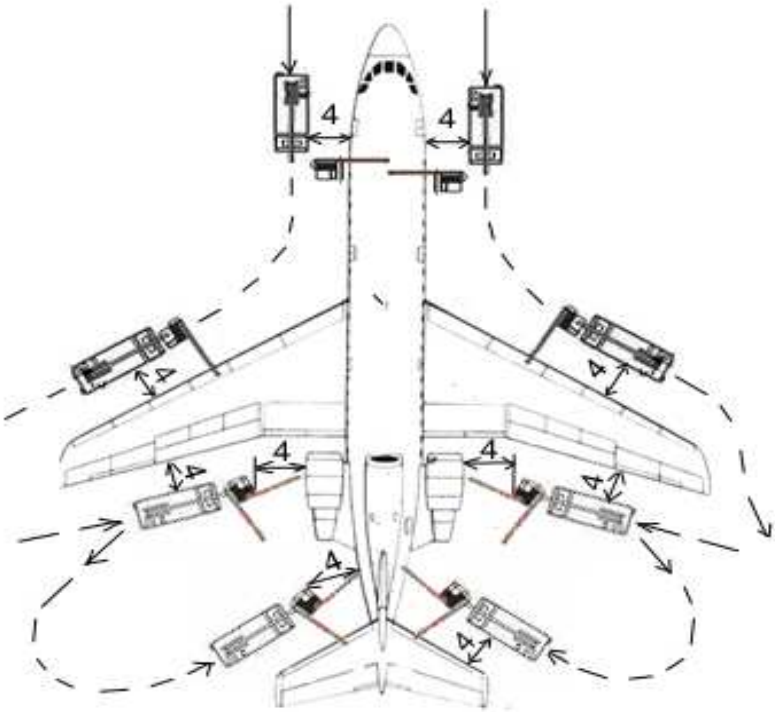
Таблица 9

Метеорологические условия	Виды СЛО	Примечания
Ясная тихая погода при отрицательных температурах.	Иней	Переход пара в лёд, минуя жидкую фазу возникает в ясную тихую погоду на поверхности предметов, охлаждённых излучением тепла и имеющих более низкую, чем воздух, отрицательную температуру. Вблизи поверхности предметов воздух охлаждается, и содержащийся в нём водяной пар, достигнув состояния насыщения, превращается в иней.
Переохлаждённый дождь, туман, морось	Иней, прозрачный лёд	Наиболее часто этот вид наземного обледенения встречается при температурах воздуха близких к 0°С. Если температура колеблется в пределах 0°С ÷ -5°С, то крупные капли замерзая, растекаются по поверхности и образуют прозрачный лёд. При низких температурах мелкие капли замерзают быстро и образуют матовый или белый лёд. Мельчайшие капли переохлаждённого тумана, замерзая, образуют зернистую изморозь. Ледяные отложения прочно сцепляются с поверхностью самолёта и могут достигать больших размеров.
Высокая влажность воздуха при сильном морозе.	Твердый кристаллический налёт	Образуется в следствии перенасыщения воздуха водяным паром.
Потепление после низких температур	Твердый кристаллический налёт	Происходит, когда предметы сохраняют более низкую температуру, чем пришедшие теплые массы воздуха.
Дождь, мокрый снег	Лёд, «топливный лёд»	Обледенение возможно не только в результате оседания не переохлаждённой воды из атмосферы, но также в следствии попадания на поверхность самолета воды, слякоти, мокрого снега с земли во время руления или стоянки.

Приложение XII

Защита самолётов АО «Ижавиа» от наземного обледенения

Схема подъезда и рабочих позиций спецмашины при удалении льда и снега с поверхности самолета Як-42Д.



1. Должны быть очищены от снега, инея, льда и грязи:
- поверхность самолёта;
- входные каналы и гондолы двигателей;
- остекление кабины экипажа и окна пассажирского салона;
- наружные антенны;
- стекла: фар, БАНО, проблескового маяка;
- узлы управления и подвески элеронов, предкрылков, интерцепторов, спойлеров, стабилизатора, рулей, триммеров, сервокомпенсаторов, механизмов стопорения;
- щели между зашивками крыла, киля, стабилизатора, передними кромками элеронов, закрылков, рулей и задними кромками предкрылков;
- защитная шторка стабилизатора;
- шасси.

ВНИМАНИЕ. 1. Удаление и отбивание льда скребками, шлангами и другими предметами ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

2. Для удаления снега, льда с возбудителя антенны КВ радиостанции "Ядро-II" (правая законцовка крыла) необходимо использовать ПОЖ Тип I (её водный раствор) или горячий воздух (температура ПОЖ или воздуха не более 40°С). После удаления снега, льда необходимо проверить состояние лакокрасочного покрытия и дренажных отверстий в нижней части возбудителя и нижней части изоляционной вставки антенны.

2. Последовательность выполнения работ

2.1. Удаление снега, инея и льда с поверхности самолета производите одним из следующих способов.

2.1.1. Сухой снег и иней с поверхности самолета, узлов и деталей удаляйте волосяными щетками или струёй холодного сжатого воздуха.

2.1.2. Удаление льда, инея и примерзшего снега с применением ПОЖ Тип I (её водного раствора) производите по следующей технологии:

- нагрейте жидкость до температуры 80-95°С;
- расстояние от форсунки распыла до обшивки самолета поддерживайте около 30 см;
- при обработке обледеневшей поверхности самолета сначала расплавьте лёд в одной точке так, чтобы обшивка в этом месте нагрелась до температуры выше 0°С, при этом лёд на ближайшей к данному участку поверхности подтаивает и уже не имеет сцепления с обшивкой;
- затем, несколько изменив направление струи, следует сбрасывать подтаявший лёд.

После удаления льда с поверхности самолета на ней остается сплошная тонкая пленка жидкости, предохраняющая обшивку от дальнейшего обмерзания.

ВНИМАНИЕ. 1. При интенсивном наземном обледенении (сильный переохлаждённый дождь, мокрый замерзающий снег) обмерзание поверхности самолёта может наступить через короткое время. В этом случае удаление обледенения производите в два этапа. 1 этап: нагретая до 60÷80°С ПОЖ Тип I или её водный раствор. 2 этап: неразбавленная и ненагретая ПОЖ Тип II или IV.

2. В профилактических целях, если ожидается гололёд, замерзание выпадающего мокрого снега или образование инея рекомендуется применять неразбавленную ПОЖ Тип II или IV.

2.1.3. Допускается удаления льда горячей водой, нагретой до температуры 60°С с последующим немедленным нанесением на поверхность самолёта ПОЖ Тип I.

При нанесении на поверхность самолёта ПОЖ Тип I следите, чтобы все образовавшиеся при замерзании воды ледяные подтёки и сосульки были растворены или смыты.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. 1. Запрещается применять горячую воду для удаления льда, инея, снега с поверхности вертикального и горизонтального оперения самолёта.

2. Удаление льдообразования горячей водой рекомендуется производить при температуре воздуха не ниже -5°С.

2.1.4. При местном обледенении участков поверхности самолета накройте обледеневшую часть чехлом, подведите под чехол рукав от подогревателя УМП-350-131 и грейте до полного растаивания льда и снега. Температура подводящего теплого воздуха должна быть не более 60°С. Оттаявшую поверхность протрите чистой салфеткой.

2.1.5. В случае обледенения стёкол кабины экипажа и пассажирского салона удалите лёд тёплым воздухом, нагретым до температуры не выше 50°С, потом протрите их поверхности чистой сухой фланелевой салфеткой.

2.1.6. В случае обледенения носка крыла и внутренней поверхности секций предкрылков удалите лёд, иней и примёрзший снег с применением ПОЖ Тип I в соответствии с п. 2.1.2.

2.2. После удаления снега, льда с поверхности самолета:

- убедитесь в отсутствии льда, инея в выводах дренажей самолёта и двигателей, в щелевых зазорах крыла и оперения, элеронов, закрылков, триммеров, спойлеров и узлах их навески, на входных каналах воздухозаборников двигателей; на верхней поверхности фюзеляжа, стабилизатора, крыла, в том числе в районе топливных баков, на которых возможно отложение льда при небольших положительных температурах наружного воздуха;

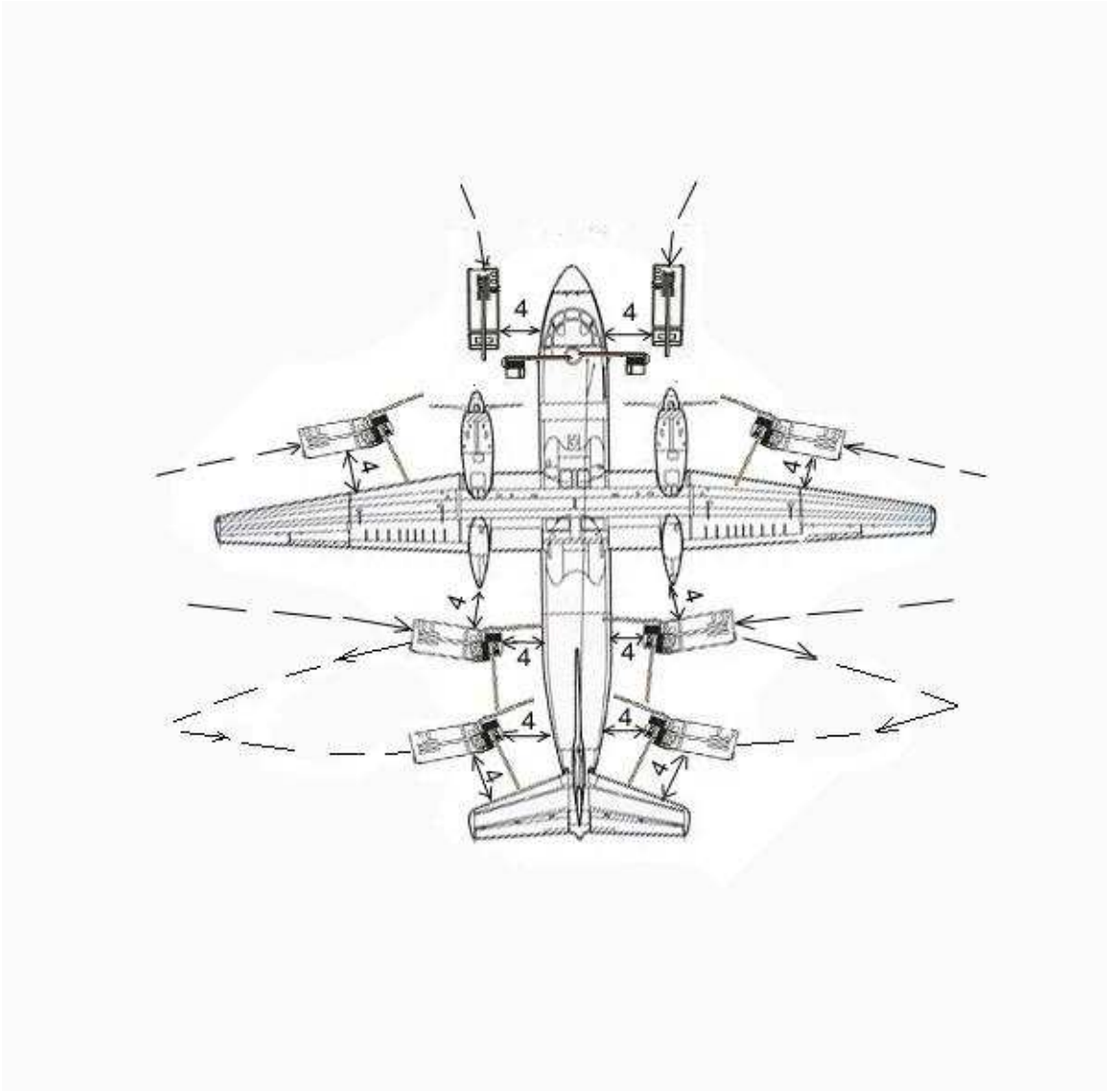
- проверьте легкость и полноту отклонения стабилизатора, рулей, элеронов, сервокомпенсаторов, закрылков, предкрылков, спойлеров, ннтерцепторов, триммеров, убедитесь в чистоте выводов дренажей систем самолета, двигателей, планера;

- проверить функционирование анероидно-мембранных приборов от приёмников полного и статического давления;

- восстановите смазку на замках шасси и в шарнирных соединениях, если с элементов шасси удалялось обледенение;

- на самолетах Як-42 после удаления обледенения с возбудителя антенны КВ радиостанции "Ядро-II" (законцовка правого крыла) убедитесь в целостности лакокрасочного покрытия и чистоте дренажных отверстий в нижней части возбудителя и нижней части изоляционной вставки антенны.

Схема подъезда и рабочих позиций спецмашины при удалении льда и снега с поверхности самолета Ан-24РВ.



Осмотр поверхности самолёта на наличие наземного обледенения, снега, инея. Обработка самолёта противообледенительной жидкостью.

1. При температуре наружного воздуха +5°С и ниже:
1.1. Осмотрите:
- поверхность самолёта,
- воздушные винты;
- окна всех кабин (экипажа, пассажирской);
- входные каналы двигателей, маслорадиаторов и ВВР;

- щели между зашивками крыла, киля, стабилизатора, передними кромками элеронов, закрылков и рулей;
- антенны и их обтекатели;
- опоры самолета и их замки, концевые выключатели.

Убедитесь в отсутствии на поверхности и узлах самолета снега, льда и инея.

Выпуск самолета в полет со льдом, инеем и снегом на поверхности фюзеляжа, воздушных винтах, крыле и оперении **запрещается**.

1.2. При наличии снега, льда и инея на поверхности и узлах самолёта удалите их.

1.2.1. Сухой снег и иней с поверхности самолёта, узлов и деталей удаляйте волосяными щетками или струёй холодного сжатого воздуха.

1.2.2. Удаление льда, инея и примерзшего снега с применением ПОЖ Тип I (её водного раствора) производите по следующей технологии:

- нагрейте жидкость до температуры 80-95°С;
- расстояние от форсунки распыла до обшивки самолета поддерживайте около 30 см;
- при обработке обледеневшей поверхности самолёта сначала расплавьте лёд в одной точке так, чтобы обшивка в этом месте нагрелась до температуры выше 0°С, при этом лёд на ближайшей к данному участку поверхности подтаивает и уже не имеет сцепления с обшивкой;
- затем, несколько изменив направление струи, следует сбрасывать подтаявший лёд.

После удаления льда с поверхности самолета на ней остается сплошная тонкая пленка жидкости, предохраняющая обшивку от дальнейшего обмерзания.

ВНИМАНИЕ. 1. УДАЛЕНИЕ НАЗЕМНОГО ОБЛЕДЕНЕНИЯ С ОПОР ШАССИ, ИЗ ВОЗДУХОЗАБОРНИКОВ ДВИГАТЕЛЕЙ, С ВОЗДУШНЫХ ВИНТОВ И КОНЦЕВЫХ ВЫКЛЮЧАТЕЛЕЙ ПРОИЗВОДИТЕ ТОЛЬКО ТЕПЛЫМ ВОЗДУХОМ (50...60)°С ОТ НАЗЕМНЫХ ПОДОГРЕВАТЕЛЕЙ.
СКАЛЫВАНИЕ И ОТБИВАНИЕ ЛЬДА **НЕ ДОПУСКАЕТСЯ.**
2. УДАЛЕНИЕ НАЗЕМНОГО ОБЛЕДЕНЕНИЯ ДОЛЖНО ПРОИЗВОДИТЬСЯ ПОСЛЕ УСТАНОВКИ ЧЕХЛОВ И ЗАГЛУШЕК НА ПРИЕМНИКИ ПОЛНОГО И СТАТИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЙ, СИГНАЛИЗАТОРЫ ОБЛЕДЕНЕНИЯ EW-164 И ЗАЩИТНОГО КОЛПАЧКА НА ДАТЧИК ДУА.
3. ПРИ УДАЛЕНИИ ОБЛЕДЕНЕНИЯ, ОСМОТРЕ ФЮЗЕЛЯЖА, КРЫЛА И ОПЕРЕНИЯ ИСПОЛЬЗУЙТЕ ТОЛЬКО ИСПРАВНЫЕ, УСТОЙЧИВЫЕ, ОЧИЩЕННЫЕ ОТ СНЕГА И ЛЬДА, СТРЕМЯНКИ.

1.2. Осмотрите выводы дренажных систем самолёта и двигателей.

Убедитесь в отсутствии закупорки льдом и снегом выводов дренажных систем самолёта и двигателей. Проверку производите визуально, а в сомнительных случаях – при помощи шомпола из проволоки Ø 3,0 мм.

Отверстия дренажных систем самолёта и двигателей должны быть чистыми.

1.3. Лёд или снег со стёкол кабины экипажа и пассажирской кабины удалите тёплым воздухом от аэродромного подогревателя.

Температура воздуха должна быть не выше 50°С. При этом не допускается длительный или неравномерный местный нагрев стекла.

После прогрева протрите поверхность стекла сухой чистой байковой салфеткой или замшей.

1.4. Обледенение с воздушных винтов удалите путём подачи теплого воздуха на лопасти винта. После прогрева протрите лопасти сухой салфеткой.

При попадании воды или ПОЖ в воздухозаборники двигателя, масляного и воздухо-воздушного радиаторов удалите её полностью, направив на них струю горячего воздуха от аэродромного подогревателя.

2. После обильного снегопада осмотрите подкапотное пространство двигателей АИ-24, отсек воздухозаборника двигателя РУ19А-300, тросов управления двигателями от концевых роликов до гермовыводов.

Убедитесь в отсутствии снега, льда и инея.

При наличии снега, льда и инея удалите их горячим воздухом от аэродромного подогревателя.

Температура воздуха должна быть70...80°С.

3. После удаления обледенения тщательно осмотрите щелевые зазоры рулей, элеронов, триммеров, створок и люков, кронштейны, замки их подвески.

Убедитесь в отсутствии снега, льда и воды.

При наличии льда удалите его теплым воздухом от аэродромного подогревателя. При наличии воды просушите поверхности теплым воздухом. Температура воздуха должна быть 50...60°С.

4. Профилактическая обработка для предупреждения обледенения самолета производится в тех случаях, когда ожидается обледенение: гололед, замерзание выпадающего снега или образование инея

Если ожидается обледенение или образование инея, поверхность самолёта обработайте ПОЖ Тип I или ПОЖ Тип II или IV.

5.Оформите контрольную карту по удалению обледенения.

Глава 16
ИНСТРУКЦИЯ ПО УДАЛЕНИЮ ОБЛЕДЕНЕНИЯ И ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЙ ОБРАБОТКЕ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНЫМИ ЖИДКОСТЯМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АО «ИЖАВИА»

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО
(стр. 255 – 260)

ГЛАВА 17 ОБЩИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВОЗДУШНОГО СУДНА ЯК-42 Д. ОБСЛУЖИВАНИЕ ВС

17.1 Основные требования

17.1.1 Работы по заправке воздушных судов горюче-смазочными материалами и контролю их качества осуществляют в соответствии с требованиями эксплуатационной документацией на производство этих работ. Ответственность за качество ГСМ и состояние средств заправки возлагается на специализированные подразделения, обеспечивающего заправку - ТЗК (или их производственно-функциональные аналоги).

17.1.2 Заправка систем ВС должна производиться только с обеспечением мер безопасности работ, предупреждения потерь ГСМ при заправке, хранении и транспортировке.

17.1.3 Заправка ВС производится только обученным, квалифицированным персоналом, прошедшим первоначальную и периодическую подготовку. Квалификация персонала подтверждается как при первоначальной подготовке.

17.1.4 При заправке воздушного судна топливом во время посадки пассажиров, нахождения на борту или высадки между наземным персоналом, наблюдающим за заправкой, и командиром ВС или другим подготовленным персоналом, должна поддерживаться двусторонняя связь по СПУ или с использованием других подходящих средств. Сотрудник, ответственный за заправку обязан известить КВС или иной квалифицированный персонал на борту ВС о начале заправки, ее окончании, возникновении каких-либо опасных условий и ситуаций.

17.2 Требования по авиатопливообеспечению

17.2.1 Поступающие в предприятие авиаГСМ и спецжидкости, принимаемые от поставщиков по договорам (контрактам), должны отвечать следующим требованиям:

- быть допущенными к применению в установленном порядке и внесёнными в соответствующие разделы руководств по лётной эксплуатации и техническому обслуживанию соответствующих типов воздушных судов
- иметь паспорта качества изготовителя (поставщика), а для авиаГСМ зарубежного производства – сертификаты качества;
- иметь оформленные установленным образом сертификаты соответствия (для авиаГСМ и СЖ, подлежащих обязательной сертификации);
- фактическое качество применяемых продуктов должно соответствовать требованиям последних версий нормативных документов (ГОСТов, ОСТов, ТУ).

17.2.2 Предприятием (ТЗК) обеспечивается выполнение технологических операций по поддержанию и документальному подтверждению необходимого уровня качества и эксплуатационной чистоты выдаваемых на заправку продуктов – не ниже требований, действующих в гражданской авиации.

17.2.3 ТЗК в своём составе имеет сертифицированную в установленном порядке лабораторию ГСМ, которая проводит контроль качества авиаГСМ и спецжидкостей в объёме требований нормативных правовых актов федерального органа исполнительной власти в области гражданской авиации и в пределах области аккредитации из средств хранения, транспортировки и заправки ГСМ, а также анализы авиаГСМ, работавших в системах ВС.

17.2.4 Основанием для выдачи наливных авиаГСМ на заправку в средства заправки ВС является формируемый лабораторией ГСМ. Паспорт качества – документ, письменно удостоверяющий, что идентифицированный должным образом продукт

соответствует установленным требованиям и пригоден к выдаче на заправку в воздушные суда ГА.

17.2.5 При подготовке, выдаче и заправке наливных авиаГСМ в воздушные суда специалистами ТЗК осуществляется аэродромный контроль, целью которого является обеспечение заправки ВС требуемыми марками кондиционных авиатоплив, авиамасел и СЖ и подтверждение требуемого уровня чистоты авиаГСМ (не содержит вредных примесей).

При положительных результатах аэродромного контроля и при наличии Паспорта качества, выданного лабораторией ГСМ, выписывается контрольный талон на топливо или масло в конкретном заправочном средстве и даётся разрешение на заправку в системы ВС.

Контрольный талон – документ, разрешающий выдачу на заправку авиаГСМ в системы авиационной техники, подтверждающий, что продукт изготовлен в соответствии с требованиями нормативной документации, прошёл технологический цикл подготовки, соответствует по уровню чистоты установленным нормам, и заправка в системы воздушных судов производится из подготовленного заправочного средства.

17.3 Ответственность

17.3.1 Заправка воздушного судна ГСМ производиться с разрешения должностного лица, под ответственностью которого ВС находится. Перед началом заправки ВС необходимо убедиться в наличии средств пожаротушения на месте стоянки. Места стоянок ВС, на которых производится заправка, должны быть оснащены средствами пожаротушения. Персонал, выполняющий заправку ВС, должен знать правила использования средств пожаротушения.

17.3.2 Должностное лицо, разрешающее заправку и специалисты ее осуществляющие (ИТП основных производственных подразделений, специалисты ТЗК и т.д.), несут ответственность за качество и безопасность производимых работ.

17.3.3 Потребное количество топлива на полет определяется экипажем ВС с учетом остатков авиаГСМ в баках или системах ВС. Ответственность за фактическое количество заправленного топлива и правильное оформление требования несёт специалист, осуществляющий заправку.

17.3.4 В осенне-зимний период минимальное значение заправки топливных баков при их стоянке устанавливается распорядительным документом руководителя структурного подразделения авиакомпании по месту дислокации ВС.

17.3.5 Персональное распределение функций обеспечения заправки должно предусматривать на уровне должностных инструкций (в типовом случае – для работника, производившего заправку ВС):

- подъезд по команде ответственного за ВС работника средств заправки в соответствии с утвержденной авиапредприятием схемой подъезда;
- контрольный осмотр заправочных средств;
- предъявление должностному лицу(работнику), под ответственностью которого находится ВС, контрольного талона на ГСМ, слитой из отстойника ТЗ пробы ГСМ, и получение от него разрешения на заправку.

17.4 Спецсредства и спецмашины

17.4.1 Заправку воздушных судов ГСМ производят с помощью централизованных заправочных систем, спецмашин (ТЗ, ТЗА, МЗ) и других заправочных средств которые должны быть оборудованы фильтрами водоотделителями, в соответствии

с требованиями документов по их эксплуатации. Раздаточные устройства этих средств должны быть исправными и чистыми, крышки фильтров и заливные горловины опломбированными в установленном порядке.

Заправочные средства допускаются к использованию только после их контрольного осмотра.

17.4.2. Подготовка и аттестация водителей ТЗ производится в рамках требований Методических рекомендаций «Подготовка и аттестация водителей и руководителей подъезда (отъезда) спецмашин к воздушному судну по соблюдению правил движения спецмашин на перроне аэродрома с выдачей допуска», утвержденных 13 мая 2013 года заместителем руководителя Росавиации.

К работе на аэродроме допускаются только технически исправные спецмашины.

Топливозаправщики, выезжающие на летную полосу и рулежные дорожки, оборудуются габаритными и проблесковыми огнями, радиостанциями внутри аэропортовой связи, буксировочными устройствами и средствами пожаротушения, укомплектовываются упорными колодками, медицинскими аптечками.

Скорость движения топливозаправщиков при подъезде к обслуживаемому воздушному судну, отъезде от него и при маневрировании в зоне обслуживания составляет не более 5 км/ч, при движении спецмашин по перрону к местам стоянок воздушных судов - 20 км/ч.

Топливозаправщики во всех случаях уступают дорогу рулящим или буксируемым воздушным судам, при этом расстояние между крайними точками воздушных судов и спецмашин составляет не менее 10 м.

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

Подъезд (отъезд) и установка топливозаправщиков 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 (отъезда).

Остановка топливозаправщиков при подъезде к воздушному судну при обслуживании воздушного судна производится на расстоянии не менее 5 м от крайних точек воздушного судна.

17.4.3 Водитель топливозаправщика при работе в зоне обслуживания воздушного судна:

- останавливает спецмашину не ближе 10 м от крайних точек воздушного судна у Т-образного знака, нанесенного белой краской и расположенного у границы зоны обслуживания, нанесенной полосой красного цвета в виде восьмиугольника;
- въезжает в зону обслуживания только с разрешения руководителя подъездом;
- выполняет сигналы для руководства подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам (приложение N 2 к Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах Российской Федерации (утв. приказом Минтранса РФ от 13 июля 2006 г. N 82);
- останавливает спецмашину при подъезде к воздушному судну на безопасном расстоянии, исключающем повреждения воздушного судна;

- останавливает спецмашину и выезжает из зоны обслуживания по первому требованию руководителя подъездом (отъездом) или члена экипажа воздушного судна;
- 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.

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

- руководит при помощи установленных сигналов движением спецмашин в соответствии с типовыми схемами подъезда (отъезда) и маневрирования спецмашин при обслуживании воздушных судов;
- руководит подъездом (отъездом) спецмашин к воздушному судну с удобного места, обеспечивающего контроль над приближением спецмашин к воздушному судну и поддержание визуальной связи с водителем;
- подает сигнал водителю, если убежден, что нет препятствий для маневра спецмашины у воздушного судна, а также для подъема (опускания) кузова или рабочего органа спецмашины;
- подает сигнал на остановку спецмашины на расстоянии, исключающем повреждение воздушного судна;
- устанавливает под одно колесо упорную колодку, препятствующую движению спецмашины к воздушному судну;
- устанавливает колодку с другой стороны колеса;
- проверяет отключение от борта воздушного судна кабелей, разъемов, шлангов и тросов заземления после окончания работы;
- убирает колодку со стороны отъезда спецмашины и подает сигнал «отъезжайте»;
- убирает вторую колодку после отъезда спецмашины;
- размещает упорные колодки на спецмашине.

Руководитель подъездом (отъездом) находится у воздушного судна до окончания работы спецмашин.

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 м за пределы зоны обслуживания воздушного судна подает спецмашине сигнал «остановитесь», а затем обеспечивает повторный подъезд спецмашины к воздушному судну.

Организация работ по обслуживанию ВС должна соответствовать требованиям Руководства по эксплуатации данного типа ВС.

17.5 Проверка готовности топлива и ограничения по заправке

17.5.1 Перед выдачей разрешения на заправку воздушного судна ГСМ необходимо обеспечить проверку готовности ВС к заправке и соответствие ГСМ требованиям ЭД:

- проконтролировать слив отстоя топлива из баков ВС и проверить отсутствие в нем воды механических примесей;

- по контрольному талону проверить пригодность ГСМ к заправке, соответствие марки ГСМ данному типу ВС, содержание в топливе противоводокристаллизационной присадки, дату и время контроля пробы, слитой из отстойника ТЗ, наличие подписей должностных лиц ТЗК, подтверждающих записи в контрольном талоне;
- слить отстой (проконтролировать слив) и проверить пробу топлива из отстойника ТЗ на отсутствие в нем воды и механических примесей;
- заземлить ВС, проверить заземление заправочного средства (ТЗ) и подключение троса выравнивания потенциалов между корпусом заправочного средства (ТЗ) и ВС;
- проверить наличие средств пожаротушения на МС, упорных колодок под колесами опор судна, отсутствие под крылом, фюзеляжем, гондолами стремянок и других крупногабаритных предметов.

17.5.2 Заправка ВС топливом запрещается, если:

- подано топливо, которое не соответствует данному типу ВС;
- при проверке выявлена некондиционность топлива;
- неправильно оформлены контрольные талоны;
- обнаружено, что средства заправки не удовлетворяют предъявляемым к ним требованиям (технически неисправны).

17.6 Заправка ВС топливом

Открытая заправка ВС топливом при дожде и сильном ветре с пылью, во время грозы (при разрядах атмосферного электричества) и закрытая заправка при грозовых разрядах запрещается.

17.6.1 Заправка ВС топливом или слив топлива из его баков должны быть немедленно прекращены в следующих случаях:

- нарушения герметичности заправочных рукавов и штуцеров;
- обливе ВС или заправочного средства (ТЗ, автоцистерны, агрегата ЦЗС, фильтрозаправочного агрегата и других средств) топливом;
- розливе топлива на землю (искусственное покрытие);
- при обнаружении паров топлива внутри воздушного судна или при какой-либо другой опасности.

17.6.2 Действия персонала, ответственного за заправку ВС при розливе ГСМ:

- немедленно прекратить заправку ВС (подачу (слив) топлива), высадить и удалить на безопасное расстояние пассажиров (при заправке с пассажирами на борту);
- принять эффективные меры пожарной безопасности;
- немедленно сообщить летному экипажу или иному квалифицированному персоналу, находящемуся на борту ВС;
- вызвать к месту работ пожарно-спасательный расчет;
- отключить электропитание ВС (в случае возгорания или по команде пожарно-спасательного расчета);
- отсоединить заправочные (сливные) рукава от воздушного судна;
- удалить ТЗ, автоцистерны и другие передвижные средства от ВС на расстояние не менее 75 м;
- удалить разлитое топливо с поверхностей и из полостей внутри воздушного судна;

- отбуксировать ВС со стоянки, предварительно покрыв разлившееся на ней топливо огнетушащей пеной;
- убрать разлитое топливо со стоянки с покрытием при помощи опилок, песка, ветоши до полного испарения его из почвы;
- доложить в ПДСП аэропорта.

17.7 Действия по заправке ВС ГСМ

Подъезд к ВС осуществлять по команде ответственного за ВС работника в соответствии с утвержденной авиапредприятием схемой подъезда.

Провести контрольный осмотр заправочных средств.

Проверить готовность ВС и наземных средств:

- контроль сливаемого отстоя топлива из предусмотренных для этого сливных точек ВС на отсутствие в нем воды и механических примесей;
- по контрольному талону и паспорту качества проверить пригодность ГСМ к заправке, а именно соответствие марки ГСМ данному типу ВС, содержание в топливе противоводокристаллизационной жидкости, дату и время контроля пробы, слитой из отстойника ТЗ, наличие подписей должностных лиц ТЗК, подтверждающих записи в контрольном талоне;
- убедиться в целостности пломб на горловине ТЗ;
- проконтролировать слив отстоя и проверить пробу топлива из отстойника ТЗ на отсутствие в ней воды и механических примесей;
- убедиться в надежности заземления ВС и заправочного средства (ТЗ), а также в подключении троса выравнивания потенциалов между корпусом заправочного средства (ТЗ) и ВС;
- проверить наличие средств пожаротушения на МС, упорных колодок под колесами опор судна, отсутствие под крылом, фюзеляжем и гондолами стремянок и других крупногабаритных предметов, остатков разлитого ГСМ.

Предъявить должностному лицу, под ответственностью которого находится ВС, контрольный талон на ГСМ и, пробу топлива, слитого из отстойника ТЗ.

Получить разрешение ответственного лица, под ответственностью которого находится ВС на подъезд к ВС.

Примечание: Разрешение на заправку баков ВС топливом и маслом могут выдавать: член экипажа ВС, на которого возложены функции оперативного контроля и наблюдения за снаряжением ВС и его подготовкой к полету (если ВС находится под ответственностью экипажа); руководитель ТО воздушного судна, если оно не принято экипажем.

Установить под колеса заправочного средства упорные колодки и заземлите его.

Обеспечить выравнивание потенциалов между корпусом ТЗ и ВС путём соединения ТЗ гибким металлическим тросом с зажимом типа «крокодил» с чистой неокрашенной металлической поверхностью ВС.

При закрытой (нижней) заправке: соединить наконечник нижней заправки (ННЗ) с бортовым заправочным штуцером ВС, предварительно обеспечив электрическое соединение путём включения троса ННЗ в приёмное гнездо бортового заправочного штуцера; открыть клапан ННЗ.

При открытой (верхней) заправке: обеспечить электрическое соединение раздаточного крана (пистолета) с корпусом ВС путём включения штыря троса раздаточного пистолета (РП) в бортовое гнездо у горловины бака на ВС; открыть горловину бака, снять колпачок с РП и опустить РП в горловину топливного бака (если

заправочная горловина ВС не оборудована приёмным бортовым гнездом, необходимо прикоснуться РП к обшивке ВС на расстоянии не ближе 1,5 м от заправочной горловины, после чего опустить его в горловину топливного бака); плотно прижать РП к горловине топливного бака.

Произвести заправку баков топливом.

Отсоединить ННЗ раздаточного рукава от бортового штуцера заправки, закрыть горловины после заправки, отсоединить тросы выравнивания потенциалов и заземления.

Проконтролировать закрытие горловин после заправки.

Произвести слив отстоя из точек, предусмотренных для данного типа ВС, и проверить отстой на наличие воды и примесей (по требованию экипажа).

В случае, если ВС находится под ответственностью экипажа, отстой топлива предъявляется уполномоченному члену экипажа.

Слить отстой топлива после его проверки в предназначенные для этого емкости.

После заправки (дозаправки) топливом записать в бортовом журнале данные о фактическом остатке топлива, количестве заправленного топлива и суммарном количестве топлива в баках.

17.7.1 При обнаружении в отстое топлива механических примесей, воды или кристаллов льда:

Немедленно доложить руководителю ТО ВС.

Принять необходимые меры по выявлению причин их появления и полному удалению примесей и воды.

При необходимости произвести полный или частичный слив топлива.

17.8 Описание обязанности и ответственности

17.8.1 Ответственный за заправку должен знать и применять в своей производственной деятельности:

- методические рекомендации по подготовке и аттестации водителей и руководителей подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам от 13.05.2013 г., утвержденные заместителем руководителя Росавиации;
- Инструкцию по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах РФ;
- «Инструкцию по охране труда при заправке воздушных судов»;
- марки всех ГСМ и спецжидкостей, которыми заправляются воздушные суда.

17.8.2 Заправку ВС производить только на стоянках и после полной остановки двигателей и воздушных винтов, с разрешения ответственного лица за ВС.

Все работы и последовательность операций по заправке ВС производить согласно руководящих документов.

17.8.3 До начала заправки ВС топливозаправщик (далее по тексту ТЗ) и ВС должны быть заземлены. С помощью троса выравнивания потенциалов выравнять потенциалы между ВС и ТЗ; проверить надежность контактов заземления и выравнивания потенциалов.

17.8.4 Во время заправки ВС следить за состоянием раздаточных шлангов и наконечников нижней заправки (раздаточных пистолетов) (далее по тексту – ННЗ и РП). При верхней заправке контролировать наполнение топливных банков ВС, не допуская их переполнения.

Заправку самолетов производить по указанию диспетчера производственно - диспетчерской службы предприятия (далее по тексту – ПДСП) при наличии на требованиях формы № 1- ГСМ: штампа об оплате и подписи диспетчера ПДСП.

17.8.5 По окончании заправки отсоединить заправочные шланги и зачехлить заправочный инвентарь; при верхней заправке ВС подать заправочный рукав и раздаточный пистолет водителю и закрыть горловину бака ВС.

Не заправлять ВС во время грозы над аэродромом.

При заправке ВС во время дождя или снегопада (особенно при верхней заправке) принимать дополнительные меры предосторожности от попадания влаги, грязи и воды в бак ВС.

17.8.6 Во время работ по заправке ВС строго соблюдать требования «Инструкций по охране труда при заправке ВС»; верхнюю заправку ВС производить только до обработки поверхности ВС противообледенительной жидкостью.

17.8.7 Правильно использовать спецодежду и средства защиты.

17.8.8 Проходить обучение безопасным методам и приемам выполнения работ по охране труда, оказанию первой медицинской помощи при несчастных случаях на производстве.

17.8.9 Проходить инструктаж по охране труда, стажировку на рабочем месте,

17.8.10 По требованию бортмеханика или другого ответственного лица за ВС представить пробу топлива с ТЗ.

17.9 Заправка ВС с пассажирами или членами экипажа на борту

17.9.1 Заправка ВС должна осуществляться при соблюдении стандартных мер безопасности.

При заправке с пассажирами на борту принимаются дополнительные меры, гарантирующие быструю эвакуацию пассажиров и членов экипажа в случае возникновения каких-либо опасных условий и ситуаций, обеспечивается безопасная зона.

Заправка ВС с пассажирами на борту производится только обученным, квалифицированным персоналом.

17.9.2 Заправка, дозаправка, слив топлива с высоким уровнем испарения (авиационный бензин) из воздушных судов, имеющих на борту пассажиров, а также во время посадки и высадки пассажиров из воздушного судна запрещается.

17.9.3 Заправка воздушного судна топливом, имеющего низкий уровень испарения (реактивное топливо типа ТС-1, РТ, Jet A-1 и т.п.) во время посадки пассажиров, нахождения на борту или их высадки производится только с разрешения командира ВС в том случае, если на борту находится достаточное количество персонала, готового приступить к эвакуации пассажиров из воздушного судна и осуществлять руководство ею с использованием имеющихся в наличии средств и в кратчайшие сроки.

Заправка с пассажирами на борту согласовывается с ответственным лицом администрации аэропорта в соответствии с инструкцией, действующей в данном аэропорту.

17.9.4 При заправке воздушного судна топливом во время посадки пассажиров, нахождения на борту или высадки между наземным персоналом, наблюдающим за заправкой, и командиром ВС или другим подготовленным персоналом, должна поддерживаться двусторонняя связь по СПУ или с использованием других подходящих средств. Сотрудник, ответственный за заправку, обязан известить КВС или иной квалифицированный персонал на борту ВС о начале заправки, ее окончании, возникновении каких-либо опасных условий и ситуаций.

Выход не следует запирать, у выхода должны находиться члены экипажа. Проход из самолёта должен быть свободным. Поверхность стоянки под воздушным судном и

зоны, где разворачиваются средства аварийного покидания воздушного судна, должны быть свободны.

17.9.5 Пассажиров следует предупредить о том, что будет осуществляться заправка топливом, и о том, что они не должны курить, пользоваться выключателями или иным образом создавать источники воспламенения, ремни безопасности должны быть в расстегнутом состоянии.

Пассажирам запрещается пользоваться мобильными, радиотелефонами, компьютерами, пейджерами, МРЗ-плеерами и другими электронными устройствами.

Световые табло с надписью «НЕ КУРИТЬ» и освещение выходов должны быть включены.

Обслуживание с помощью наземных средств и работа внутри ВС должны осуществляться таким образом, чтобы не блокировался выход.

17.9.6 При возникновении опасной ситуации (например, пролив топлива), а также при нарушении указанных выше правил, заправка, дозаправка, с находящимися на борту пассажирами, а также при их посадке и высадке прекращается. Наземный персонал, ответственный за заправку, должен вызвать аварийно-спасательный расчет аэропорта и пожарную службу, а также известить об этом КВС или иной квалифицированный персонал на борту ВС, ПДСП аэропорта.

17.10 Запрещенные и необходимые действия при заправке ВС топливом (сливе топлива):

17.10.1 Запрещается:

- подключать и отключать ВСУ (в случае, когда заправка производится с работающей ВСУ, выключать ВСУ до окончания заправки запрещено), любые агрегаты, источники электроэнергии, которые могут стать источниками искры или огня;
- включать бортовые потребители электроэнергии, не связанные с заправкой ВС и ее контролем, располагать провода, соединяющие судно с источником электроэнергии, на пути подъезда (отъезда) средств наземного обслуживания;
- начинать заправку (слив топлива) при разлитом топливе на стоянке, когда топливом облито ВС или средство заправки, при обнаружении паров топлива внутри воздушного судна;
- подогревать двигатели, изделия, системы, воздух в кабине экипажа и пассажирских салонах;
- пользоваться открытым огнем, неисправными электрическими лампами (фонарями) для контроля работ при заправке (сливе);
- располагать двигатель заправочного средства (ТЗ, агрегата) под заправляемым воздушным судном;
- проезжать или останавливаться под ВС любым видам транспорта;
- начинать заправку, если нет свободного пути отхода (отвода) заправочного средства от ВС и при наличии перегрева тормозных устройств колес.

17.10.2 При заправке воздушного судна с пассажирами на борту должна быть установлена зона безопасности, которая охватывает площадь радиусом не менее 3 метров от топливных резервуаров, вентиляционных отверстий топливных клапанов резервуаров и заправочного оборудования.

17.10.3 Заправочное оборудование должно располагаться в радиусе не менее 3 м от люков заправочных горловин воздушного судна. В данной безопасной зоне при

производстве заправки ВС наземному персоналу запрещается использовать и включать агрегаты, которые могут стать источником искрения или огня, пользоваться портативными электронными устройствами, в том числе мобильными телефонами, радиотелефонами, компьютерами, пейджерами, радиоприемниками.

Все машины и оборудование должны находиться на местах, определенных технологией данного аэропорта.

Должны быть приняты все меры для исключения повреждения топливного шланга.

В случае если имеется опасность молниевых разрядов, заправка должна быть немедленно прекращена.

Топливозаправщик должен быть заземлен. Между ВС и топливозаправщиком должен быть трос выравнивания электрического потенциала для рассеивания электрического заряда, который может накапливаться во время заправки.

При заправке с пассажирами на борту аварийно-спасательный расчет аэропорта должен находиться в полной готовности к действиям в аварийных ситуациях вблизи места стоянки ВС.

17.11 Требования к договорам с ТЗК:

1. ТЗК несет ответственность за количество и качество поставляемого авиаГСМ в ВС в соответствии с требованиями нормативно-технической документации РФ.
2. Авиакомпания несет ответственность за своевременное предоставление заявки на заправку ВС и оплату запрашиваемого объема авиа ГСМ.
3. Цена на авиаГСМ для российских эксплуатантов воздушных судов должна быть равна зарегистрированной в установленном порядке в Центре тарифов и ставок согласно приказу МТ РФ от 17.07.2012г. и «Порядком регистрации опубликования аэронавигационных и аэропортовых сборов, тарифов за обслуживание ВС», утвержденным Первым заместителем министра транспорта РФ № НА-1.15 от 13.04.2001г.
4. Представитель авиакомпании имеет право контролировать и организовывать своевременное начало заправки ВС.

17.12 Общие характеристики воздушного судна Як-42Д

Таблица 17.12

Геометрические данные

Наименование	Единицы измерения	Абсолютная величина
Длина самолета	м	36,215
Высота самолета	м	9,830
Длина фюзеляжа	м	32,585
Диаметр фюзеляжа	м	3,8
Расстояние между осями двигателей	м	6,20
Колея шасси	м	5,63
База шасси на стоянке	м	14,958
КРЫЛО		
Площадь крыла	$м^2$	150
Размах крыла	м	34,88
Угол установки крыла (корневое сечение)		+3°

Поперечное V крыла		0°
Стреловидность крыла по линии 25% хорд		25°
Площадь предкрылков	м²	15,454
Отклонение предкрылков		22°
Площадь элеронов	м²	8,362
Отклонение элеронов		+25°
Площадь триммеров элеронов	м²	0,402
Отклонение триммера элерона		±10°
Площадь сервокомпенсаторов элеронов	м²	0,977
Отклонение сервокомпенсатора элерона		±30°
Площадь закрылков	м²	31,454
Отклонение закрылков:		
на взлете		20°
на посадке		45°
Площадь спойлеров и интерцепторов	м²	7,48
Отклонение спойлеров		вверх 55°
Отклонение интерцепторов		вверх 7°
ОПЕРЕНИЕ		
Площадь горизонтального оперения	м²	29,453
Размах горизонтального оперения	м	10,8
Стреловидность горизонтального оперения по линии 25% хорд	м	25°48
Площадь стабилизатора		21,653
Отклонение стабилизатора:	м²	
вверх		+1°
вниз		-12°
Площадь руля высоты	м²	7,8
Площадь осевой компенсации руля высоты	м²	2,384
Отклонение руля высоты:		
вверх		21°
вниз		17°
Площадь триммеров руля высоты	м²	0,55
Площадь осевой компенсации триммеров руля высоты	м²	0,1375
Отклонение триммера руля высоты:		
вверх		7°30
вниз		7°30
Площадь вертикального оперения	м²	23,29
Стреловидность вертикального оперения по линии 25% хорд		44°30
Площадь киля	м²	16,72

Площадь руля направления	м²	6,57
Отклонение руля направления		±30º
Площадь триммера руля направления	м²	0,33
Площадь аэродинамической компенсации триммера руля направления	м²	0,396
Отклонение триммера руля направления		±7°30
Отклонение сервокомпенсатора руля направления		±20°

Общий вид самолета представлен на рисунке 1, сечение пассажирского салона представлено на рисунке 2

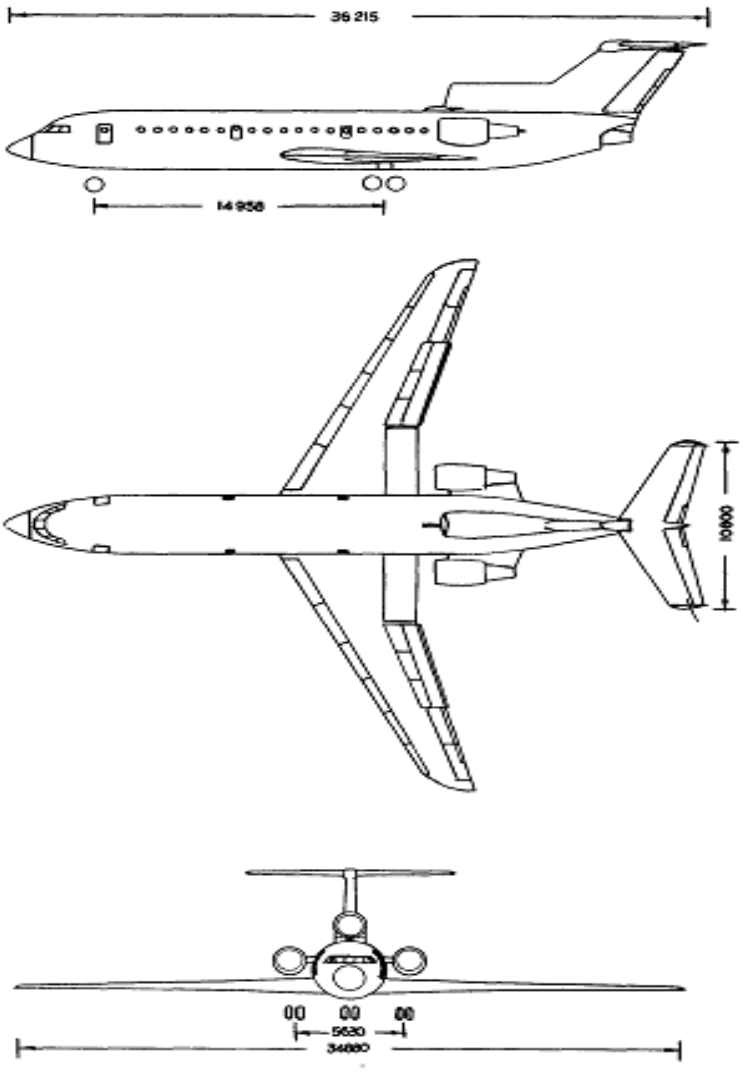


Рисунок 1 – Общий вид самолета

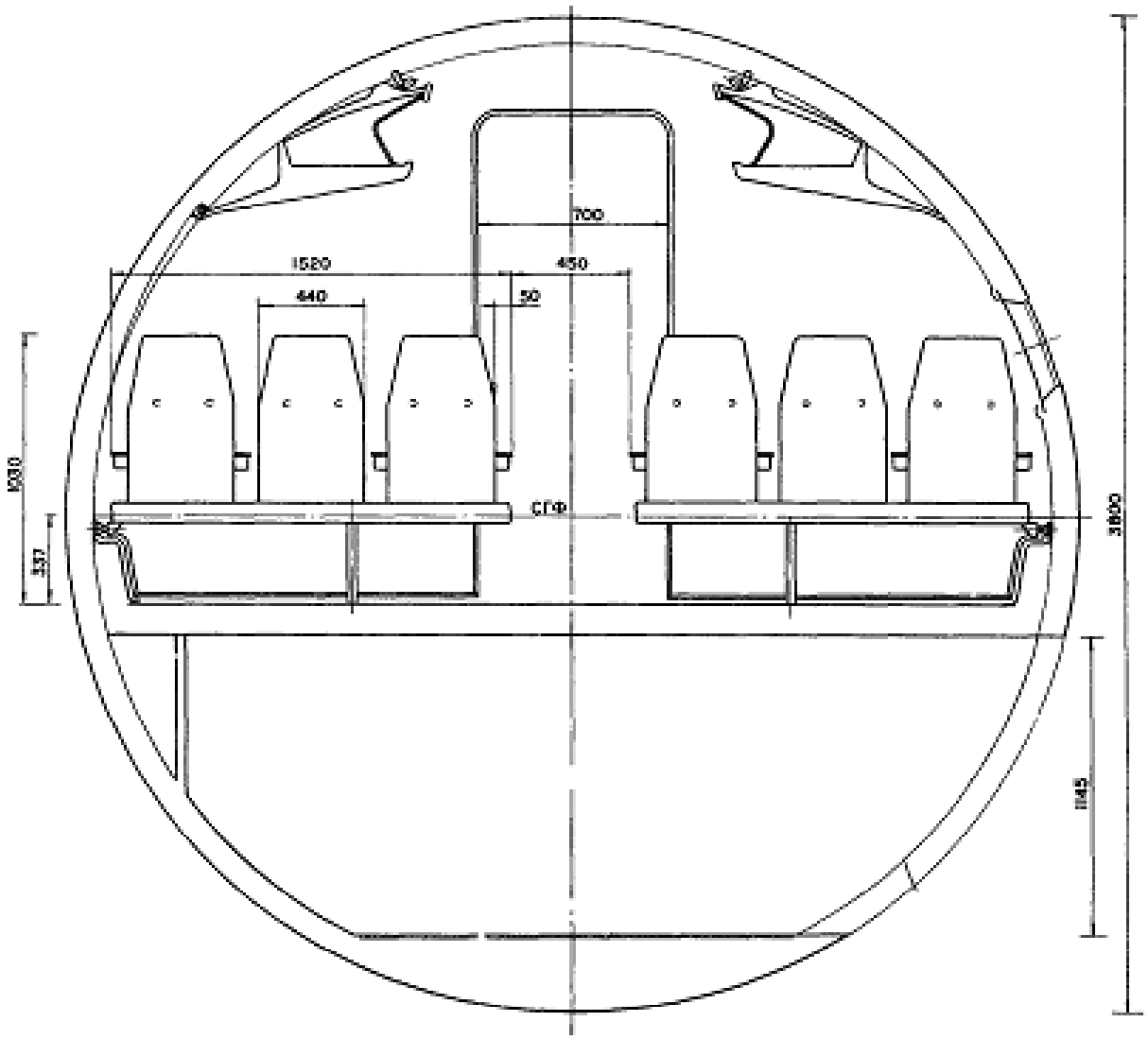


Рисунок 2 – Сечение пассажирского салона

17.13 Высоты расположения точек технического обслуживания

Таблица 17.13

Высоты расположения точек технического обслуживания

Наименование	Высота, мм	
	самолет на гидроподъёмниках	снаряженный самолет
I. Форточка	4530	3930
2. Порог левой бортовой двери	3330	2730
3. Точки зарядки гидроаккумуляторов основной и аварийной тормозных систем	2230	1630
4. Порог правой двери		
5. Водозаправочная и сливная панели переднего туалета	3530 2130	2930 1530
6. Ось симметрии окна (второго)		
7. Верхняя точка фюзеляжа	4500	3900
8. Нижняя точка фюзеляжа	5750	5150
9. Грузовой отсек	1930	1330
10. Порог двери аварийного выхода	2050	1450
11, Порог аварийного выхода	3530	2930
12. Штуцер централизованной заправки топливом	3900 2050	3300 1450
13. Электрощиток централизованной заправки топливом	2100	1500
14. Люк для подхода к агрегатам топливной системы	2080	1480
15. Нижняя поверхность крыла		
16. Заправочные горловины топливных кессонов	2500 3300	1900 2700
17. Люк в нише правой основной опоры шасси		
18. Точка заправки маслобака бокового двигателя Д-36	2100	1500
19. Точки слива масла из маслобака бокового двигателя Д-36 и подогрева двигателя	5050 4230	4450 3630
20. Точка заправки маслобака двигателя ТА-6В		
21. Точка слива масла из маслобака двигателя ТА-6В и подогрева двигателя	7230 6450	6630 5850
22. Водозаправочная и сливная панели заднего туалета		
23. Бортовые штуцера гидросистемы	2280	1680
24.Штепсельные разъемы аэродромного электропитания	2350	1750
25. Электрощиток централизованной заправка маслом	2230	1630

26. Точка зарядка гидроаккумулятора основной гидросистемы	2550	1950
27. Ручка открытия трапа снаружи	3150	2550
28. Пилон		
29. Точка подключения установки воздушного запуска	2500 4400	1900 3800
30. Точка слива масла из среднего двигателя	2920	2320
31. Точка подогрева среднего двигателя		
32. Точка заправки маслом среднего двигателя Д-36	3150	2550
33. Законцовка горизонтального оперения	2630 4650	2030 4050
34. Штуцер наземного кондиционирования	10400	9833
	2100	1500

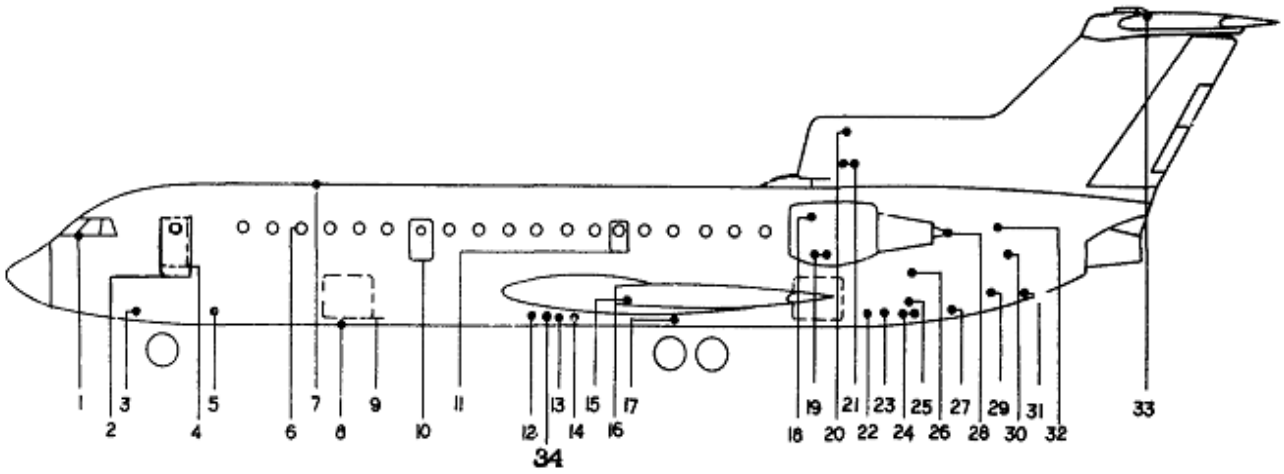


Рисунок 3 – Высоты расположения точек технического обслуживания

17.14 Обслуживание и заправка систем самолета

17.14.1 Общая часть

Обслуживание самолета, заправка систем топливом, маслом, жидкостями, водой, газами осуществляется машинами аэродромного обслуживания.

Таблица 17.14

Перечень машин для оперативного обслуживания самолета на стоянке

Наименование машин	Применение
Топливозаправщик ТЗ-22	Заправка самолета топливом
Аэродромный передвижной агрегат АПА-50М	Питание бортовой сети самолета постоянным и переменным током
Воздухозаправщик ВЗ-20-350	Зарядка гидроаккумуляторов и обслуживание шасси
Гидроустановка УПГ-25ОГМ	Проверка гидросистемы самолета и заправка маслом АМГ-1О
Установка воздушного запуска УВЗ-2	Запуск двигателей
Машина ассенизационная АС-154, АС-161	Слив нечистот из сливных баков, промывка их водой и заправка жидкостью СТ-2
Водозаправочная машина АС-155, АС-157	Мойка самолета, подогрев, заправка водой
Маслозаправщик ЗСЖ-66	Заправка маслом маслобаков двигателей
Автомобильная кислородо-заправочная станция АКЗС-75	Зарядка кислородом
Компрессор низкого давления КНД-3	Наддув кабины при проверке на герметичность
Самоходная площадка обслуживания СП0-15М	Доступ к высокорасположенным агрегатам самолета при наземном обслуживании
Воздушный подогреватель УМП-350-131, Тягач МАЗ-537	Подогрев двигателей Буксировка самолета
Автомобильный кран К-162, К-67	Снятие и установка агрегатов самолета
Пылесос "Ракета"	Уборка кабин самолета
Кондиционер АК1.1 ("Комфорт-1")	Наземное кондиционирование

На схеме (рис. 4) показан способ размещения машин для оперативного обслуживания самолета на стоянке.

Расположение точек подключения позволяет одновременную работу всех машин, необходимых для оперативного обслуживания.

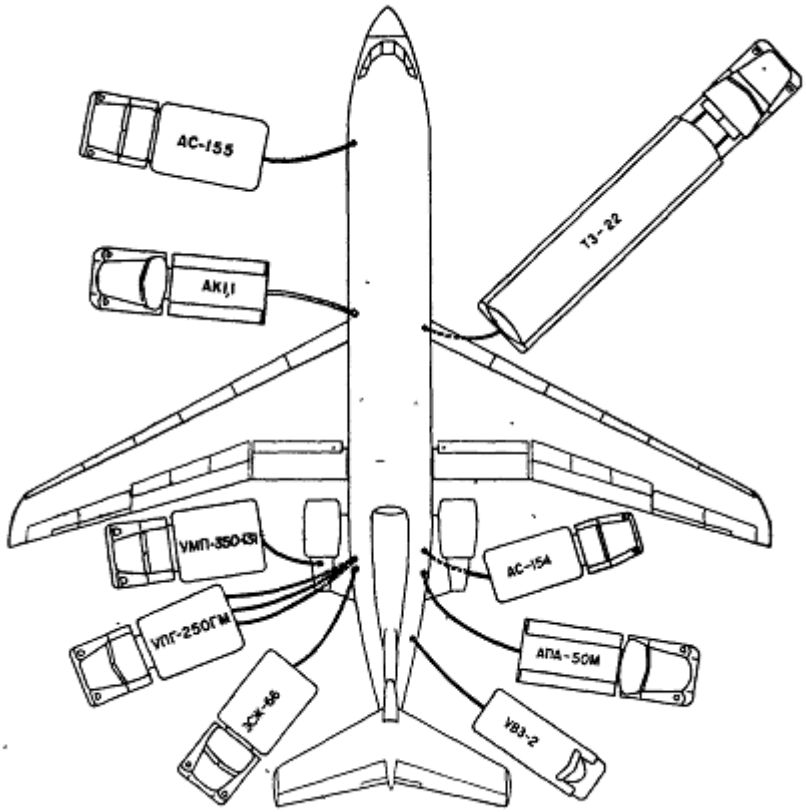


Рисунок 4 – Расположение машин аэродромного обслуживания

ПРИМЕЧАНИЕ.
Воздухозаправщик ВЗ-20-350 располагается:

- около носовой части самолета (при зарядке гидроаккумуляторов основной и аварийной систем торможения и при обслуживании передней опоры шасси);
- около хвостовой части самолета (при зарядке гидроаккумулятора основной гидросистемы);
- около основных опор шасси (при обслуживании основных опор шасси).

Машины и агрегаты, используемые при регламентных работах, а также агрегаты, используемые при замене аппаратуры, на схеме не показаны.

17. 14.2 Зоны ограничения

17.14.2.1 Разрешаемые зоны нахождения на обшивке самолета обслуживающего персонала.

Во избежание повреждения обшивки планера при проведении работ на самолете пользуйтесь мягкими матами и стремянками, прикладываемыми к самолету. Запрещается становиться на обшивку планера без закрепленного мата или чехла; запрещается становиться на закрылки, элероны и руль высоты.

При работе на крыле (рис. 5) разрешается становиться на обшивку в районе расположения кессонов, при работе на стабилизаторе разрешается выполнять работу

только лежа или сидя. Запрещается также касаться обшивки заправочными пистолетами и другим оборудованием, не обшитым тканью в местах касания.

17.14.2.2 Зоны ограничения при работе двигателей

Во время работы двигателей на взлетном режиме запрещается находиться в зоне длиной 85 м и шириной 20 м сзади и 8 м впереди гондол-двигателей, а при работе на малом газе – 20 м длиной и 15 м шириной сзади и 4 м впереди гондол двигателей.

17.14.2.3. Зоны ограничения при работе станции «Гроза-42»

В каждом аэропорту должно быть определено направление излучения антенн радиолокаторов в сторону от служебных и жилых зданий.

При проведении любых работ со станцией «Гроза-42» запрещается переводить переключатель из режима «Готов» в любой другой, если на расстоянии 15 м от отсека радиолокационной станции в зоне обзора находятся люди (рис. 6).

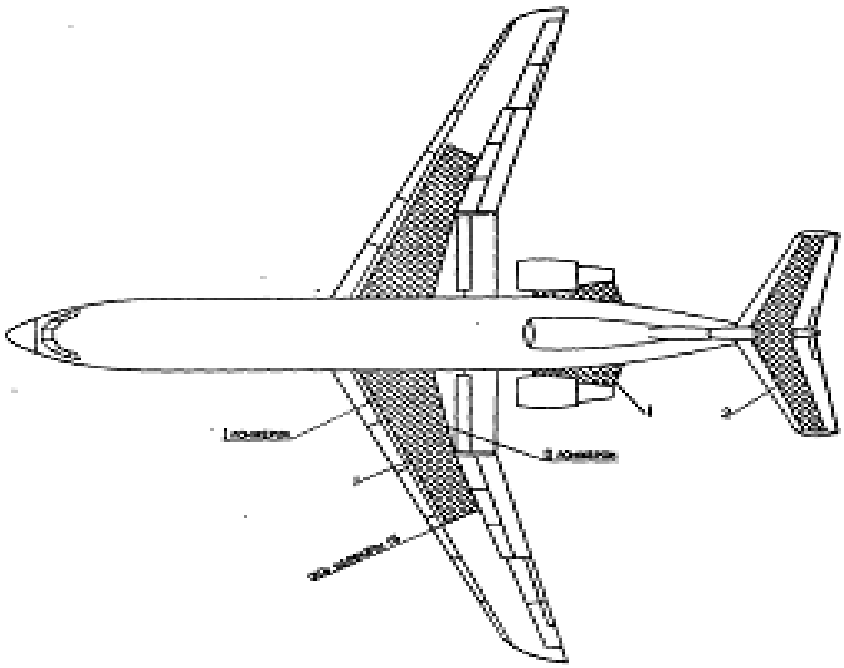
Работа радиолокационной станции с излучением СВЧ колебаний при проверках должна быть как можно кратковременней и не превышать 10 мин.

Для предупреждения персонала аэродрома о работе радиолокационной станции с излучением СВЧ колебаний около носовой части самолета на расстоянии 15-20 м в нескольких местах должны быть установлены красные предупредительные флажки.

При открытом носовом коке самолета запрещается включать электропитание радиолокационной станции, если в районе носового кока работают люди, вне зависимости от того, в каком положении находится переключатель режима работ.

При выполнении любых работ, связанных с нахождением людей в зоне обзора радиолокационной станции на расстоянии 15 м, а также около открытого носового кока, на основном индикаторе установить табличку НЕ ВКЛЮЧАТЬ! РАБОТАЮТ ЛЮДИ.

При работе радиолокационной станция с излучением СВЧ колебаний около носовой части самолета в радиусе 100 м не должно быть больших строений.



1-зона, на которую разрешается вставать ногами; 2-зона, на которой разрешается работать сидя или лежа.

Рисунок 5 – Разрешаемые зоны нахождения на обшивке самолета обслуживающего персонала

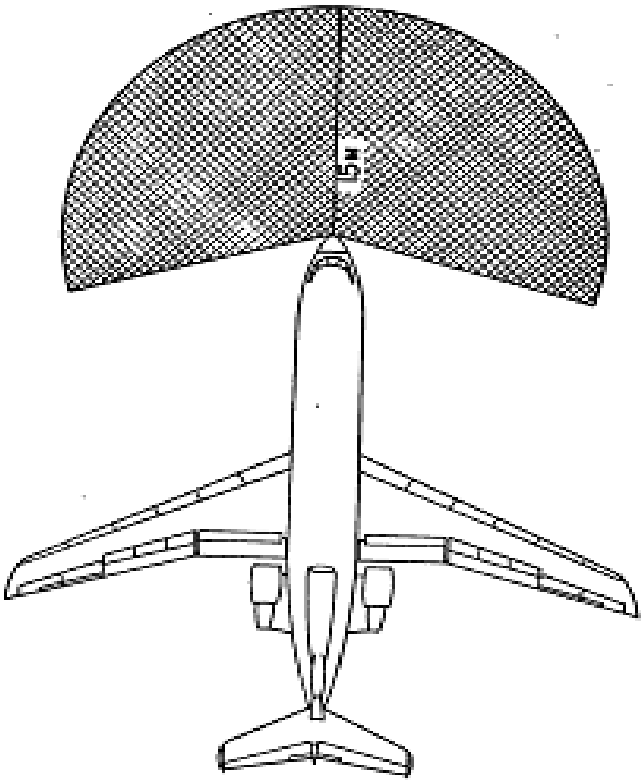


Рисунок 6 – Опасная зона при работе РЛС

17.15 Принятие самолёта на место стоянки

17.15.1 Технические требования

Место стоянки должно быть снабжено средствами тушения пожара, средствами связи, осветительными установками и электроколонкой, а также необходимым наземным оборудованием.

Место стоянки должно быть очищено от посторонних предметов, мусора, а зимой – от снега и льда.

17.15.2 Последовательность выполнения работ

В случае появления препятствия для заруливания самолета подайте сигнал экипажу о прекращении руления.

При заруливании самолета укажите экипажу, как поставить самолет. Когда самолет вырулит на необходимую отметку, дайте сигнал остановки.

17.16 Осмотр самолёта после посадки

Предмет осмотра и технические требования

На поверхности и агрегатах самолета, доступных для внешнего осмотра с земли не допускаются:

- повреждения;
- загрязнения;
- обмерзание;
- течь топлива, масла, воды, химжидкости.

Последовательность выполнения работ

Осмотр производится в последовательности, указанной на схеме маршрута осмотра рис. 7.

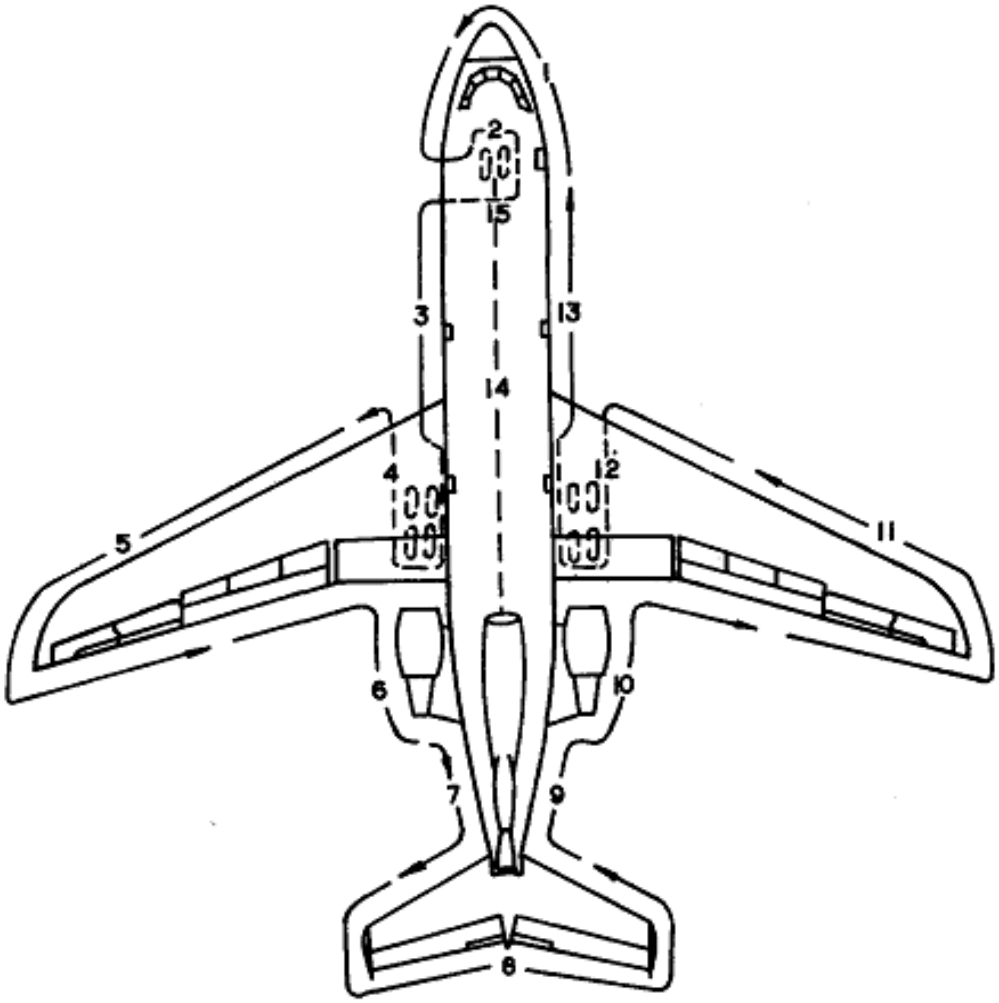
Внешним осмотром с земли необходимо убедиться, что:

- обшивка самолета (фюзеляж, крыло, горизонтальное и вертикальное оперение, рули, элероны, предкрылки и закрылки, спойлеры, интерцепторы) не имеет повреждений;
- нет течи из-под створок гондол двигателей, из-под обшивки фюзеляжа и крыла в местах расположения кессонов, агрегатов и трубопроводов топливной и гидравлической систем;
- нет течи химжидкости и воды в зоне туалетов;
- дренажи топливных кессонов и выводы дренажей систем самолета и двигателей, а также дренажные отверстия фюзеляжа и крыла не забиты грязью (льдом и снегом зимой);
- входной трап не имеет повреждений и не загрязнен.

Осмотреть шасси, ниши и щитки шасси и убедиться:

- в отсутствии повреждений ниши передней и основных опор шасси и щитков шасси;
- в отсутствии повреждения пневматиков;
- в нормальной зарядке амортизаторов. Контроль осуществляется по указателям на амортизаторе;
- в нормальной зарядке демпферов балочных тележек основных опор шасси.

Контроль осуществляется по выходу штока.



1- носовая часть фюзеляжа; 2- передняя опора и ниша шасси; 3- средняя, левая и нижняя части фюзеляжа и корневая часть крыла; 4- левая опора и ниша основной опоры шасси; 5- левая консоль крыла; 6- левый двигатель Д-36; 7- левая хвостовая часть фюзеляжа и входной трап; 8- хвостовое оперение, двигатель ТА-6В (ВСУ) и средний двигатель Д-36; 9- правая хвостовая часть фюзеляжа; 10- правый двигатель Д-36; 11- правая консоль крыла; 12- правая опора и ниша основной опоры шасси; 13- корневая часть крыла, нижняя, средняя и правая части фюзеляжа; 14- пассажирский салон; 15- кабина экипажа

Рисунок 7 – Схема маршрута осмотра

17.16.1 Проверка заземления самолета тросами заземления на основных опорах шасси

Последовательность выполнения работ:

Убедитесь, что тросы заземления, установленные на основных опорах шасси, касаются аэродромного покрытия.

При износе наконечников тросов заземления на основных опорах шасси, когда отсутствует контакт с землей (бетоном): ослабьте две гайки болтов крепления каретки троса к кронштейну и опустите ее вниз до соприкосновения штыря троса с землей (бетоном), после чего заверните гайки болтов крепления каретки троса.

17.16.2 Установка заглушек и чехлов на приемники полного и статического давлений

17.16.2.1 Подготовительные работы:

Установите стремянку А38-I400-0 в районе шпангоутов 8-9 слева (справа).

Установите стремянку А38-0I00-0 в районе шпангоутов 27-30 слева (справа).

17.16.2.2 Последовательность выполнения работ:

Установите чехлы на приемники полного давления по левому и правому бортам фюзеляжа.

Установите заглушки на приемники статического давления, расположенные на плите статики по левому и правому бортам фюзеляжа.

Установите заглушки на приемники статического давления (Р, ВС-О, ВС-Д) расположенные над плитами статики по левому и правому бортам фюзеляжа.

ВНИМАНИЕ. ГЕРМЕТИЧНЫЕ ЗАГЛУШКИ 1-ОСТ11 0676-72 (7 шт.) УСТАНАВЛИВАЙТЕ ПО ОДНОМУ БОРТУ САМОЛЕТА (ЛЕВОМУ ИЛИ ПРАВОМУ) И НЕГЕРМЕТИЧНЫЕ ЗАГЛУШКИ 2-ОСТ11 0676-72 (7 шт.) С ДРЕНАЖНЫМИ ОТВЕРСТИЯМИ УСТАНАВЛИВАЙТЕ ПО ДРУГОМУ БОРТУ САМОЛЕТА.

17.16.2.3 Заключительные работы:

Уберите стремянки А38-1400-0, А38-0100-0.

17.16.3. Установка заглушек на самолет

17.16.3.1 Подготовительные работы:

Установите к самолету стремянки А38-0I00-0, А38-I400-0, 4М99I2-0М и самоходную площадку СПО-15М в соответствии с рис. 8.

17.16.3.2 Последовательность выполнения работ:

ВНИМАНИЕ. ПЕРЕД УСТАНОВКОЙ ЗАГЛУШЕК УБЕДИТЕСЬ В ИХ ЦЕЛОСТНОСТИ И ИСПРАВНОСТИ. ПРИ НАЛИЧИИ МЕХАНИЧЕСКИХ ПОВРЕЖДЕНИЙ УСТРАНИТЕ НЕИСПРАВНОСТЬ ИЛИ ЗАМЕНИТЕ ЗАГЛУШКУ.

Установите заглушки на заборники дренажа топливных кессонов, расположенные в дренажных отсеках топливных кессонов между нервюрами 2 и 3 крыла. Каждая заглушка должна быть установлена в заборнике дренажа до упора. Вращая скобу по часовой стрелке, закрепите заглушку в заборнике.

Установите заглушки на трубы сообщения с атмосферой блоков вакуум-предохранительных клапанов, расположенных в районе центроплана перед обтекателями шасси, по технологии, изложенной выше.

Установите заглушки на патрубки аварийного слива топлива.

Установите заглушки на заборники продувки ВВР системы кондиционирования.

Установите заглушку на заборник наддува топливных аккумуляторов.

Установите заглушку на датчик сигнализации льда ДСЛ-40Т.

Установите заглушки на сливные насадки системы водоснабжения НС-3-II5М.

Установите заглушки на выхлопное сопло ВСУ и заборник охлаждения маслоагрегатов ВСУ.

Установите чехол на приемник П-104 и защитный кожух на датчик ДАУ-72-3.

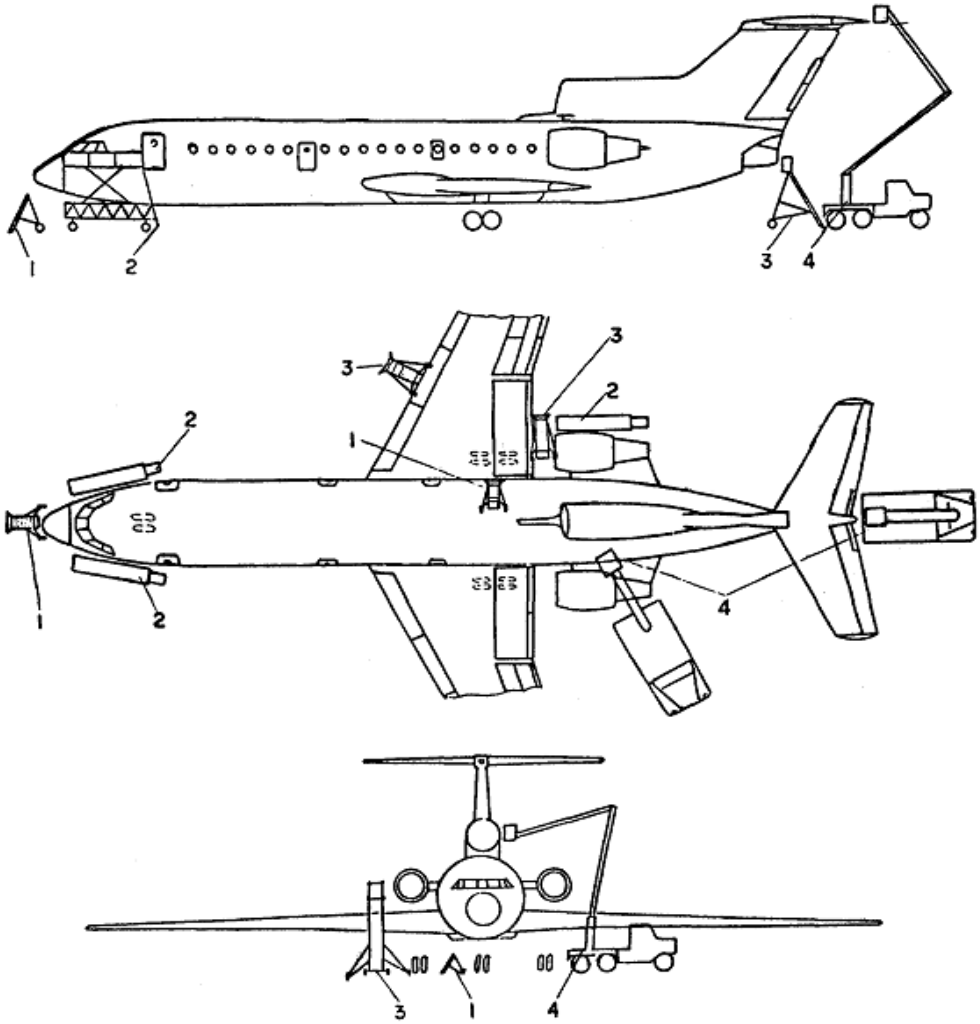
ПРИМЕЧАНИЕ. При установке заглушек и чехлов смотрите рис. 9.

17.16.3.3 При эксплуатации заглушек следите за отсутствием механических повреждений (трещин, деформаций). При появлении механических повреждений устраните их или замените заглушки.

17.16.3.4 При наличии штормового предупреждения (скорость ветра более 15 м/сек) установите струбцины элеронов и застопорите сервокомпенсаторы элеронов штырями 429975-620.

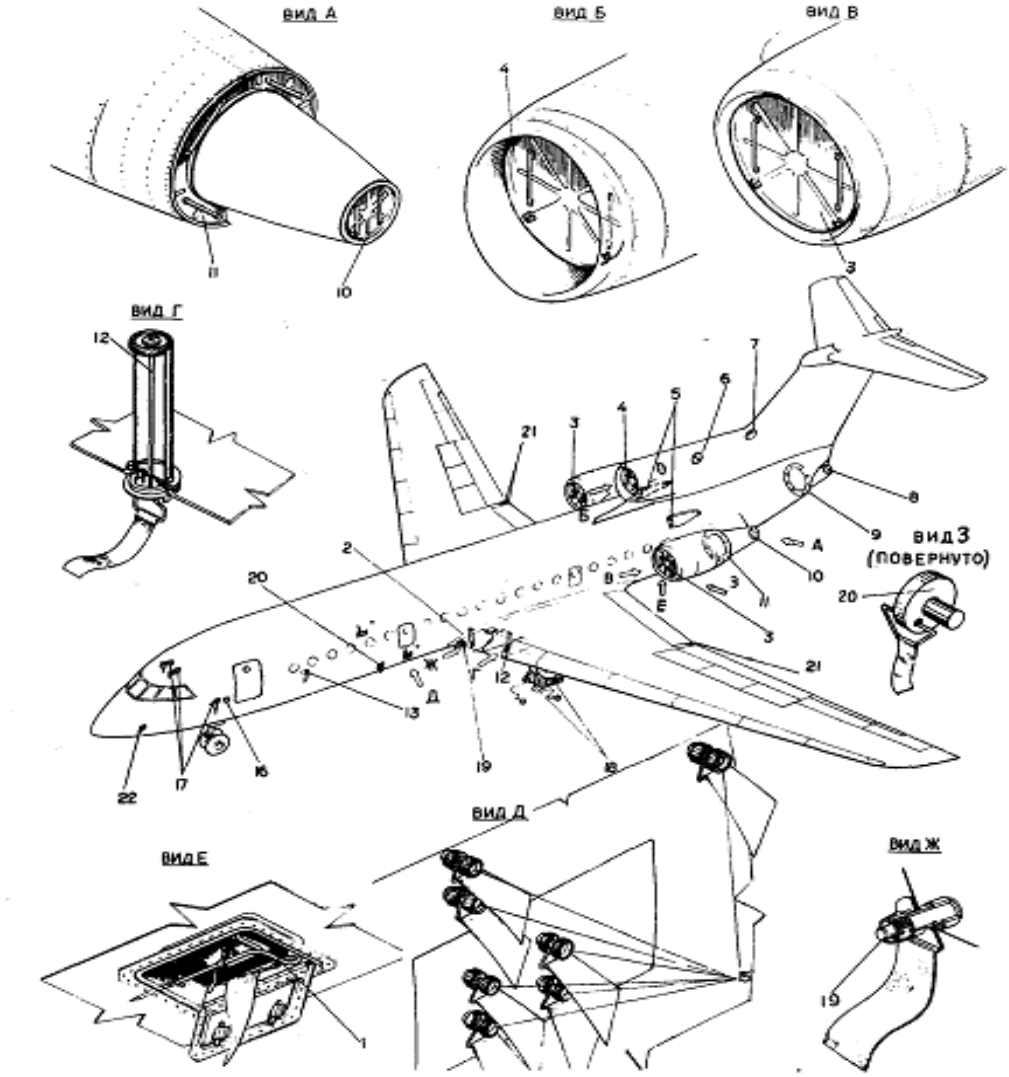
17.16.3.5 Заключительные работы

Уберите от самолета стремянки и самоходную площадку СПО-15М.



1- стремянка А38-0100-0; 2 - стремянка 4М9912-0М; 3 - стремянка А38-1400-0; 4 - самоходная площадка СПО-15М.

Рисунок 8 – Расположение стремянок при обслуживании самолета



I - штырь заземления; 2 - заглушка на трубу сообщения с атмосферой блока вакуум-предохранительных клапанов; 3 - заглушка на воздухозаборник бокового двигателя; 4 - заглушка на воздухозаборник среднего двигателя; 5 - заглушка на заборник ВНР; 6 - заглушка на воздухозаборник охлаждения маслоагрегатов двигателя ВСУ ; 7 - заглушка на выхлопное сопло двигателя ВСУ ; 8 - заглушка на сопло внутреннего контура среднего двигателя; 9 - заглушка на сопло внешнего контура среднего двигателя; 10 - заглушка на сопло внутреннего контура бокового. двигателя; 11 - заглушка на сопло внешнего контура бокового двигателя; 12 - заглушка на заборник дренажа топливных кессонов; 13 – кожух на ДАУ-72-3; 15 -заглушки на отверстия приемника статического давления; 16 - чехол на П-104; 17 - чехлы на ППД-1М; 18 - упорные колодки; 19 - заглушка на отверстие для забора скоростного напора на поддув топливных аккумуляторов; 20 - заглушка на сливной насадок; 21 - заглушка на трубопровод аварийного слива топлива; 22 - заглушка на датчик сигнализации льда ДСЛ-40Т.

Рисунок 9 – Положение самолета на стоянке

17.17 Буксировка и руление

17.17. 1 Общая часть

Маневрирование самолета в пределах аэродрома осуществляется буксировкой или рулением.

Руление самолета выполняется пшютами в соответствии с указаниями «Руководства по летной эксплуатации самолета».

Буксировка самолета производится автотягачом или трактором, носом или хвостом вперед с помощью буксировочного водила.

При буксировке самолета в кабине экипажа должен находиться механик, который поддерживает визуальную связь с руководителем буксировки и, при необходимости, может затормозить колеса основных опор шасси.

Торможение во время буксировки производится от основной или аварийной гидросистем. Перед буксировкой необходимо поднять давление в основной и аварийной гидросистемах до 140-170 кгс/см² насосной станцией НС46-3, переключая ее с помощью клапана переключения соответственно на основную и аварийную систему. Проверка давления осуществляется по манометру 2М-240 ШДРОАККУМ. ТОРМОЗОВ, установленному на левом пульте (в аварийной тормозной гидросистеме) и по указателю УИ2-240 ГИДРОСИСТЕМА ОСН. на приборной доске (для основной гидросистемы).

При буксировке самолета выключатель РАЗВОРОТ ПЕРЕДН. ОПОРЫ, установленный на левом пульте, и автомат защиты РАЗБОР. НОГИ на правой панели АЗР, должны быть выключены - система управления поворотом передней опоры, при этом, работает в режиме свободного ориентирования.

17.17.2 Буксировка

Буксировка самолета носом или хвостом вперед производится автотягачом с помощью буксировочного водила А3I04-0000 (рис. 10), которое крепится к амортизатору передней опоры шасси.

Буксировка самолета хвостом вперед осуществляется в пределах стоянки.

Буксировка самолета в ночное время производится при пониженной скорости с включенными аэронавигационными огнями; район буксировки должен быть хорошо освещен.

Предупреждение. Буксировка на уклонах более 3° запрещается.

Скорость буксировки по бетону должна быть не более 10 км/ч, по грунту - не более 7 км/ч.

Скорость буксировки при разворотах - не более 5 км/ч; угол разворота колес передней опоры шасси - не более 30°.

17.17.2 Меры предосторожности

Запрещается буксировать самолет неисправным водилом или водилом с опущенными колесами.

Срезанные предохранительные болты заменять только на соответствующие штатные болты из запасного комплекта водила или буксировочных тросов.

Запрещается поднимать или опускать ходовую часть водила при завинченной до отказа крышке бака.

Запрещается устранять неисправности в гидросистеме водила, находящейся под давлением.

Не разрешается убирать колодки до полной подготовки самолета к буксировке.

Запрещается находиться под самолетом во время буксировки.

Запрещается буксировать самолет с зачехленным фонарем кабины экипажа.

Запрещается разворачивать колеса передней опоры до начала движения самолета.

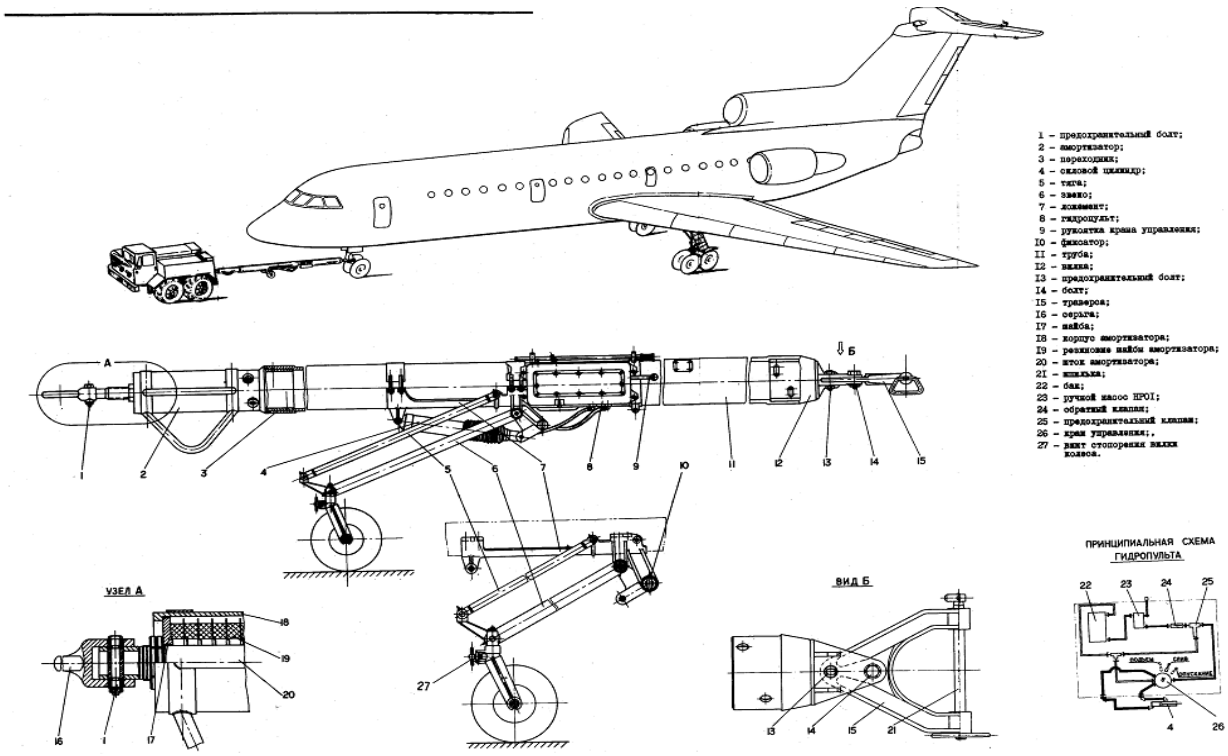


Рисунок 10 – Буксировка самолета и буксировочное водило

17.17.3 Буксировка самолета буксировочным водилом

1.0 Подготовительные работы

1.1 Подготовьте самолет к буксировке, для чего:

1.1.1 Проверьте зарядку амортизаторов опор шасси по величине обжатия амортизаторов.

Обжатие амортстоек основных опор шасси (по лимбу в нижней части цилиндра амортстойки) в зависимости от веса и центровки самолета должно быть в пределах 240-400 мм (самолет без коммерческой загрузки).

Обжатие амортстойки передней опоры шасси (по лимбу в нижней части наружного стакана амортизатора на клыке подвески траверсы) в зависимости от веса и центровки самолета должно быть в пределах 0-125.

1.1.2 Проверьте зарядку шин колес шасси по величине обжатия шин. Стояночное обжатие шин в зависимости от веса и центровки самолета должно быть 40-60 мм (для основных опор шасси) и 15-50 мм (для передней опоры шасси).

1.1.3 Подключите к самолету аэродромный источник электропитания (тех. карта I2.20.02А).

1.1.4 По манометру ГИДРОАККУМ. ТОРМОЗОВ на левом пульте – проверьте давление в аварийной тормозной системе. Если давление меньше 110 кг/см² (на верхнем пульте горит желтое сигнальное табло ЗАРЯДИ АВАРИЙНЫЙ ТОРМОЗ), переключателем НАСОСНАЯ СТАНЦИЯ РЕЗЕРВН. на среднем пульте включите станцию и поднимите давление до 140-170 кгс/ см².

1.1.5 Проверьте аварийную тормозную систему, полностью обжав рукоятки аварийного торможения - давление в тормозах колес по указателям ТОРМОЗА-КОЛЕСА ЛЕВ. ОПОРЫ, КОЛЕСА ПРАВ. ОПОРЫ на приборной доске должно быть 100+15/-10 кгс/см². После проверки повторите работу по пункту 1.1.4.

1.1.6 Установите рукоятку клапана переключения насосных станций (гидро-панель на шпангоуте 62, правый борт) на основную систему.

1.1.7 Переключателем НАСОСНАЯ СТАНЦИЯ РЕЗЕРВН. на среднем пульте включите станцию и поднимите давление в основной гидросистеме до 140-170 кгс/ см² по манометру 1ИДР0СИСГЕМА ООН. на приборной доске.

1.1.8 Проверьте основную тормозную систему, полностью обжав тормозные педали - давление в тормозах колес должно быть 100" кгс/ см².

ПРИМЕЧАНИЕ. После стоянки самолета в условиях отрицательных температур прокачайте тормоза колес основных опор шасси 5-10 кратным обжатием тормозных педалей, поддерживая давление в системе 140-170 кгс/см².

1.1.9 Повторите работу по пункту 1.1.7.

1.1.10 Установите рукоятку клапана переключения на аварийную гидросистему (в положение АВАР.) и законтрите ее в этом положении.

1.1.11 Убедитесь, что автомат защиты РАЗВОР. ПОШ на правой панели АЗР и выключатель РАЗВОРОТ ПЕРЕДН. ОПОРЫ на левом пульте выключены.

1.1.12 Отключите аэродромный источник электропитания (техкарта 12.20.02Б).

1.1.13 Убедитесь, что все средства аэродромного обслуживания отсоединены от самолета, стремянки и прочее наземное оборудование убраны от самолета, люки и двери закрыты, трап убран, швартовка убрана, штырь, заземления с тросом убран в бортовую нишу самолета, на пути следования самолета нет препятствий.

1.2 Подготовьте к работе буксировочное водило АЗI04-0000 (9.10.01, стр. 203).

1.3 Подсоедините водило к самолету и тягачу, для чего:

1.3.1 Установите водило траверсой к передней опоре шасси и соедините траверсу с опорой шасси шпилькой, продев ее через отверстие в нижней части амортизатора.

1.3.2 Подведите тягач к водилу.

1.3.3 Расстопорите ходовую часть водила, потянув фиксатор "на себя" и повернув его в любую сторону на 90°.

1.3.4 Отверните на 2-3 оборота крышку заправочной горловины бака.

1.3.5 Установите рукоятку крана управления в положение ПОДЪЕМ и, работая рукояткой насоса, поднимите водило до высоты крюка тягача. Соедините водило серьгой с крюком тягача, устанавливая, при необходимости, рукоятку крана управления в положение ОПУСКАНИЕ. Закройте фиксатор крюка.

1.3.6 Установите рукоятку крана управления в положение ПОДЪЕМ КОЛЕС и, работая ручным насосом, подожмите ходовую часть водила к трубе.

17.17.4 Меры предосторожности и технические требования

1.0 Запрещается:

- использовать предохранительные срезные болты, не соответствующие обслуживаемому самолету (величина срезного усилия предохранительных болтов указана в ТС на их торцах);
- поднимать или опускать ходовую часть водила при завинченной до отказа
- крышке заправочной горловины;
- буксировать самолет неисправным водилом или водилом с опущенными колесами;

- находиться при буксировке самолета блике 3,5м от водила или под самолетом;
- устранять неисправности в гидросистеме, находящейся под давлением;
- буксировать самолет с неисправными тормозами;
- буксировать самолет с зачехленным фонарем кабины экипажа;
- убирать колодки из-под колес шасси до окончания всех работ по подготовке к буксировке;
- буксировать водило со спущенными шинами колес с расстопоренной ходовой частью, с расстопоренными вилками колес;
- разворачивать колеса передней опоры шасси до начала движения самолета;
- буксировать самолет на уклонах более 3°;
- при буксировке самолета хвостом вперед:
- сцепку тягача с буксировочным водилом за передний форкоп;
- разворачивать тягач по отношению к оси самолета более 30°.

1.1 При буксировке самолета в кабине экипажа должен находиться механик, поддерживающий непрерывную визуальную связь с руководителем буксировки и имеющий возможность, при необходимости, затормозить колеса основных опор шасси. Запрещается нахождение при буксировке в самолете или на его поверхностях обслуживающего персонала.

1.2. Трогание с места и буксировку производите плавно, без рывков и резких торможений.

1.3 При буксировке самолета особое внимание обратите на состояние дороги, так как срезание предохранительных болтов производит при наезде колес на небольшие препятствия, при буксировке по очень мягкому грунту, снегу и т.д.

1.4 Скорость буксировки на спидометре автотягача должна быть не более 10 км/час по бетону, не более 7 км/час по грунту и не более 5 км/час при разворотах.

1.5 Угол разворота колес передней опоры шасси при буксировке - не более 30°.

1.6 В ночное время буксировка должна производиться при пониженной скорости, с включенными аэронавигационными огнями; маршрут движения должен быть хорошо освещен.

2.0 Последовательность выполнения буксировки

2.1 Дайте команду водителю поставить тягач на тормоза.

2.2 Получите сигнал от механика, находящегося в кабине экипажа, о готовности самолета к буксировке.

2.3 Дайте команду механику снять самолет со стояночного тормоза.

2.4 Дайте команду на уборку от колес шасси упорных колодок.

2.5 Дайте команду водителю тягача о начале движения.

2.6 Осуществляя постоянную зрительную связь с водителем тягача и механиком, находящимся в кабине экипажа, руководите буксировкой. При появлении препятствий и в других случаях, создающих опасность столкновения с препятствием, повреждения самолета и т.д. прекратите движение.

3.0 Заключительные работы

3.1 После буксировки самолета в заданное место установите под колеса упорные колодки и поставьте самолет на стояночный тормоз. При необходимости выполните работы по обеспечению стоянки самолета.

3.2 Рукоятку крана управления установите в положение ОПУСКАНИЕ - колеса водила должны опуститься до касания с землей под действием собственного веса.

3.3 Установите рукоятку крана управления в положение ПОДЪЕМ. Создав ручным насосом в цилиндре ходовой части давление, разгрузите шпильку, соединяющую серьгу водила с передней опорой шасси.

3.4 Выньте шпильку, соединяющую траверсу водила с узлом опоры шасси, и отведите тягач с водилом от самолета. После разъединения траверсы водила от шасси вставьте шпильку в траверсу.

3.5 Работая ручным насосом установите ходовую часть водила в походное положение. Застопорите ходовую часть фиксатором и установите рукоятку крана управления в положение ОПУСКАНИЕ.

3.6 Отбуксируйте водило к месту хранения и отсоедините его от тягача. Заверните крышку заправочной горловины.

17.18 Руление

Описание и работа

Радиус разворота самолета зависит от скорости руления. При рулении на повышенной скорости необходимо избегать разворотов самолета с предельным углом отклонения колес передней ноги шасси.

Система управления поворотом колес передней ноги обеспечивает:

- максимальный угол поворота колес в любую сторону от оси симметрии самолета на рулении, равный ±55º – 5º;

- малый угол поворота колес в любую сторону от оси симметрии самолета на пробеге и разбеге равный ±8°30' ±1°.

Отклонение колес передней ноги шасси производится при включенном выключателе РАЗВОРОТ ПЕРЕДНЕЙ ОПОРЫ, расположенном на левом пульте, и включенном автомате защиты РАЗЗОР. НОГИ на правой панели АЗР.

Поворот колес на малый угол отклонения производится педалями при установке переключателя РАЗВОРОТ ПЕРЕДНЕЙ ОПОРЫ в положение РАЗБЕГ-ПРОБЕГ 8°30'. Полному отклонению педалей соответствует поворот колес на ±8°30 '-1°.

Поворот колес на рулении производится штурвальчиком, расположенным на левом пульте кабины экипажа, при установке переключателя РАЗВОРОТ ПЕРЕДНЕЙ ОПОРЫ в положение РУЛЕЖКА 55°. Отклонению штурвальчика на ±45° соответствует поворот колес на ±55° – 5°. В положении переключателя РУЛЕЖКА 55° на левом панели приборной доски горит сигнальное табло РУЛЕЖКА.

Минимальный радиус разворота самолета по оси колес передней опоры шасси составляет 18 м, что обеспечивает при рулении на рулежной полосе шириной 36 м и скорости, близкой к нулевой, разворот самолета на 180° (рис. 11).

Если руление к месту стоянки или взлета затруднено, самолет буксируется тягачом.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ.

ПРИ РУЛЕНИИ ПО ГРУНТОВЫМ ВПП С ПОНИЖЕННОЙ ПРОЧНОСТЬЮ ГРУНТА НЕ ДОПУСКАЙТЕ ОСТАНОВОК САМОЛЕТА И КРУТЫХ РАЗВОРОТОВ, ТОРМЖЕНИЕ ПРИМЕНЯЙТЕ ТОЛЬКО В КРАЙНИХ СЛУЧАЯХ.

РУЛЕНИЕ В НОЧНОЕ ВРЕМЯ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ С ВКЛЮЧЕННЫМИ ФАРАМИ И АЭРОНАВИГАЦИОННЫМИ ОГНЯМИ.

Выполняется руление самолета в соответствии с указаниями «Руководства по летной эксплуатации».

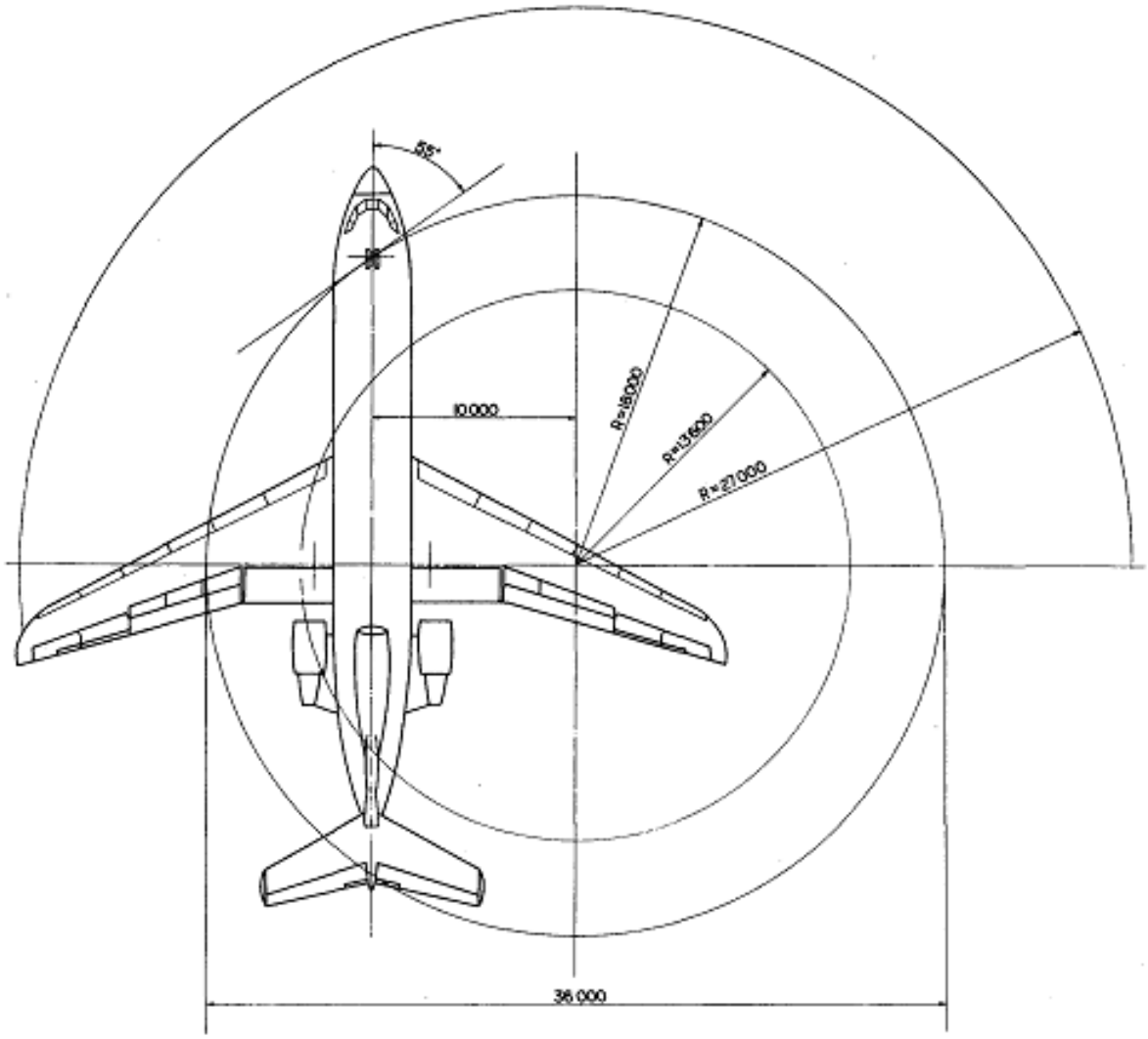


Рисунок 11 – Схема разворота самолета

17.19 Наземное электропитание

Общая часть

При подготовке самолета к полету и для запуска двигателей используется аэродромный подвижной электроагрегат АПА-50М, обеспечивающий питание потребителей постоянным током напряжением 27В и трехфазным переменным током напряжением 200/115В частотой 400Гц.

Для подсоединения аэродромного источника постоянного тока к бортовой сети на самолете установлен разъем ШРАП-500К, для подсоединения аэродромного источника переменного тока - разъем ШРАП-400-3Ф.

Разъемы расположены на правом борту фюзеляжа между шпангоутами 61 и 62 (рис. 12).

Для освещения отсеков при наземных работах применяются переносные лампы и плафоны.

Для подключения переносных ламп внутри фюзеляжа установлены розетки 47К, а для включения плафонов установлены выключатели ВГ-15 (рис. 14).

Для подключения пылесоса на шпангоутах 9 и 57 установлены розетки (Б45, Б55), которые получают питание от бортовой сети самолета через автоматы защиты (Б44, Б54) – см. 24.21.00 рис. 14.

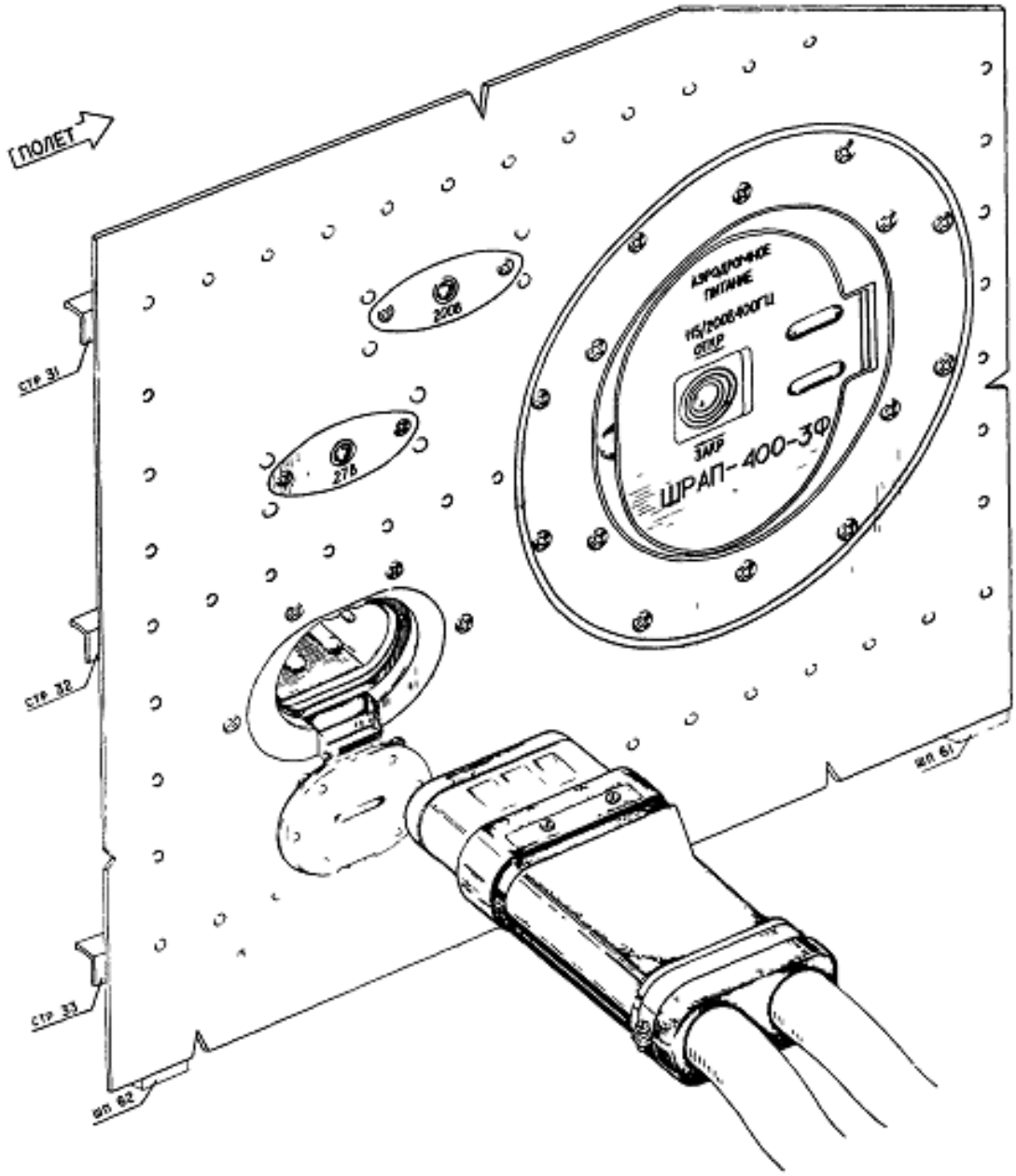


Рисунок 12 – Разъемы аэродромного питания

17.19.1. Подключение аэродромных источников электропитания

1. Подготовительные работы

1.1. Откройте крышки лючков штепсельных разъемов аэродромного питания ШРАП-500К иШРАП-400-ЗФ.

1.2. Убедитесь в отсутствии загрязнения, механического повреждения контактных штырей, корпуса вилок, крышек, а также подгара или оплавления контактных штырей разъемов.

1.3. Убедитесь в исправности аэродромных источников электропитания, исправности в чистоте розеток аэродромного питания.

Убедитесь, что аэродромный подвижной агрегат электропитания (АПА) надежно заторможен и под его колеса установлены колодки, проверьте заземление АПА.

1.4. По приборам на пульте аэродромного источника электропитания проверьте величину стабильность напряжения и частоты, правильное чередование фаз.

ВНИМАНИЕ. ПОДКЛЮЧЕНИЕ НЕИСПРАВНОГО АЭРОДРОМНОГО ИСТОЧНИКА ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ К БОРТСЕТИ САМОЛЕТА КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ. ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ НЕИСПРАВНОСТЕЙ ПОДКЛЮЧЕННОГО К БОРТСЕТИ АЭРОДРОМНОГО ИСТОЧНИКА (НЕСТАБИЛЬНАЯ РАБОТА, ОТКЛОНЕНИЕ ОТ НОМИНАЛЬНЫХ ЗНАЧЕНИЙ НАПРЯЖЕНИЯ И ЧАСТОТЫ) НЕМЕДЛЕННО ОТКЛЮЧИТЕ ЕГО О Т БОРТСЕТИ.

1.5. Убедитесь, что:

- все автоматы зашиты, выключатели и переключатели, установленные в кабине экипажа, выключены;
- выключатели ГЕНЕРАТОРЫ ЛЕВ., СРВДН., ПРАВ, и переключатель ГЕНЕРАТОР ВСУ ВКЛ.-ОТКЛ.-АЭР. ЭЛ. ПИТ. установлены в положение ОТКЛ.;
- крышки переключателей АВАР. ОБЪЕДИНЕНИЕ БОРТОВ РУЧН.-АВТОМ. и АВАР. 36В РУЧН.-АВТОМ. закрыты и законтрены;
- крышки выключателей АККУМ. ЛЕВ., ПРАВ, закрыты и законтрены;
- переключатель АККУМ. ВКЛ.-ОТКЛ.-АЭР. ЭЛ. ПИТ. и выключатели ВЫПРЯМИТЕЛИ ЛЕВ., ПРАВ., установлены в положение ОТКЛ.;
- крышки переключателей АВАР. ОБЪЕДИНЕНИЕ БОРТОВ РУЧН.-АВТОМ. и АВАР. СБРОС НАГРУЗКИ РУЧН.-АВТОМ. закрыты и законтрены.

1.6. Установите галетный переключатель вольтметра ПЕРЕМЕННЫЙ ТОК ~ II5В на панели электросистемы правого пульта в положение РАП.

1.7. Установите галетный переключатель вольтметра ПОСТ. ТОК =28В на панели электросистемы правого пульта в положение АЭР. ПИТ.

2. Включение аэродромного источника постоянного тока

2.1. Подсоедините обесточенную розетку аэродромного источника электропитания постоянного тока к вилке бортового разъема ШРАП-500К и надежно зафиксируйте их сочленение.

2.2. Дайте команду оператору подключить аэродромный источник к розетке аэродромного питания.

Должна загореться сигнальная лампа, установленная на борту рядом с вилкой ШРАП-500К, и сигнальная лампа на панели электросистемы верхнего пульта =28В ВКЛЮЧЕНО АЭР. ЭЛ. ПИТ.

2.3. По вольтметру, установленному на панели электросистемы правого пульта, проконтролируйте величину и стабильность напряжения аэродромного источника. Величина напряжения должна находиться в пределах 28-30В.

2.4. Установите переключатель АККУМ. ВКЛ.-ОТКЛ.-АЭР. ЭЛ. ПИТ. в положение АЭР. ЭЛ. ПИТ.

Аэродромный источник постоянного тока подключается к бортовой сети самолета.

При этом должны загореться сигнальные лампы: ОТКАЗ ГЕНЕРАТОРЫ ЛЕВ., СРЕДН., ПРАВ.; ОТКАЗ ВЫПРЯМИТЕЛИ ЛЕВ., ПРАВ.; ОБЪЕДИНЕНИЕ БОРТОВ.

2.5. Включите автоматы защиты АПШ 115В и АПШ 36В на левой и правой панелях АЗР, При этом должны загореться сигнальные лампы: ОТКАЗ 200Д15В ЛЕВ. БОРТ, ПРАВ. БОРТ; ОТКАЗ 36В ЛЕВ. БОРТ, ПРАВ. БОРТ.

2.6. Поочередно устанавливая галетный переключатель вольтметра ПОСТ. ТОК = 28В в положения "РУ ПРАВ.", "РУ ЛЕВ.", убедитесь, что напряжение подано на шины соответствующих распределительных устройств постоянного тока.

3. Включение аэродромного источника переменного тока

3.1. Подсоедините обесточенную розетку аэродромного источника электропитания переменного тока 200/115В 400Гц к вилке бортового разъема ШРАП-400-3Ф и надежно зафиксируйте их сочленение.

3.2. Дайте команду оператору АПА подключить аэродромный источник (подать напряжение) к розетке аэродромного питания.

Должна загореться сигнальная лампа, установленная на борту самолета рядом с вилкой ШРАП-400-3Ф, и сигнальная лампа ~200В ВКЛЮЧЕНО АЭР. ЭЛ. ПИТ., установленная на панели электросистемы верхнего пульта.

3.3. По вольтметру ПЕРЕМЕННЫЙ ТОК ~115В и частотомеру 115В ЧАСТОТА с помощью переключателя А-В-С проконтролируйте пофазно напряжение и частоту аэродромного источника, их уровень и стабильность. Величина напряжения должна находиться в пределах 115-120В, а величина частоты - в пределах 395 – 405 Гц.

3.4. Включите автомат защиты ГЕН. ВСУ АЭР. ПИТ. на правой панели АЗР.

3.5. Установите переключатель ГЕНЕРАТОРЫ ВСУ ВКЛ.-ОТКЛ.-АЭР. ЭЛ. ПИТ. в положение "АЭР.ЭЛ. ПИТ.".

Аэродромный источник переменного тока подключается к бортовой сети самолета.

Одновременно гаснут сигнальные лампы ОТКАЗ 200/115В ЛЕВ. БОРТ, ПРАВ. БОРТ; ОТКАЗ 36В ЛЕВ. БОРТ, ПРАВ. БОРТ.

3.6. Поочередно устанавливая галетные переключатели вольтметра ПЕРЕМЕННЫЙ ТОК ~115В и А-В-С на правом пульте в положения РУ1, РУ2 и АВАР. ШИНА, убедитесь, что напряжение 115В пофазно подано на соответствующие шины распределительных устройств переменного тока.

3.7. Поочередно устанавливая галетные переключатели вольтметра ПЕРЕМЕННЫЙ ТОК ~36В и АВ-ВС-АС в положения ТРАНСФОРМАТОР ЛЕВ., ПРАВ.; РУ АВАР., убедитесь, что напряжение 36В пофазно подано на соответствующе шины распределительных устройств переменного тока.

17.19.2. Отключение аэродромных источников электропитания

1. Подготовительные работы

1.1. По окончании технического обслуживания самолета убедитесь, что:

- отключены все потребители электроэнергии;

- выключены все автоматы защиты сети, установленные на левой и правой панелях АЗР, на верхнем и левом пультах.

2. Отключение аэродромных источников

2.1. Установите переключатели ГЕНЕРАТОРЫ ВСУ ВКЛ.-ОТКЛ.-АЭР. ЭЛ. ПИТ. и АККУМ. ВКЛ.-ОТКЛ.-АЭР. ЭЛ. ПИТ. в положение ОТКЛ.

Аэродромные источники электропитания отключаются от бортовой сети самолета.

2.2. Убедитесь по вольтметру ПОСТ. ТОК =28В и ПЕРЕМЕННЫЙ ТОК ~ 115В в отсутствии напряжения на шинах бортовой сети самолета.

2.3. Дайте команду оператору аэродромного источника электропитания отключить напряжение постоянного и переменного тока от бортовых разъемов ШРАП-500К и ШРАП-400-3Ф.

При этом гаснут сигнальные лампы =27В ВКЛЮЧЕНО АЭР. ЭЛ. ПИТ. и ~ 200В ВКЛЮЧЕНО АЭР. ЭЛ. ПИТ., установленные на верхнем пульте, и сигнальные лампы на борту самолета рядом с вилками аэродромного питания.

2.4. Отсоедините розетки аэродромных источников от вилок бортовых разъемов.

2.5. Проверьте внешнее состояние штепсельных разъемов аэродромного питания: отсутствие загрязнения, механических повреждений контактных штырей, корпуса вилок, блоков изоляторов и крышки, оплавления или подгара контактных штырей разъемов.

2.6. Закройте крышки штепсельных разъемов аэродромного питания ШРАП-500К и ШРАП-400-ЭФ и надежно зафиксируйте защелки крышек в закрытом положении.

17.20 Заправка топливной системы

1. Общая часть

Емкость баков рассчитана на заправку 18500 кгс топлива (допуск на заправляемое количество топлива равен допуску на точность топливомера, указанному в ТУ на топливомер), при этом в каждом кессоне имеется свободный объем ~ 1000 л. Топливо размещается в трех кессонах поровну (по 6170 кгс).

На самолете применяется топливо Т-I и ТС-I ГОСТ 10227-62, РТ ГОСТ 16564-71 и их смеси в любой пропорции без добавления противообледенительных присадок.

При отсутствии топлива без противообледенительных присадок разрешается применять указанное топливо с противообледенительными присадками "И", "И-М", "ТГФ" и "ТГФ-М" в количестве не более 0,15% по объему.

Заправка топливом производится централизованно под давлением через стандартный штуцер, расположенный на правом борту между шпангоутами 35 и 36 (рис. 13).

Управление заправкой и контроль осуществляется с щитка, расположенного рядом с заправочным штуцером на правом борту фюзеляжа между шпангоутами 36-37 (рис. 14). Максимальная производительность заправки – 1500 л/мин.

Допустимая неравномерность заправки – 100 кгс по указателе топливомера.

Приборы, установленные на щитке, позволяют производить раздельную заправку каждого кессона. Однострелочный показывающий прибор ИТ39-1 показывает количество топлива в центропланном кессоне. Двухстрелочный показывающий прибор ИТ310-1 показывает количество топлива в соответствии с индикацией стрелок: "Л" - в левом кессоне, "П" - в правом кессоне.

Кроме системы централизованной заправки, на кессонах имеются заправочные горловины, расположенные между нервюрами 8 и 9 на верхней обшивке крыла (для заправки левого и правого кессонов) и на правом крыле около корневой нервюры (для заправки центропланного кессона). Заправка топливом через заправочные горловины производится только в тех случаях, когда про-водятся работы, связанные с устранением неполадок в системе централизованной заправки.

После заправки топливом в случае, если перед этим из кессонов сливалось топливо или самолет вернулся из полета с остатком топлива менее 350 л, необходимо выполнить проливку топливной системы для удаления воздуха из системы.

В начале каждого летнего дня через 15-30 мин после заправки баков необходимо произвести слив отстоя из всех сливных кранов системы. Расположение сливных кранов дано на рис. 15.

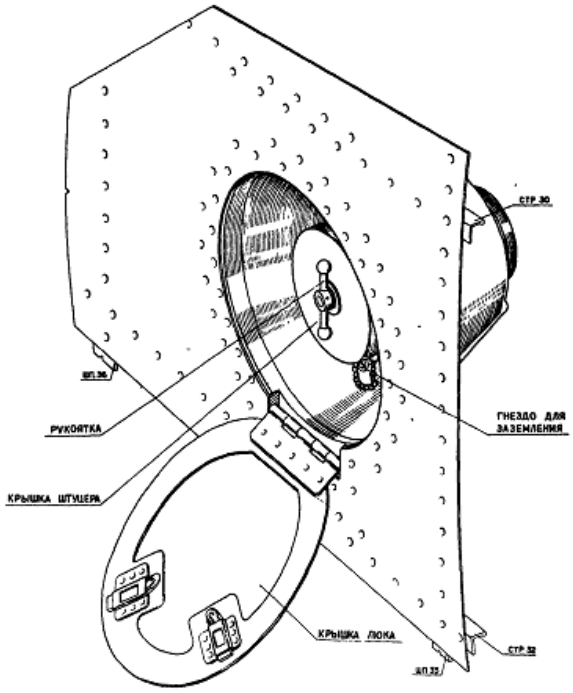


Рисунок 13 – Штуцер централизованной заправки топливом

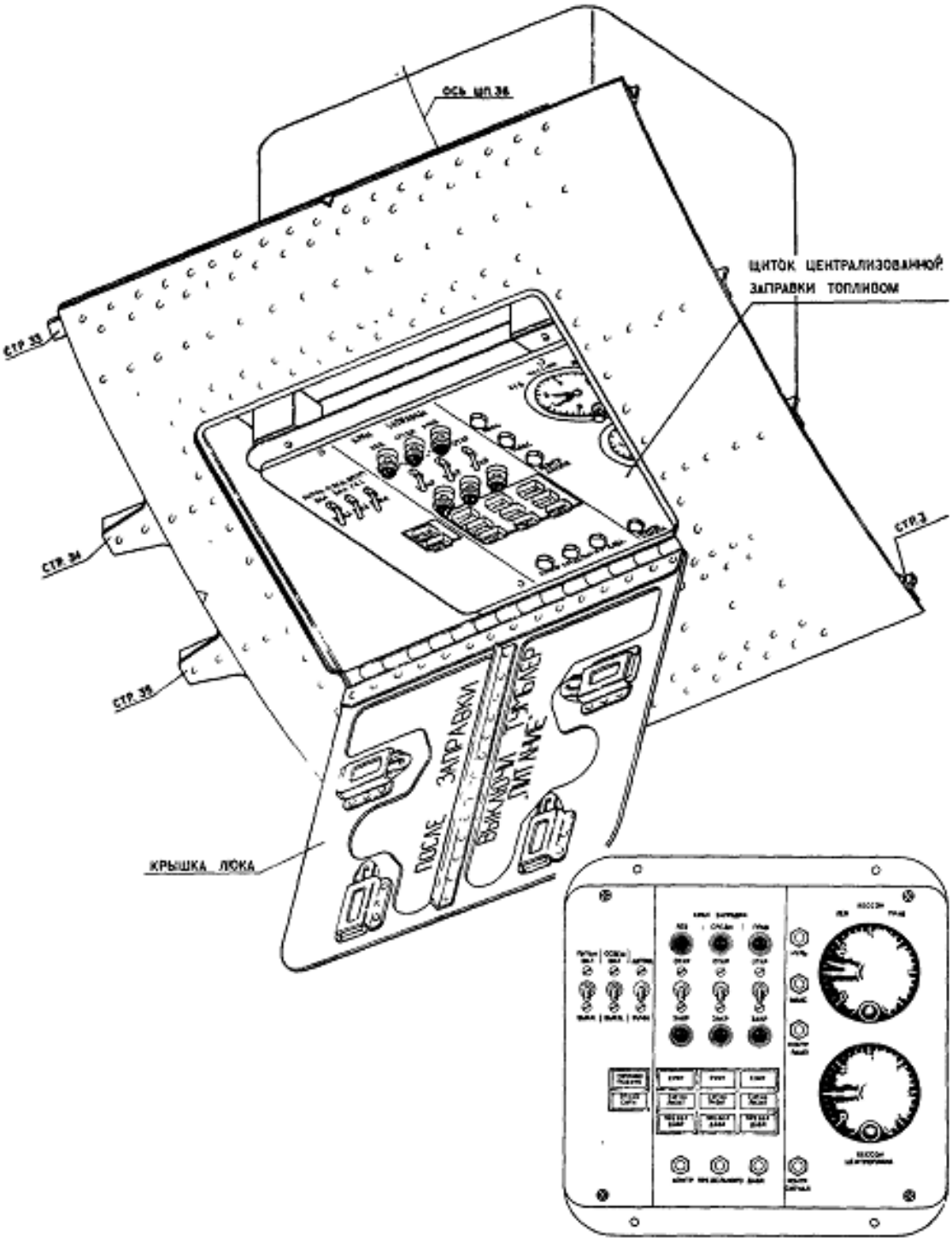
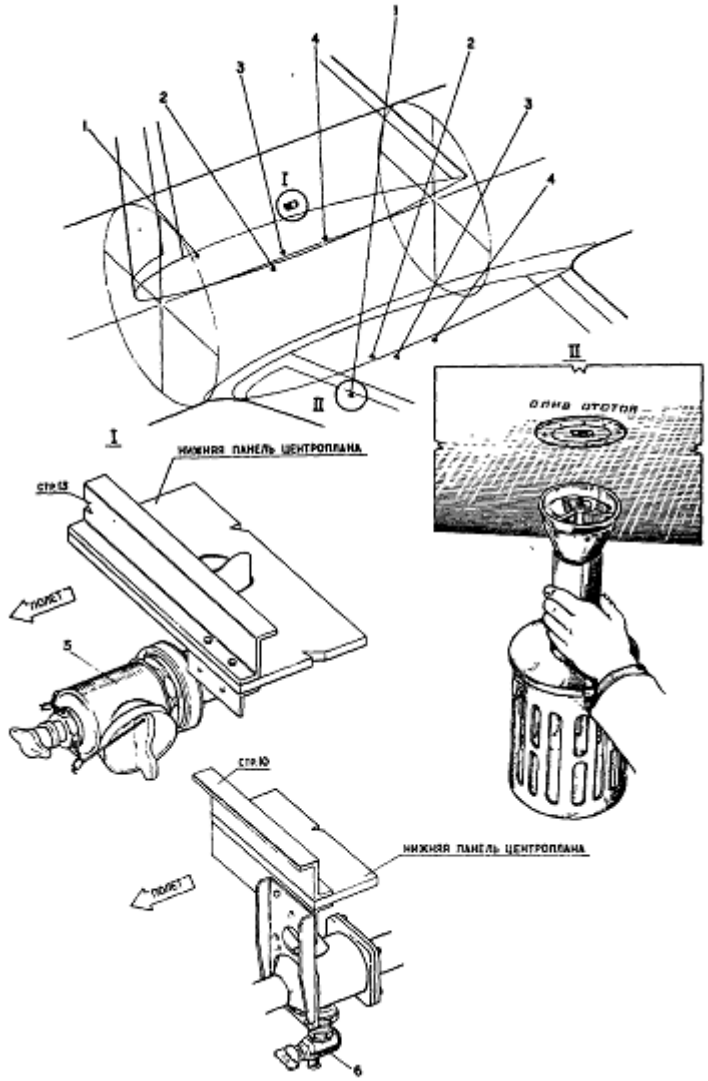


Рисунок 14 – Щиток централизованной заправки топливом



1-кран слива конденсата из дренажного отсека крыльевого топливного кессона; 2-кран слива отстоя из центропланного топливного кессона; 3-кран слива отстоя из расходного отсека крыльевого топливного кессона; 4-кран слива отстоя из крыльевого топливного кессона; 5-магистральный кран слива; 6-типовой кран слива топлива из агрегатов топливной системы.

Рисунок 15 – Сливные краны топливной системы

17.20.1.Заправка (дозаправка) самолета топливом

1. Подготовительные работы

1.1. Проверьте паспорт на топливо в топливозаправщике.

1.2. Проверьте отстой топлива в топливозаправщике.

1.3. Убедитесь, что пистолет, наконечник и шланги топливозаправщика чисты и исправны.

1.4. Заземлите самолет и топливозаправщик.

1.5. Убедитесь в том, что под колесами самолета установлены упорные колодки.

1.6. Снимите заглушки с заборников дренажа и труб сообщения блоков вакуум-предохранительных клапанов с атмосферой.

1.7. Убедитесь, что выключатели всех потребителей электроэнергии выключены.

1.8. Включите источники электропитания.

2. Меры по технике безопасности

2.1. Во время заправки самолета запрещается:

- запуск двигателей;
- включение потребителей электроэнергии, кроме щитка централизованной заправки и топливомера при открытой заправке;
- выполнение монтажных и демонтажных работ;
- пользование взрывоопасными лампами.

2.2. Запрещается заправка топлива во время грозы.

2.3. Запрещается открытая заправка топливом во время дождя или снега, при большой запыленности воздуха, если не приняты меры по предохранению топлива от загрязнения.

2.4. Проверьте наличие и исправность (по опломбированию) противопожарных средств на стоянке самолета.

3. Технические требования

3.1. Паспорт на топливо должен быть подписан представителем ОТК.

ВНИМАНИЕ. ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЗАПРАВЛЯТЬ САМОЛЕТ ТОПЛИВОМ ПРИ ОТСУТСТВИИ ПОДПИСИ ИНЖЕНЕРА СЛУЖБЫ ГСМ В ПАСПОРТЕ НА ТОПЛИВО.

3.2. Для заправки применяется топливо Т-I ГОСТ 10227-62, ТС-I ГОСТ 10227-62, РТ ГОСТ 16564-71 и их смеси в любой пропорции без добавления противообледенительных присадок.

При отсутствии топлива без противообледенительных присадок разрешается применять указанное топливо с противообледенительными присадками "И", "И-М", в количестве не более 0,15% по объему.

3.3. Наличие в топливе воды, механических примесей, а также кристаллов льда в зимнее время не допускается (Указание МГА 247/У от 11.11.79 г.).

3.4. В каждый топливный кессон заправляется одинаковое количество топлива (при полной заправке - по 6170кгс).

3.5. Разрешается заправлять топливо при максимально допустимом давлении на входе в штуцер централизованной заправки 4,5кгс/см² и производительности заправщика 1500 л/мин, если в топливо введена антистатическая присадка "СИГБОЛ".

3.6. При заправке максимального количества топлива в кессоны последние 500-1000 кгс топлива необходимо заправлять при пониженной производительности насоса топливозаправщика, при этом давление топлива на входе в штуцер централизованной заправки не должно превышать

3.7. После заправки топливом самолета с остатком топлива в кессонах менее 350л необходимо выполнить проливку топливной системы дня удаления воздуха (тех. карта 12.20.03, стр. 217).

4. Последовательность проведения работ

4.1. Централизованная заправка топлива

ПРИМЕЧАНИЕ. Централизованная заправка под давлением является основным способом заправки самолета топливом.

4.1.1. Откройте крышки люков I20-4Н1 заправочного штуцера и 120-4Ш щитка централизованной заправки топливом. Протрите штуцер салфеткой.

4.1.2. Установите выключатель ПИТАН, на щитке заправки в положение "ВКЛ.". Кроме того, если заправка производится в ночное время, включите выключатель ОСВЩ.

4.1.3. Проверьте работоспособность автоматики:

- нажмите кнопку КОНТР. ЛАМП, при этом должны загореться все табло и лампы на щитке;
- нажмите кнопку КОНТР. СИГНАЛ., при этом должны загореться желтые сигнальные табло СЖНАЛИЗАТ. ЛЕВ., СРЕДН., ПРАВ.;
- установите переключатели КРАН ЗАПРАВКИ ЛЕВ., СРЕДН. и ПРАВ, в положение ОТКР., при этом должны погаснуть желтые сигнальные лампы и загореться зеленые сигнальные лампы открытого положения кранов;
- установите выключатель АВТОМ.-РУЧН. в положение АВТОМ.;
- вращением кремальеры переведите метки задатчиков заправки указателей топливомеров на значение шкалы, меньшее фактических показаний стрелок топливомера (при этом разница между значением метки задатчика и показанием топливомера должна быть не более 1500кгс). Если стрелки указателей топливомера стоят на нуле, то метки задатчиков поставьте на деление 600кгс.

Нажмите кнопку МАКС, при этом краны заправки должны закрыться (загорятся желтые лампы); при отпускании кнопки МАКС, краны заправки должны открыться (загорятся зеленые лампы);

- нажмите на кнопки НУЛЬ, МАКС. При нажатии кнопки НУЛЬ стрелки должны двигаться к нулевым показаниям, при нажатии кнопки МАКС, стрелки должны двигаться к максимальным показаниям.

4.1.4. Убедитесь, что выключатель АВТОМ.-РУЧН. находится в положении АВТОМ., а переключатель КРАН ЗАПРАВКИ ЛЕВ., СРЕДН., ПРАВ. - в положении ОТКР.

4.1.5. Установите кремальерами на указателях топливомера метки задатчиков на деления шкал, соответствующие количеству топлива, которое должно быть в каждом кессоне после заправки.

4.1.6. Поверните на 1-1,5 оборота против часовой стрелки винт крышки штуцера заправки, а затем, повернув крышку до совмещения ее пазов со шпицами фланца, снимите ее.

4.1.7. Подсоедините и закрепите наконечник шланга топливозаправщика к штуцеру централизованной заправки.

4.1.8. Заземлите наконечник шланга топливозаправщика, вставив штырь в гнездо заземления заправочного штуцера.

4.1.9. Заправьте кессоны топливом. При подаче топлива загорается сигнальное табло ТОПЛИВО ПОДАНО.

4.1.10. Проверьте количество заправленного топлива по топливомеру на щитке централизованной заправки и по показаниям расходомера топливозаправщика. При заправке в кессоны заданного количества топлива на щитке заправки гаснут зеленые сигнальные лампы открытого положения кранов заправки и загораются желтые табло СЭТГГ.СИГНАЛИЗАТ. и желтые сигнальные лампы закрытого положения кранов.

ВНИМАНИЕ. В СЛУЧАЕ СРАБАТЫВАНИЯ ВО ВРЕМЯ ЗАПРАВКИ ОДНОЙ ИЗ АВАРИЙНЫХ СИСТЕМ ПЕРЕКРЫТИЯ ПОДАЧИ ТОПЛИВА В КЕССОНЫ, ЧТО СИГНАЛИЗИРУЕТСЯ НА ЩИТКЕ ЗАПРАВКИ ЗАГОРАНИЕМ ЖЕЛТОГО ТАБЛО "СИГНАЛИЗАТ. ИЛИ КРАСНОГО ТАБЛО "ОТКАЗ СИГН.", ИЛИ КРАСНОГО ТАБЛО

"ПРЕДЕЛ ДАВЛ."), ЗАПРАВКУ НЕМЕДЛЕННО ПРЕКРАТИТЕ И ЗАКРОЙТЕ КРАНЫ ЗАПРАВКИ.
ЛИШНЕЕ ТОПЛИВО ИЗ КЕССОНОВ СЛЕЙТЕ ЧЕРЕЗ СЛИВНЫЕ КРАНЫ, УСТРАНИТЕ НЕИСПРАВНОСТЬ.

4.1.11. После заправки топлива переключатели КРАН ЗАПРАВКИ ЛЕВ., СРЕДН., ПРАВ. установите в положения ЗАКР., а выключатель АВТОМ.-РУЧН. на щитке заправки - в положение РУЧН.

4.1.12. Откройте один из кранов заправки, переключите насосы топливозаправщика на откачку и откачайте топливо из трубопровода. Проделайте то же самое с другими трубопроводами. Закройте краны.

4.1.13. Отсоедините шланг топливозаправщика от штуцера. Закройте крышку штуцера и крышку люка 120-4БП.

4.1.14. Выключите выключатели ПИТАН, и ОСВЕЩ. Переводите метки задатчиков заправки указателей топливомеров на нулевые отметки шкалы. Закройте крышку люка 120-4БП.

4.2. Открытая заправка топливом

ПРИМЕЧАНИЕ. Открытая заправка самолета топливом производится в исключительных случаях при невозможности выполнения централизованной заправки.

4.2.1. Включите автомат защиты ТОПЛИВОМЕР на левой панели АЗР.

4.2.2. Определите по топливомеру количество топлива в кессонах. По удельному весу заправляемого топлива рассчитайте количество топлива, которое необходимо заправить.

4.2.3. Откройте крышки люков 611-1Р, 521-1М, 621-1М заправочных горловин и чистой салфеткой удалите из чашек скопившуюся грязь и воду.

4.2.4. Поверните на 1-1,5 оборота против часовой стрелки винты крышек заправочных горловин, а затем, повернув крышки до совмещения их пазов со шлицами фланцев, снимите их.

4.2.5. Заземлите заправочный пистолет заправщика, установив штырь в гнездо корпуса заправочной горловины.

4.2.6. Заправьте самолет топливом. Контроль заправки осуществляйте по счетчику топливозаправщика. После заправки количество топлива проверьте по топливомеру самолета.

4.2.7. После заправки вставьте крышки заправочных горловин в заверните их. Закройте крышки люков 611-1Р, 521-1М, 621-1М.

4.2.8. Выключите автомат защиты ТОПЛИВОМЕР.

5. Заключительные работы

5.1. Выключите источники электропитания.

5.2. Установите заглушки заборников дренажа и труб сообщения блоков вакуум-предохранительных клапанов с атмосферой.

17.20.2 Слив отстоя топлива из кессонов

1. Подготовительные работы

1.1. Убедитесь, что самолет заземлен, обесточен и под колесами шасси установлены колодки.

1.2. Промойте шесть сливных кранов кессонов (на нижних панелях крыла около нервюр I и 3) керосином (кистью) и протрите насухо салфеткой.

2. Последовательность выполнения работ

2.1. Слейте отстой топлива через краны слива отстоя последовательно из каждого кессона (из 6 кранов):

- опустите шланг приспособления для слива отстоя I-ОСТI 10934-73 в чистую банку из светлого стекла;
- совместите заплечики штыря приспособления с контуром отверстия в корпусе крана слива отстоя. Нажмите штырем приспособления хвостовик клапана крана снизу вверх и поверните приспособление (воронку) вокруг вертикальной оси на 90°. При этом клапан крана будет поднят вверх, заплечики штыря приспособления будут заведены за заплечики корпуса крана, а воронка закрепится на открытом кране на все время слива;
- слейте 0,3-0,5л топлива;
- воронку поверните в обратном направлении резким движением вниз выньте штырь из отверстия. При этом пружина опустят клапан вниз и он закроется.

2.2. Протрите чистой салфеткой сливной кран и по отсутствию течи топлива убедитесь в герметичности закрытого крана.

2.3. Визуально (в сумерки и в темное время суток с подсветом) проверьте нет ли в отстое топлива воды, при отрицательной температуре - кристаллов льда и механических примесей.

17.21 Заправка водой и химжидкостью и удаление отбросов

1. Общая часть

Заправка водой закрытая, осуществляется через штуцера на водозаправочных панелях (рис.16), которые расположены в нижней части фюзеляжа на левом борту между шпангоутами 14-15 и 58-59.

Заправка водой производится водозаправочной машиной АС-155 или АС-I57. Перед заправкой проверяются цепи обогрева сливных насадков НС-3-115М.

Заправка приемных баков унитазов, слив нечистот и промывка унитазов осуществляются через штуцера и горловины на сливных панелях (рис. 17), расположенных в нижней части фюзеляжа на правом борту между шпангоутами 14-15 и 59-61.

Заправка, слив и промывка системы удаления отбросов производятся ассенизационной машиной АС-154 или АС-161.

В зимнее время заправка водой производится непосредственно перед вылетом и после прогрева пассажирского салона, но не более чем за 1ч до вылета. Вода должна быть подогрета до температуры 50-60°С при температуре наружного воздуха от 0 до -25°С; при более низкой температуре воздуха вода должна быть подогрета до 70-80°С. После заправки необходимо просушить штуцера теплым воздухом (температура воздуха 50-60°С) и установить заглушки. Обогрев заправочной панели и сливного насадка должен быть включен. На земле до взлета запрещается пользоваться краном-смесителем.

После посадки в зимнее время слив воды и нечистот производится сразу после посадки; после слива приемные баки унитазов должны быть промыты теплой водой. Температура воды должна быть в пределах 50-60°С.

Обогрев заправочной и сливной панелей и сливного насадка должен быть включен.

Перед сливом вода и нечистот заглушки всех штуцеров необходимо прогреть теплым, воздухом от наземного подогревателя.

Заправка водой каждого бака системы водоснабжения, заправка приемного бака каждого унитаза, слив нечистот и промывка каждого унитаза производятся в соответствии

с инструкциями по эксплуатации водозаправочных и ассенизационных машин, а также в соответствии с данным разделом.

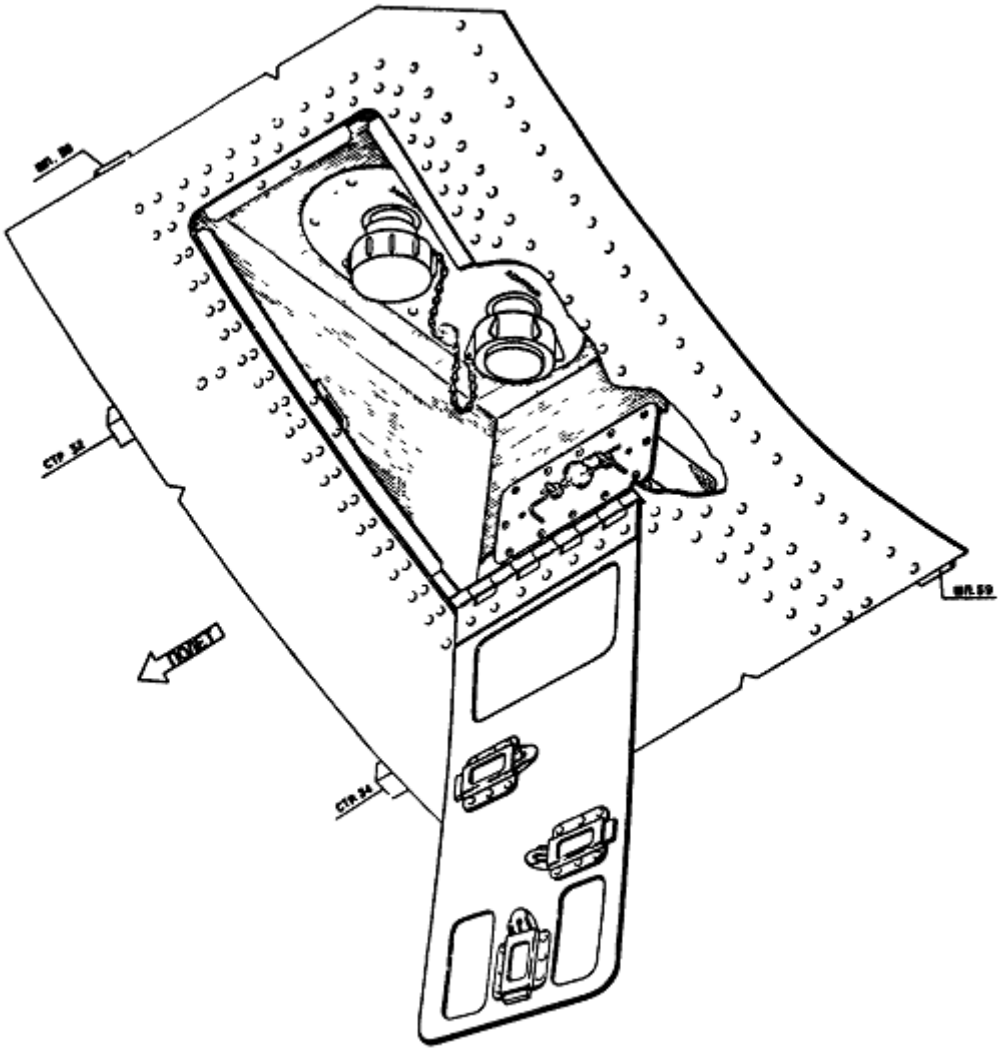


Рисунок 16 – Водозаправочная панель

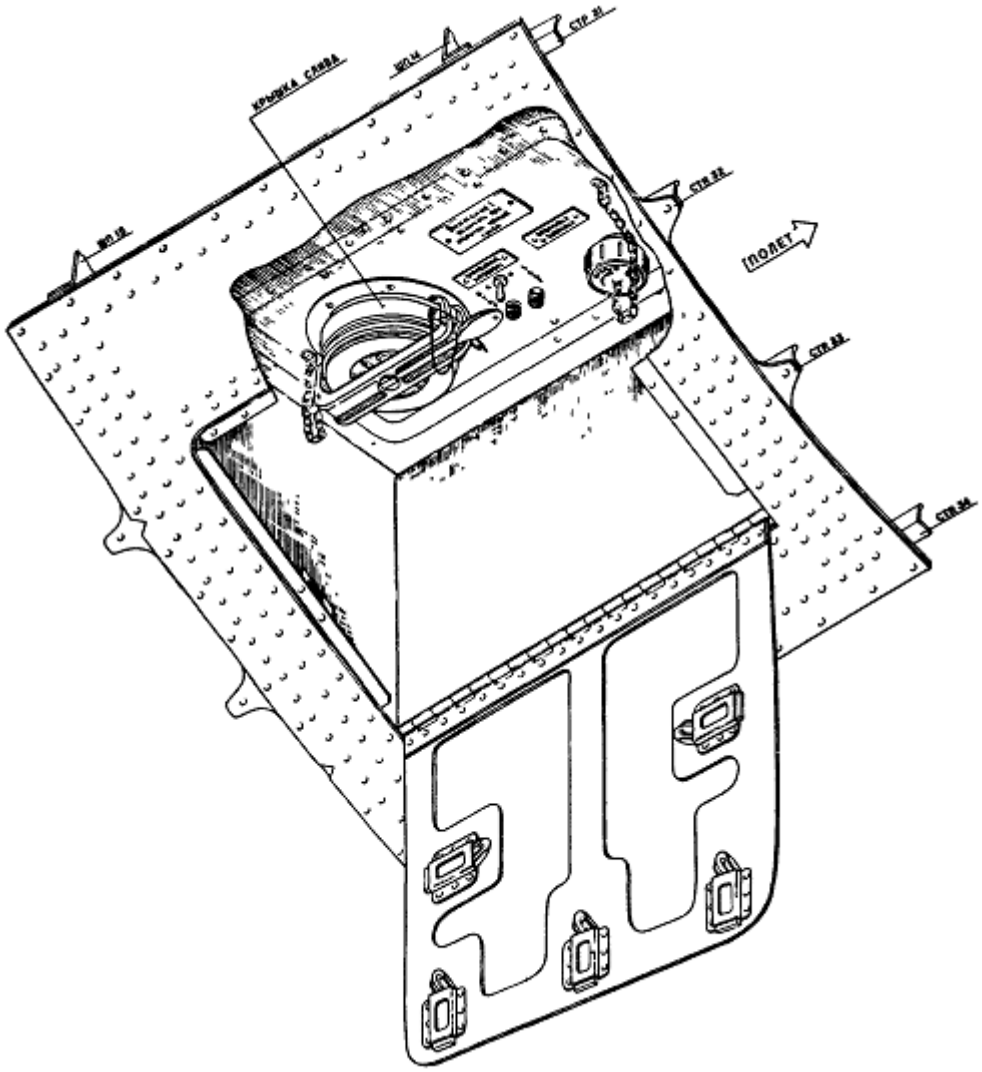


Рисунок 17 – Сливная панель

17.21.1 Заправка водяных баков водой

1. Подготовительные работы

1.1. Откройте люки 110-4ЖЛ и 130-4КН для подхода к водозаправочным панелям.

1.2. Откройте лючок под раковиной умывальника и убедитесь, что сливной кран находится в закрытом положении.

1.3. Откройте лючок в верхней зашивке туалета и убедитесь, что запорный кран находится в закрытом положении.

2. Последовательность проведения работ

2.1. Проверьте функционирование цепей обогрева сливных насадков НС-3-115М (тех. карта 30.70.00А).

ВНИМАНИЕ. В СЛУЧАЕ НЕИСПРАВНОСТИ СЛИВНОГО НАСАДКА ЗАПРАВКА БАКОВ ВОДОЙ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

2.2. Снимите заглушки со штуцеров ЗАПРАВКА и КОНТРОЛЬ на водозаправочных панелях.

2.3. Подсоедините к штуцеру ЗАПРАВКА наконечник со шлангом водозаправщика.

ПРИМЕЧАНИЕ. При подсоединении к штуцеру используйте наконечник.

2.4. Включите насос водозаправочной машины и заправьте в каждый бак (10±1)л воды (контролируйте по водомеру), после чего выключите насос. Подача воды производится под давлением не более 2 кгс/см² на выходе насоса водозаправщика.

2.5. Отсоедините наконечник шланга водозаправщика от штуцера ЗАПРАВКА.

2.6. Дайте воде полностью стечь из заправочного и контрольного трубопроводов в резервуар (10-15мин).

2.7. Установите заглушки на штуцер ЗАПРАВКА и КОНТРОЛЬ.

2.8. Насухо протрите нишу, замки и лючок заправочной панели.

ПРИМЕЧАНИЕ. 1. В зимних условиях заправку баков водой производите непосредственно перед вылетом после прогрева пассажирского салона, но не более чем за 1 час до вылета. Двери туалетов при прогреве салона должны быть открыты.

Вода перед заправкой должна быть подогрета до температуры 50-60°С при температуре наружного воздуха от 0 до -25°С, а при более низкой температуре наружного воздуха вода должна быть подогрета до 70-80°С.

После заправки просушите штуцера теплым воздухом (температура воздуха 50-60°С), после чего установите заглушки.

Заправка водой зимой производится в той же последовательности что и летом.

2. При заправке водой и до полного слива воды должен быть включен обогрев водозаправочной панели и сливного насадка.

3. На земле запрещается пользоваться краном-смесителем.

4. В зимних условиях при заправке баков водой под штуцер дренажа бака (над раковиной) подставьте емкость объемом-1 литр. После заправки баков воду из емкости слейте в унитаз.

3. Заключительные работы

3.1. Закройте люки 110-4ВД, 130-4КН.

3.2. Закройте лючок под раковиной умывальника для подхода к сливному крану.

3.3. Закройте лючок в верхней зашивке туалета для подхода к запорному крану.

17.21.2. Заправка приемных баков унитазов

1. Подготовительные работы

1.1. Откройте люки 110-4ИП и 910-4БН для подхода к сливным панелям.

1.2. Подключите аэродромные источники электропитания.

2. Последовательность выполнения работ

2.1. Установите переключатель УПРАВЛЕНИЕ ЗАТВОРОМ на сливной панели в положение ЗАКР.

По загоранию красной лампы на сливной панели убедитесь, что шаровой затвор закрыт, и установите переключатель УПРАВЛЕНИЕ ЗАТВОРОМ в нейтральное положение.

2.2. Снимите заглушку со штуцера заправки на сливной панели.

2.3. Подсоедините наконечник шланга ассенизационной машины к штуцеру заправки.

2.4. Включите насос ассенизационной машины и заправьте приемный бак унитаза химжидкостью (5,5 литра в один бак).

2.5. Выключите насос ассенизационной машины и дайте возможность слиться всей оставшейся в трубопроводе химжидкости в резервуар ассенизационной машины.

2.6. Отсоедините наконечник шланга ассенизационной машины от заправочного штуцера.

2.7. Установите заглушку на штуцер заправки.

2.8. Снимите крышку сливного штуцера и убедитесь в отсутствии течи химжидкости. При обнаружении течи слейте химжидкость (тех. карта 12.20.00Г) и устраните негерметичность.

2.9. Установите крышку на сливной штуцер.

2.10. Протрите насухо нишу сливной панели.

ПРИМЕЧАНИЯ. 1. Заправка химжидкостью вручную через унитаз ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

2. В зимних условиях заправку приемных баков унитазов химжидкостью производите непосредственно перед вылетом после прогрева пассажирского салона, обогрев сливной панели должен быть включен.

Химжидкость перед заправкой должна быть подогрета до температуры 25-35°С.

После заправки, штуцера просушить теплым воздухом (температура воздуха 50-60°С), после чего установить заглушки.

2.11. После заправки химжидкостью приемного бака унитаза проверьте действие смывной системы унитаза.

2.11.1. Включите автоматы защиты ТУАЛЕТ ПЕРЕДНИЙ и ТУАЛЕТ ЗАДНИЙ на левой и правой панелях АЗР.

2.11.2. Нажмите в туалете кнопку СМЫВ и убедитесь в энергичном и равномерном стоке химжидкости в унитазе.

ВНИМАНИЕ. КНОПКУ СМЫВ В НАЖАТОМ СОСТОЯНИИ ДЕРЖАТЬ НЕ БОЛЕЕ 30 с, ИНТЕРВАЛ МЕЖДУ ВКЛЮЧЕНИЯМИ НЕ МЕНЕЕ 5 мин.

2 .11.3. Выключите автоматы защиты ТУАЛЕТ ПЕРЕДНИЙ и ТУАЛЕТ ЗАДНИЙ.

3. Заключительные работы

3.1. Закройте люки 110-4ИП, 910-4БН.

3.2. Отключите аэродромные источники электропитания.

17.21.3. Слив нечистот из приемного бака унитаза. Промывка унитаза

1. Подготовительные работы

1.1. Откройте люки 110-4ИП и 910-4БН для подхода к сливным панелям.

1.2. Подключите аэродромные источники электропитания.

1.3. Включите автоматы защиты ТУАЛЕТ ЗАДНИЙ, ТУАЛЕТ ПЕРЕДНИЙ на левой и правой панелях АЗР.

2. Последовательность выполнения работ

2.1. Снимите крышку со сливного штуцера (снимите контровочную булавку, потяните ручку крышки на себя и поверните ее до выхода траверсы крышки из выступов). Убедитесь в отсутствии течи из штуцера. Течь химжидкости не допускается.

2.2. Снимите заглушку со штуцера заправки и промывки унитаза.

2.3. Подсоедините наконечники шлангов ассенизационной машины к сливному штуцеру и штуцеру заправки.

2.4. Откройте сливную горловину приемного бака унитаза, установив переключатель УПРАВЛЕНИЕ ЗАТВОРОМ на сливной панели в положение ОТКР. После открытия заслонки (определяется по загоранию зеленой сигнальной лампы на сливной панели) возвратите переключатель в нейтральное положение.

2.5. Включите насос отсоса, установленный на ассенизационной машине, и слейте нечистоты.

2.6. Включите насос промывки, установленный на машине. Промывку производите теплой водой или химжидкостью в течение 1-2мин.

2.7. Выключите насосы промывки и отсоса.

2.8. Закройте заслонку сливной горловины, установив на сливной панели переключатель УПРАВЛЕНИЕ ЗАТВОРОМ в положение ЗАКР. После закрытия заслонки (определяется по загоранию красной сигнальной лампы на сливной панели) возвратите переключатель в нейтральное положение.

2.9. Включите промывочный насос, залейте 10л воды в приемный бак унитаза, выключите насос.

2.10. Нажмите кнопку СМЫВ, расположенную на щитке нижней зашивки в туалете. Кнопку держать в нажатом положении не более 30с, интервал между включениями не менее 5мин.

2.11. Откройте заслонку сливной горловины переключателем на сливной панели, включите насос отсоса и слейте содержимое приемного бака.

2.12. Закройте заслонку и выключите насос отсоса.

2.13. Отсоедините наконечники шлангов машины от штуцеров сливной панели.

2.14. Установите заглушку на штуцер заправки и крышку на сливную горловину.

2.15. Протрите насухо ниши сливных панелей.

ПРИМЕЧАНИЕ. В зимнее время слив нечистот произвести сразу после посадки, после слива приемные баки унитазов должны быть промыты теплой водой (50-60°С), обогрев сливной панели должен быть включен.

Перед длительной стоянкой самолета во избежание замерзания слить химжидкость из приемных баков унитазов. Перед сливом нечистот заглушки всех штуцеров необходимо прогреть теплым воздухом от наземного подогревателя.

При отрицательных температурах наружного воздуха управлять заслонкой сливной горловины унитаза (включать механизм МПК-1) разрешается только при сливе нечистот и промывке унитаза. Заслонка сливной горловины должна находиться в закрытом положении.

3. Заключительные работы

3.1. Закройте люки 110-4ИП, 910-4БН.

3.2. Выключите автоматы зашиты ТУАЛЕТ ЗАДНИЙ, ТУАЛЕТ ПЕРЕДНИЙ.

3.3. Отключите аэродромные источники электропитания.

17.22 Очистка самолёта от снега, льда и грязи

1. Подготовительные работы

1.1. Убедитесь, что:

- под колесами основных опор шасси самолета установлены упорные колодки (8 шт.);
- подъезд к самолету для спецмашин свободен;
- на стоянке самолета имеются в наличии исправные средства пожаротушения;
- самолет полностью расчехлен, а заглушки, установленные на самолете (особенно на приемниках статического и динамического давлений), надежно закреплены;
- заглушки с выхлопных сопел двигателей сняты;
- крышки эксплуатационных люков и аварийных выходов самолета, выдвижные форточки фонаря кабины экипажа, рукоятка выпуска трапа вручную закрыты;
- стояночный тормоз включен и в гидросистеме самолета имеется давление; - рули и элероны застопорены;
- на спецмашинах имеются упорные колодки.

1.2. Подготовьте к работе самоходную площадку СПО-15М.

2. Меры безопасности

2.1. Соблюдение правил по технике безопасности и мер противопожарной безопасности производите в соответствии с «Инструкцией по эксплуатации тепловых машин с авиадвигателем ВК-I».

3. Предметы очистки и технические требования

3.1. Поверхность самолета, а также входные каналы и гондолы двигателей, остекление кабины экипажа и окна пассажирского салона, наружные антенны, стекла фар, БАНО, проблескового маяка; узлы управления и подвески элеронов, предкрылков, интерцепторов, спойлеров, стабилизатора, рулей, триммеров, сервокомпенсаторов, механизмов стопорения; щели между зашивками крыла, киля, стабилизатора, передними кромками элеронов, закрылков, рулей и задними хромками предкрылков должны быть очищены от снега, инея, льда и грязи.

ВНИМАНИЕ.

1. УДАЛЕНИЕ И ОТБИВАНИЕ ЛЬДА СКРЕБКАМИ, ШЛАНГАМИ И ДРУГИМИ ПРЕДМЕТАМИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

2. ПОПАДАНИЕ ЖИДКОСТИ АЭРОЛ-I НА ОСТЕКЛЕНИЕ САМОЛЕТА НЕ ДОПУСКАЕТСЯ.

3. ОБРАБОТКА УПРАВЛЯЕМОГО СТАБИЛИЗАТОРА ТЕПЛОВОЙ МАШИНОЙ ТМ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

4. НЕ ДОПУСКАЕТСЯ ПОПАДАНИЕ НА ОБШИВКУ ЩЕЛОЧЕЙ И КИСЛОТ. ЕСЛИ ПРОИЗОШЛО СЛУЧАЙНОЕ ПОПАДАНИЕ ЩЕЛОЧИ ИЛИ КИСЛОТЫ, НЕМЕДЛЕННО ПРОМОЙТЕ ЭТИ МЕСТА ВОДНЫМ РАСТВОРОМ НЕЙТРАЛШОГО МЫЛА С ПОСЛЕДУЮЩЕЙ ТЩАТЕЛЫЮЙ МНОГОКРАТНОЙ ПРОМЫВКОЙ ТЕПЛОЙ ВОДОЙ И ПРОТИРКОЙ САЛФЕТКАМИ.

В МЕСТАХ ЗАЗОРОВ ПРОМЫВКА ДОЛЖНА БЫТЬ ОСОБЕННО ТЩАТЕЛЬНОЙ С ПОСЛЕДУЮЩЕЙ ПРОДУВКОЙ ЭТИХ МЕСТ СЖАТЫМ ВОЗДУХОМ ПОД ДАВЛЕНИЕМ 1-гкгс/см2.

5. ПРИ УДАЛЕНИИ СНЕГА, ЛЬДА, ГРЯЗИ С ВОЗБУДИТЕЛЕЙ АНТЕНН КВ РАДИОСТАНЦИИ "ЯДРО-1Г (ПРАВАЯ ЗАК0НЦ0ВКА КРЫЛА) ДОПОЛНИТЕЛЬНО РУКОВОДСТВУЙТЕСЬ УКАЗАНИЯМИ РАЗДЕЛА 12.20.16 (пункт 4).

4. Последовательность выполнения работ

4.1. Удаление снега, инея и льда с поверхности самолета производите одним из следующих способов.

4.1.1. Сухой снег и иней с поверхности самолета, узлов и деталей удаляйте волосяными щетками.

4.1.3. Удаление льда, инея и примерзшего снега жидкостью "Арктика" производите по следующей технологии:

- нагрейте жидкость до температуры 80-95°С;
- расстояние от форсунки распыла до обшивки самолета поддерживайте около 15 см;
- при обработке обледеневшей поверхности самолета сначала расплавьте лед в одной точке так, чтобы обшивка в этом месте нагрелась до температуры выше 0°С, при этом лед на ближайшей к данному участку поверхности подтаивает и уже не имеет сцепления с обшивкой;
- затем, несколько изменив направление струи, следует сбрасывать подтаявший лед. После удаления льда с поверхности самолета на ней остается сплошная тонкая пленка жидкости, предохраняющая обшивку от дальнейшего обледенения. В целях экономии жидкости «Арктика» допускается удаление льда горячей водой, нагретой до температуры 60°С с последующим немедленным обработкой поверхности самолета жидкостью «Арктика ДГ». При обработке жидкостью поверхности самолета, следите, чтобы все образовавшиеся при замерзании воды ледяные подтеки и сосульки были растворены или смыты.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПРИМЕНЯТЬ ГОРЯЧУЮ ВОДУ ДЛЯ УДАЛЕНИЯ ЛЬДА, ИНЕЯ, СНЕГА С ПОВЕРХНОСТИ ВЕРТИКАЛЬНОГО И ГОРИЗОНТАЛЬНОГО ОПЕРЕНИЯ САМОЛЕТА.

4.1.4. При местном обледенении участков поверхности самолета накройте обледеневшую часть чехлом, подведите под чехол рукав от подогревателя УМП-350-131 и грейте до полного растаивания льда и снега. Температура подводящего теплого воздуха должна быть не более 60°С. Оттаявшую поверхность протрите чистой салфеткой.

4.1.5. В случае обледенения стекол кабины экипажа и пассажирского салона удалите лед теплым воздухом, нагретым до температуры не выше 50°С, потом протрите их поверхности чистой сухой фланелевой салфеткой.

4.1.5. В случае обледенения носка крыла и внутренней поверхности секций предкрылков удалите лед, иней и примерзший снег жидкостью "Арктика" в соответствии с п. 4.1.4

4.2. После удаления снега, льда с поверхности самолета проверьте легкость и полноту отклонения стабилизатора, рулей, элеронов, сервокомпенсаторов, закрылков, предкрылков, спойлеров, ннтерцепторов, триммеров, убедитесь в чистоте выводов дренажей систем самолета, двигателей, планера. После удаления снега или льда с замков шасси смажьте их смазкой ЭРА (ВНИИ НП-286М).

5. Заключительные работы

5.1. Уберите от самолета спецмашины

5.2. Уберите самоходную площадку СП0-15М.

17.23 Запуск двигателей

1. Общая часть

На самолете смонтирована система воздушного запуска двигателей Д-36. В качестве источника сжатого воздуха для воздушного стартера СВ-3S при запуске первого двигателя Д-36 используется двигатель ТА-6В вспомогательной силовой установки или наземная установка воздушного запуска УВЗ-2. Два других двигателя Д-36 запускаются от работающего двигателя Д-36.

Установка воздушного запуска УВЗ-2 подключается к штуцеру, расположенному в отсеке среднего двигателя (люк 920-4ИН).

Запуск двигателя ТА-6В электрический, от бортовых аккумуляторных батарей или от аэродромного источника электроэнергии.

Подогрев двигателей производится от воздушного подогревателя УМП-350-131 через лючки 412-4КН и 422-4КН для боковых двигателей Д-36, люк 432-4БН для среднего двигателя Д-36, люк 431-1ЕП для двигателя ТА-6В.

17.23.1 Подготовка двигателей к запуску

1. Последовательность выполнения работ

1.1. Работу выполняйте на площадке, где разрешен запуск двигателей Д-36.

1.2. Перед запуском холодного двигателя убедитесь в отсутствии льда на поверхности входных каналов двигателей и в каналах реактивных сопел, а также в отсутствии примерзания лопаток компрессора и турбины. Для этого осторожно прокрутите роторы двигателей (см. РЭ Д-36 , раздел 72.00.00, Т.К. 301, 302, 303).

ВНИМАНИЕ. В УСЛОВИЯХ, КОГДА НЕОБХОДИМО ПРОИЗВОДИТЬ ПОДОГРЕВ ДВИГАТЕЛЕЙ ПЕРЕД ЗАПУСКОМ (см. п.1.3), ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПРОКРУЧИВАТЬ РОТОРЫ ДО ПОДОГРЕВА ДВИГАТЕЛЕЙ И ЕГО АГРЕГАТОВ.

При наличии льда или в случае примерзания лопаток (тугое вращение, невозможно прокрутить роторы) подогрейте газовоздушный тракт двигателя наземным подогревателем. Горячий воздух от подогревателя с температурой (90-100)°С подводите через два рукава в течение (8-10) мин в реактивное сопло внутреннего контура при установленных заглушках во входном канале и реактивном сопле наружного контура.

После подогрева газовоздушного тракта убедитесь в отсутствия льда и легкости вращения роторов двигателя.

1.3. Если во время стоянки самолета при температуре наружного воздуха ниже минус 40°С температура масла на входе в двигатели понизится ниже -20°С по приборам УИЗ-9, расположенным на приборной доске, перед запуском произведите подогрев двигателей горячим воздухом от наземного подогревателя. Перед началом подогрева откройте люки 412-4КН и 422-4КН на нижней створке гондол боковых двигателей, 432-4БН на крышке люка подхода к среднему двигателю в установите заглушки на входные каналы и реактивные сопла наружного контура.

Горячий воздух от подогревателя с температурой (90-100)°С подводите одновременно в нижнюю часть подкапотного пространства наружного контура через открытие люки и в газовоздушный тракт двигателя через реактивное сопло внутреннего контура при установленных заглушках во входном канале и реактивном сопле наружного контура.

Подогрев производите в течение (3(МО)мин. В конце подогрева температура масла на входе в двигатель по бортовому прибору должна быть не ниже -5°С, роторы двигателя (ВД, НД и вентилятора) должны легко вращаться от руки.

1.4. Убедитесь, что:

- площадка под самолетом и вокруг самолета очищена от посторонних предметов, льда, снега;
- заслонки системы кондиционирования закрыты;
- подготовлены средства пожаротушения;
- сняты все заглушки с двигателей;
- под колеса шасси установлены упорные колодки.

17.23.2 Контроль с земли за запуском двигателей

1. Последовательность выполнения контроля

1.1. При запуске двигателей проследите за тем, чтобы в опасной зоне по воздушной струе двигателей впереди гондол двигателей в радиусе 8м и сзади самолета на расстоянии 65м в полосе шириной 20м не находились люди.

1.2. Подайте команду на запуск двигателей.

1.3. Своевременно подайте команду на выключение двигателя (двигателей) в случаях:

- появления тряски двигателя;
- возникновения пожара на двигателе;
- появления течи топлива или масла;
- появления выброса пламени из реактивного сопла или искрения;
- возникновения других случаев, требующих немедленного останова двигателя (попадание посторонних предметов во входное устройство двигателя, смещение колодок и др.).

17.24 Заключительный осмотр самолёта перед выруливанием на старт

1. Предмет осмотра и технические требования

1.1. Все чехлы и заглушки с самолета, двигателей, изделий авиационного и радиоэлектронного оборудования должны быть сняты.

1.2. Трос заземления должен быть убран.

1.3. Двери аварийных выходов, правая служебная дверь, левая входная дверь и входной трап должны быть закрыты.

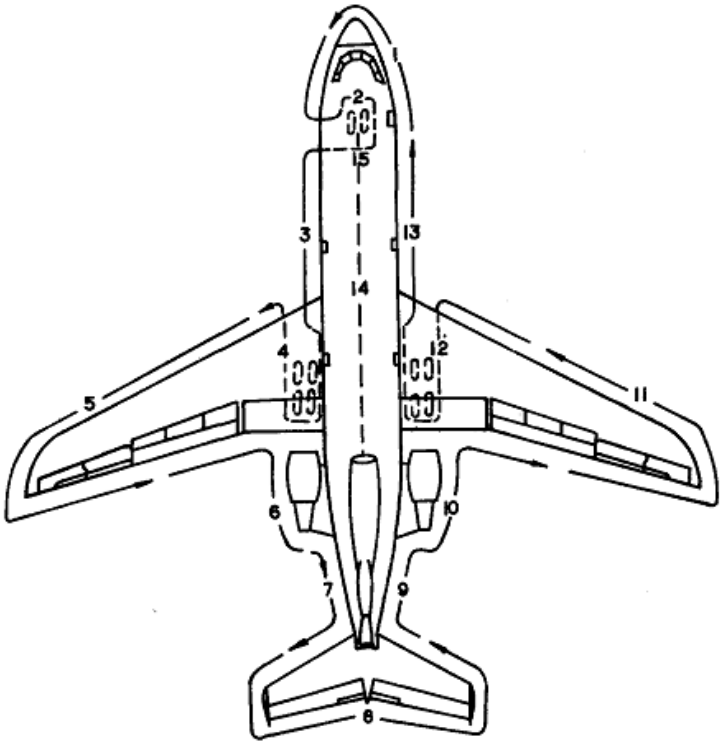
1.4. Крышки смотровых лючков на фюзеляже, крыле, хвостовом оперение, гондолах двигателей должны быть закрыты. В закрытом положении головки штырей замков находятся заподлицо (утоплены) с поверхностью крышек смотровых люков.

1.5. Стопорящие штыри с подкосом передней и основных опор шасси должны быть сняты.

1.6. Стопорящие штыри сервокомпенсаторов и струбцины стопорения элеронов должны быть сняты.

2. Последовательность выполнения осмотра

2.1. Произведите осмотр самолета по маршруту, указанному на рис. 18.



1- носовая часть фюзеляжа; 2- передняя опора и ниша шасси; 3- средняя, левая н нижняя части фюзеляжа и корневая часть киля; 4- левая опора и ниша левой опоры шасси; 5- левая консоль крыла; 6- левый двигатель Д-36; 7- левая хвостовая часть фюзеляжа и входной трап; 8- хвостовое оперение, двигатель ТА-6В ВСУ и средний двигатель Д-36; 9- правая хвостовая часть фюзеляжа; 10- права двигатель Д-36; II- правая консоль крыла; 12- правая опора и ниша правой опоры шасси; 13- корневая часть цеха, нижняя, средняя и правая части фюзеляжа.

Рисунок 18 – Схема маршрута осмотра

17.25 Доклад экипажу о готовности самолёта к выруливанию

1. Последовательность выполнения работ

1.1. Команда на выруливание дается авиатехником, который показывает направление руления.

1.2. Убедившись, что на пути движения самолета нет посторонних предметов и самолетов, доложите (знаком) экипажу о готовности к выруливанию и проследите за выруливанием самолета.

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО
(стр. 313 – 318)

ГЛАВА 18 ОБЩИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВОЗДУШНОГО СУДНА АН-24 РВ. ОБСЛУЖИВАНИЕ ВС

18.1 Проверка состояния места стоянки самолета. Приемка самолета на место стоянки

18.1.1 Определите место стоянки самолета и проверьте состояние места стоянки самолета, для чего:

18.1.1.1 Убедитесь в наличии средств пожаротушения на стоянке и их соответствие ТТ.

На стоянке должен быть исправный перевозной двухбалонный углекислотный огнетушитель ОУ-80. Рычаг корпуса запорной головки каждого баллона должен быть опломбирован. Весовой контроль зарядки произведен не реже одного раза в год. Дата проверки котлонадзором, указанная в паспорте на баллон, не просрочена.

18.1.1.2 Подготовьте к использованию необходимые СНО специального применения, приспособления и инструмент, в том числе и средства подачи сигналов при рулении ВС жезлы.

18.1.1.3 Убедитесь в отсутствии людей и посторонних предметов на пути руления самолета к стоянке и на самой стоянке.

18.1.2 Примите самолет на место стоянки и укажите, как его поставить на место стоянки:

- днем – при помощи сигнальных жезлов;
- ночью – при помощи сигнальных жезлов с подсветом.

При подаче сигналов авиатехник, встречающий самолет, должен стоять в поле зрения командира воздушного судна на расстоянии 10...15 метров.

Заруливание самолета на стоянку должно производиться в соответствии с разметкой мест стоянки аэропорта.

Минимальное безопасное расстояние между самолетами по размаху их крыльев должно быть 5...7 метров.

Расстояние между самолетами, установленными в два ряда, должно составлять не менее полутора размахов крыльев, т. е. около 45 метров.

ВНИМАНИЕ.

1. В СЛУЧАЕ ОПАСНОСТИ СТОЛКНОВЕНИЯ САМОЛЕТА С ПРЕПЯТСТВИЕМ (РАССТОЯНИЕ МЕЖДУ КОНЦОМ КРЫЛА И ПРЕПЯТСТВИЕМ УМЕНЬШАЕТСЯ ДО 2 М ИЛИ ДРУГОЕ НЕПРЕДВИДЕННОЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВО) ПОДАЕТСЯ СИГНАЛ "СТОП" ЛЮБЫМ ЛИЦОМ, СОПРОВОЖДАЮЩИМ САМОЛЕТ, ИЛИ ТЕМ, КТО ПЕРВЫЙ ЗАМЕТИЛ ОПАСНОСТЬ. ДЛЯ ПОДАЧИ СИГНАЛА "СТОП" ПОДНИМИТЕ ОБЕ РУКИ ВВЕРХ И ПОВТОРНЫМИ ДВИЖЕНИЯМИ, СКРЕЩИВАЯ РУКИ НАД ГОЛОВОЙ (СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ РУК УКАЗЫВАЕТ НА СРОЧНОСТЬ ОСТАНОВКИ САМОЛЕТА), ОСТАНОВИТЕ САМОЛЕТ.

2. ВО ВРЕМЯ ПРИЕМКИ САМОЛЕТА НА СТОЯНКУ ОСОБУЮ ОСТОРОЖНОСТЬ СОБЛЮДАЙТЕ ПРИ НЕБЛАГОПРИЯТНЫХ УСЛОВИЯХ (ТУМАН, ОБИЛЬНЫЙ СНЕГОПАД, ГОЛОЛОД, ДОЖДЬ И Т.Д.) И В ТЁМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК. В КРАЙНЕМ СЛУЧАЕ ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ПОВРЕЖДЕНИЯ САМОЛЕТА ПОДАЙТЕ СИГНАЛ "СТОП", ДАЙТЕ УКАЗАНИЕ КОМАНДИРУ ВЫКЛЮЧИТЬ ДВИГАТЕЛИ И УСТАНОВИТЕ САМОЛЕТ НА СТОЯНКУ С ПОМОЩЬЮ СРЕДСТВ БУКСИРОВАНИЯ.

18.1.3 Определите на слух характер работы двигателей перед их остановом.

Двигатели должны работать ровно. Не допускаются посторонние шумы и дымление из удлинительных труб.

18.1.4 Убедитесь в отсутствии подтекания жидкости из дренажей агрегатов двигателей.

18.1.5 Убедитесь, что токосъемники на основных опорах шасси касаются аэродромного покрытия или земли. Токосъемники не должны быть обломаны или стерты.

18.2 Заземление самолета тросом заземления

18.2.1 Заземлите самолет тросом заземления, для чего:

18.2.1.1 Откройте лючок в хвостовой части фюзеляжа или в гребне (на самолетах Ан-24 до сер.02801 (11-01)).

18.2.1.2 Размотайте трос заземления на необходимую длину и воткните штырь троса в колодец заземления на аэродромном покрытии или в землю.

18.3 Внешний осмотр самолета с земли по маршруту

По маршруту, указанному на рис.19, с земли осмотрите обшивку фюзеляжа, крыла, хвостового оперения и гондол двигателей.

Убедитесь в отсутствии:

- внешних повреждений обшивки;
- отрыва крышек люков;
- подтекания топлива, масла и других жидкостей.

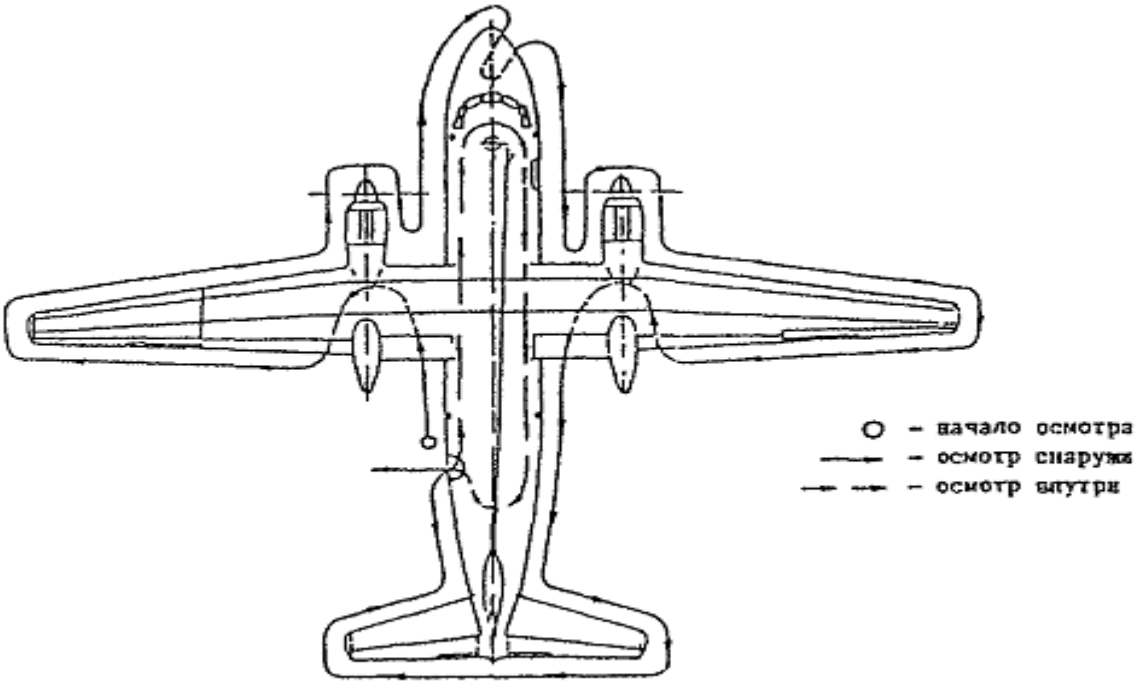


Рисунок 19 – Схема маршрута осмотра самолета Ан-24 при оперативных формах технического обслуживания

18.4 Установка упорных колодок под колеса основных опор самолета

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ.

РАБОТЫ ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОСЛЕ ВЫКЛЮЧЕНИЯ ДВИГАТЕЛЕЙ И ОСТАНОВКИ ВОЗДУШНЫХ ВИНТОВ.

Установите по две упорные колодки спереди и сзади внешних колес основных опор самолета (рис. 20), соедините колодки между собой тягами с тендерами, притяните колодки к колесу.

Упорные колодки должны соответствовать типу самолета и иметь острые шипы, а также прикрепленные к ним тросы с рукоятками длиной не менее 1,5 м для удаления колодок из-под колес.

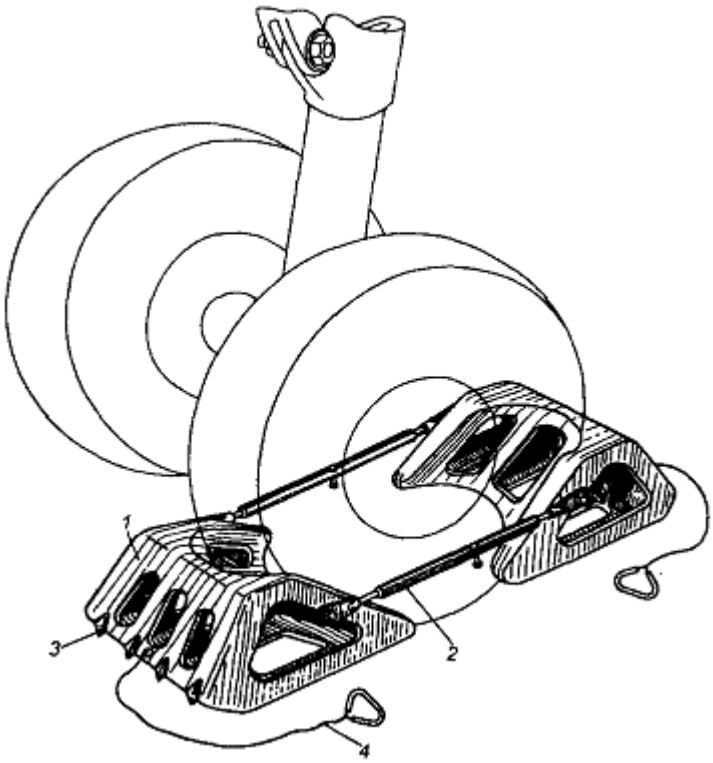
Упорные колодки должны надежно упираться в покрытие стоянки (грунт) заостренными шипами.

Применение колодок с изношенными шипами, трещинами, "заершенными" тросами, погнутыми тягами и другими дефектами не допускается.

В зимнее время перед установкой упорных колодок очистите место для них от льда и снега.

ВНИМАНИЕ.

СТОЯНКА САМОЛЕТА БЕЗ УПОРНЫХ КОЛОДОК ПОД КОЛЕСАМИ ОСНОВНЫХ ОПОР САМОЛЕТА НЕ ДОПУСКАЕТСЯ.



1- колодки; 2 - тяга с тандером; 3 - шип; 4 - трос с рукояткой

Рисунок 20 – Упорные колодки 1760-1-710

18.5 Установка заглушек на планер, силовую установку (СУ), приемники полного и статического давлений, защитного колпачка на датчик углов атаки (ДУА)

18.5.1 При стоянке более 2 часов, при дожде, снегопаде, метели, тумане, пыльной буре не зависимо от продолжительности стоянки установите следующие заглушки, защитные кожухи и чехлы (рис. 21):

18.5.1.1 На изделия АиРЭО:

- чехол 5 на приемник воздушного давления ПВД-7;
- заглушку 18 на приемник полного давления ППД-1;
- заглушки 14 на приемники статического давления;
- защитные кожухи 17 на датчики радиоизотопных индикаторов обледенения РИО;
- защитный колпачок 16 на датчик углов атаки ДУА.

Примечание. Схема расположения заглушек (рис. 21) для изделий АиРЭО условна, так как их местоположение может отличаться в зависимости от серии и типа самолета.

18.5.1.2 На воздухозаборники и каналы самолетных систем:

- заглушки 12 на воздухозаборники дренажа топливной системы;
- заглушки 6 на отверстия под злектроракетницу;
- заглушку 7 на электроракетницу;
- заглушки 23 на воздухозаборники РН-600.

18.5.1.3 На силовых установках с двигателями АИ-24:

- заглушки 13 на воздухозаборники двигателей;
- заглушки 19 на туннели воздухо-воздушных радиаторов;
- заглушки 15 на туннели маслорадиаторов;
- заглушки 9, 10 на воздухозаборники обдува генераторов;
- заглушки 2 на удлинительные трубы;
- заглушки 3 на воздухозаборники обдува демпферов;
- заглушки 4 вентиляционного обдува демпферов;
- заглушки 11 на воздухозаборники обдува горячих частей двигателей.

18.5.1.4. На силовую установку с двигателем РУ19А-300:

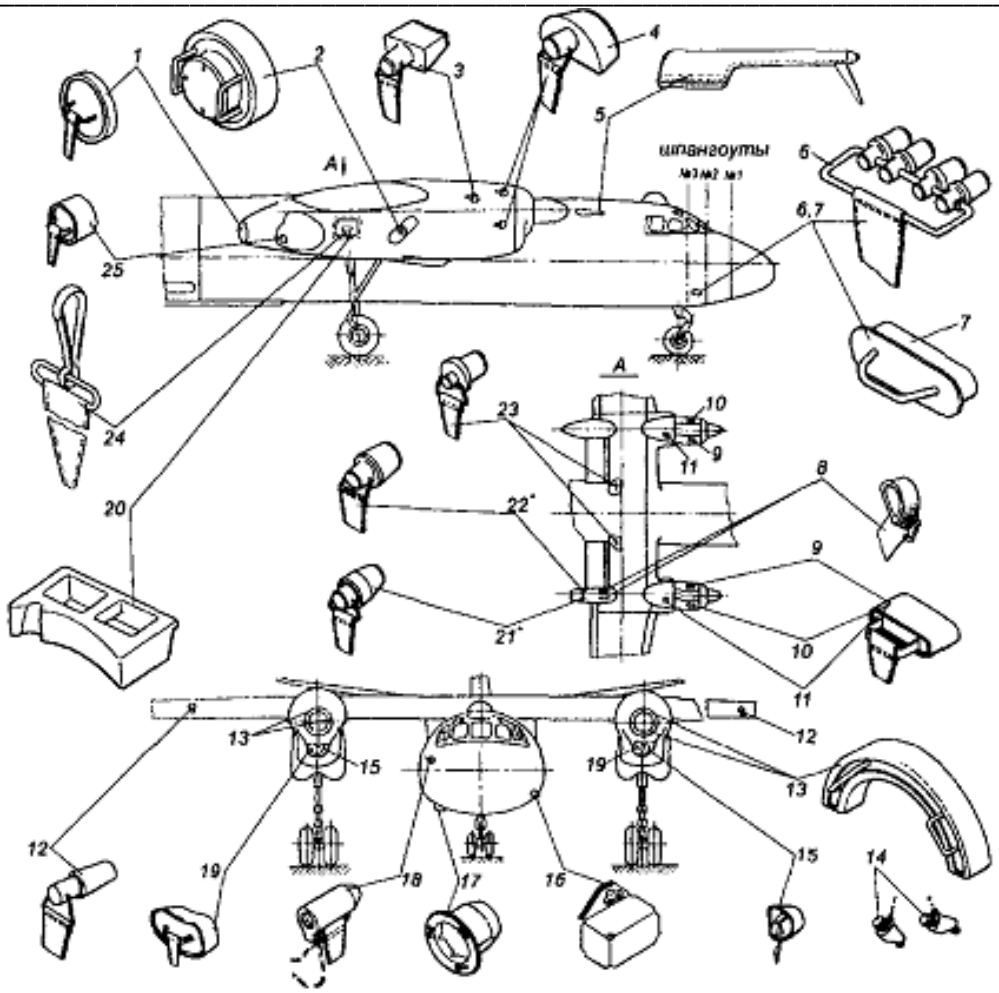
- заглушку 1 на обтекатель реактивного сопла;
- заглушку 25 на трубу подвода воздуха к генератору ГС-24Б;
- заглушку 20 на утопленный воздухозаборник;
- заглушку 8 на воздухозаборник подвода воздуха в подкапотное пространство;
- заглушку 22 на коллектор стравливания воздуха из разгрузочной полости;
- заглушку 21 на трубу отвода воздуха из центробежного суфлера.

Заглушки в проемы должны входить плотно, без зазоров, для исключения попадания снега, воды, пыли, особенно в каналы воздухозаборников, маслорадиатора. Донышки всех заглушек должны быть окрашены в красный цвет и иметь красные сигнальные флажки. Заглушки должны быть чистыми и не иметь механических повреждений.

Примечания.

1. Заглушки на удлинительные трубы двигателей АИ-24, обтекатель реактивного сопла РУ19А-300 устанавливайте не ранее чем через 15 мин. после их останова.

2. Скорость ветра берите по данным метеослужбы аэропорта.



Примечание. Заглушки 21 и 22 установлены в нижней части правой гондолы двигателя

Рисунок 21 – Схема расположения заглушек на самолете

18.6 Подключение аэродромного источника электроэнергии к бортовой сети самолета

18.6.1 Перед подключением аэродромного источника электроэнергии к бортовой сети самолета выполните следующие подготовительные работы:

18.6.1.1 Снимите предохранительные колпачки и осмотрите розетки на кабелях постоянного и переменного тока аэродромного источника питания.

Примечание. Работы по устранению неисправностей и ремонту аэродромных источников питания производят специалисты по наземным источникам питания.

Убедитесь в отсутствии:

- грязи, масла, посторонних предметов на розетках и в контактных гнездах;
- оплавлений площадью более 2 мм² (определяйте визуально) на контактных поверхностях гнезд;
- разрушений и деформации пружинящих колец гнезд розеток.

Пружинящие кольца гнезд розеток должны обеспечивать плотное обжатие контактных штырей самолетных вилок.

18.6.1.2 При использовании в качестве источника аэродромного питания спецмашины типа АПА проверьте у водителя наличие записи об исправности спецоборудования АПА в «Журнале учета работы, выполнения регламентных работ и контроля за техническим состоянием спецоборудования». В журнале должны быть сделаны записи о наработке, неисправности АПА и допуске спецмашины к работе у самолета.

18.6.1.3 Откройте замки крышек штепсельных разъемов (ШР) ШРАП-500К, ШРА-200ЛК на хвостовой части левого борта правой мотогондолы.

Осмотрите замки крышек и состояние вилок и контактных штырей. Убедитесь:

- В исправности замков, целости крышек, в отсутствии грязи на них и следов ГСМ. Крышки в закрытом положении должны плотно прилегать к резиновой уплотнительной прокладке. Замки должны четко фиксироваться в закрытом и открытом положениях. При открытых замках крышки должны открываться и удерживаться пружинами в открытом положении.
- В исправности, отсутствии грязи и следов ГСМ на поверхностях вилок, контактных штырей. Не допускается наличие грязи, следов ГСМ.

18.6.1.4 Подключите розетки аэродромного источника питания постоянного и переменного тока к самолетным вилкам ШРАП-500К и ШРА-200ЛК.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ:

1. АЭРОДРОМНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ ДОЛЖЕН РАСПОЛАГАТЬСЯ ПО ОТНОШЕНИЮ К САМОЛЕТУ В СООТВЕТСТВИИ СО СХЕМОЙ, УТВЕРЖДЕННОЙ МГА.
2. АЭРОДРОМНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ НЕОБХОДИМО РАСПОЛАГАТЬ ТАКИМ ОБРАЗОМ, ЧТОБЫ ИСКЛЮЧИТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ КАСАНИЯ ШТАНГИ КАБЕЛЕЙ О КОНСТУКЦИЮ САМОЛЕТА.
3. ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЕЙ РОЗЕТКА КАБЕЛЯ АЭРОДРОМНОГО ИСТОЧНИКА ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ ПЕРЕМЕННЫМ ТОКОМ ДОЛЖНА БЫТЬ ВЫТЯНУТА ИЗ ГНЕЗДА ВИЛКИ БОРТОВОГО РАЗЪЕМА.

Рабочие части розеток должны полностью, до упора войти в гнезда вилок бортовых разъемов. Не допускается люфт штырей в гнездах.

К бортовой вилке с трафаретом АР-1 должна быть подключена розетка кабеля, идущего от генератора аэродромного источника электропитания, а к вилке с трафаретом АР-2 -розетка кабеля, идущего от аккумуляторов аэродромного источника электропитания. Если аэродромный источник электропитания имеет два генератора, то к вилке с трафаретом АР-1 должен быть подключен генератор, работающий с буферными аккумуляторами.

18.6.1.5 Закройте замок розетки кабеля аэродромного источника электропитания переменным током. При закрытом замке розетка не должна выходить из гнезда бортового разъема.

18.6.1.6 Дайте команду на запуск и подключение аэродромного источника электропитания к бортовой сети самолета.

18.7 Слив воды из водосистемы и содержимого из бака унитаза на самолетах Ан-24. Промывка сливного бака и его фильтра

На самолетах Ан-24:

18.7.1 Слейте воду из бака для воды в бак унитаза.

18.7.2 При помощи ассенизационной машины опорожните и промойте бак унитаза и его фильтр, для чего:

18.7.2.1 Откройте на фюзеляже крышку 5 люка с надписью СЛИВНАЯ ПАНЕЛЬ САНУЗЛА (см. рис. 23).

18.7.2.2 Снимите крышку со сливной горловины, поворачивая крышку по направлению стрелки «ОТКРЫТО» до выхода шариковых замков из зацепления.

18.7.2.3 Слейте нечистоты в аэродромную спецмашину, для чего:

- подсоедините к горловине сливной шланг спецмашины;
- нажмите на шарик ручки 3 клапана и переведите ручку в крайнее нижнее положение;
- включит е насос в спецмашине и откачайте содержимое бака.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ЗАПРЕЩАЕТСЯ СЛИВАТЬ НЕЧИСТОТЫ ИЗ СЛИВНОГО БАКА ПРИ НЕГЕРМЕТИЧНОМ СОЕДИНЕНИИ СЛИВНОГО ШЛАНГА СО СЛИВНОЙ ГОРЛОВИНОЙ.

18.7.2.4 Промойте бак унитаза и его фильтр, для чего:

- откройте крышки штуцеров промывки бака 2 и фильтра 6;
- не отсоединяя сливного шланга, подсоедините к штуцеру промывки бака шланг спецмашины и промойте бак водой, включив подачу воды на 2...4 минуты под давлением 3... 5 кгс/см²;
- отсоедините шланг для воды от штуцера промывки бака, подсоедините его к штуцеру промывки фильтра и включите подачу воды на 2...4 минуты под давлением 3...5 кгс/см²;
- закройте клапан горловины, нажав на шарик ручки клапана и переведя ее в верхнее крайнее положение;
- отсоедините шланг от штуцера промывки фильтра, присоединив его к штуцеру промывки бака, и залейте в бак 6...8 л горячей воды;
- включите на электрощитке бортпроводника АЗС-2 УПР. ПОДК. НАСОСОМ на самолетах Ан-24 и нажмите 5... 6 раз на кнопку смыва унитаза для смыва чашки унитаза;
- поворотом ручки откройте сливной клапан и слейте воду из бака унитаза.

18.7.3 Отсоедините сливной и промывочный шланги и закройте сливную горловину и штуцера крышками. При закрытии сливной горловины убедитесь в закрытии шарикового замка крышки по характерному щелчку и по совмещению контрольных меток на наружном кольце и корпусе крышки.

18.7.4 Протрите влажной, а затем сухой салфеткой горловину, штуцеры и сливную панель.

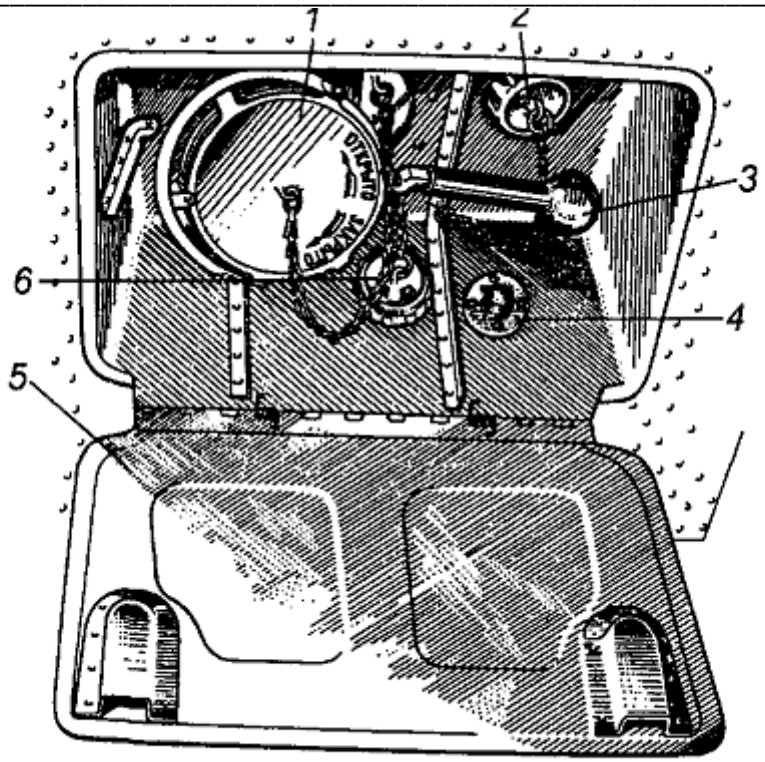
18.7.5 Закройте крышку лючка сливной панели.

18.7.6 Выключите на электрощитке бортпроводника АЗС-2 УПР. ПОДК. НАСОСОМ на самолете Ан-24.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ.

1. ПРИ МИНУСОВОЙ ТЕМПЕРАТУРЕ ОКРУЖАЮЩЕГО ВОЗДУХА СЛИВ НЕЧИСТОТ ИЗ БАКА И ПРОМЫВКУ ЕГО ПРОИЗВОДИТЕ ДО ОХЛАЖДЕНИЯ САМОЛЕТА.

2. ВЫНИМАЙТЕ ФИЛЬТР УНИТАЗА ТОЛЬКО ПОСЛЕ ТЩАТЕЛЬНОЙ ПРОМЫВКИ БАКА УНИТАЗА. НЕОБХОДИМОСТЬ В ЧИСТКЕ ФИЛЬТРА УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ПО УХУДШЕНИЮ СМЫВА ЧАШКИ УНИТАЗА.



1 - клапан слива; 2 - штуцер для промывки бака; 3 - ручка; 4 - кнопка включения насоса; 5 - крышка панели; б - штуцер для промывки фильтра

Рисунок 23 – Сливная панель

18.8 Осмотр поверхности самолета на наличие наземного обледенения, снега, инея. Обработка самолета противообледенителыюй жидкостью

18.8.1 При температуре наружного воздуха +5° и ниже:

Осмотрите поверхность самолета, воздушные винты, окна всех кабин (экипажа, пассажирской, грузовой), входные каналы двигателей, маслорадиаторов и ВВР, щели между зашивками крыла, киля, стабилизатора, передними кромками элеронов, закрылков и ру- лей; антенны и их обтекатели; опоры самолета и их замки, концевые выключатели.

Примечание. Осмотр концевых выключателей, антенн и их обтекателей осуществляет специалист по АиРЭО.

Убедитесь в отсутствии на поверхности и узлах самолета снега, льда и инея. Выпуск самолета в полет со льдом, инеем и снегом на поверхности фюзеляжа, воздушных винтах, крыле и оперении запрещается.

ВНИМАНИЕ.

1. УДАЛЕНИЕ НАЗЕМНОГО ОБЛЕДЕНЕНИЯ С ОПОР ШАССИ, ИЗ ВОЗДУХОЗАБОРНИКОВ ДВИГАТЕЛЕЙ, ВОЗДУШНЫХ ВИНТОВ И КОНЦЕВЫХ ВЫКЛЮЧАТЕЛЕЙ ПРОИЗВОДИТЕ ТОЛЬКО ТЕПЛЫМ ВОЗДУХОМ (50...60)° ОТ НАЗЕМНЫХ ПОДОГРЕВАТЕЛЕЙ. СКАЛЫВАНИЕ И ОТБИВАНИЕ ЛЬДА НЕ ДОПУСКАЕТСЯ.

2. ОБДУВ ОСТЕКЛЕНИЯ ГОРЯЧИМ ВОЗДУХОМ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

3. УДАЛЕНИЕ НАЗЕМНОГО ОБЛЕДЕНЕНИЯ ДОЛЖНО ПРОИЗВОДИТЬСЯ ПОСЛЕ УСТАНОВКИ ЧЕХЛОВ И ЗАГЛУШЕК НА ПРИЕМНИКИ ПОЛНОГО И СТАТИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЙ, ДАТЧИКИ РИО-3 И ЗАЩИТНОГО КОЛПАЧКА НА ДАТЧИК ДУА.

4. ПРИ УДАЛЕНИИ ОБЛЕДЕНЕНИЯ, ОСМОТРЕ ФЮЗЕЛЯЖА, КРЫЛА И ОПЕРЕНИЯ ИСПОЛЬЗУЙТЕ ТОЛЬКО ИСПРАВНЫЕ, УСТОЙЧИВЫЕ И, ОЧИЩЕННЫЕ ОТ СНЕГА И ЛЬДА, СТРЕМЯНКИ.

Осмотрите выводы дренажных систем самолета и двигателей. Убедитесь в отсутствии закупорки льдом и снегом выводов дренажных систем самолета и двигателей. Проверку производите визуально, а в сомнительных случаях - при помощи шомпола из проволоки диаметром 3,0 мм. Отверстия дренажных систем самолета и двигателей должны быть чистыми.

18.8.2 После обильного снегопада осмотрите подкапотное пространство двигателей АИ-24, отсек воздухозаборника двигателя РУ19А-300, тросов управления двигателями от концевых роликов до гермовыводов. Убедитесь в отсутствии снега, льда и инея.

18.8.3 После удаления обледенения тщательно осмотрите щелевые зазоры рулей, элеронов, триммеров, створок и люков, кронштейны, замки и их подвески. Убедитесь в отсутствии снега, льда и воды.

18.8.4 Если ожидается обледенение или образование инея, поверхность самолета обработайте специальными жидкостями «Арктика-ДГ» тип 1, как указано в ТУ, Выпуск 27.

18.8.5 Оформите контрольную карту по удалению оледенения.

18.9 Кондиционирование воздуха в кабинах самолета, обработка пассажирского салона туалетной водой, заправка сливного бака туалета химжидкостью и водяного бака водой. Проверка отсутствия течи воды из водяных баков, сливных кранов и трубопроводов

18.9.1 При температуре наружного воздуха 5 ºС и ниже прогрейте кабины до температуры 15 ºС. При температуре наружного воздуха выше 25°С охладите кабины. Охлаждение кабин производите до тех пор, пока температура воздуха в них не будет на 5...6 °С ниже наружной (но не ниже 20 °С). Прогрев и охлаждение кабин осуществляйте с использованием наземного кондиционера, для чего:

18.9.1.1 Откройте крышку 2 штуцера для подключения наземного кондиционера, расположенного в хвостовой части фюзеляжа справа.

18.9.1.2 Подсоедините к штуцеру шланг наземного кондиционера.

18.9.1.3 Прогрейте или охладите воздух кабины. При этом наземный кондиционер эксплуатируйте согласно прилагаемой к нему инструкции.

18.9.1.4 После кондиционирования воздуха в кабинах отсоедините шланг наземного кондиционера от штуцера и закройте крышку штуцера.

Примечание. На самолетах Ан-26, Ан-26Б кондиционирование воздуха от наземного кондиционна не предусмотрено.

18.9.2 Освежите, при необходимости, пассажирский салон самолета Ан-24 туалетной водой для освежения воздуха.

18.9.3 Заправьте, при необходимости, водяной бак водой, для чего:

На самолетах Ан-24, Ан-30:

18.9.3.1 Убедитесь в том, что кран слива воды закрыт.

18.9.3.2 Откройте крышку водозаправочной панели справа на борту фюзеляжа с надписью ЗАПРАВКА ВОДОЙ.

18.9.3.3 Отверните крышку 2 со штуцера 4 заправочной трубы.

18.9.3.4 Подсоедините шланг водозаправочной машины к штуцеру 4 заправочной трубы.

18.9.3.5 Заправьте водяной бак водой до появления воды из штуцера 3 сигнальной трубы.

ВНИМАНИЕ.

1. ДАВЛЕНИЕ НА ВЫХОДЕ НАСОСА ВОДОЗАПРАВЩИКА ДОЛЖНО БЫТЬ НЕ БОЛЕЕ 2 КГС/СМ².

2. ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПРОИЗВОДИТЬ ЗАПРАВКУ ОТ ВОДОЗАПРАВЩИКОВ, НЕ ИМЕЮЩИХ НАКОНЕЧНИКОВ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ГЕРМЕТИЧНОЕ ПОДСОЕДИНЕНИЕ ШЛАНГА К ШТУЦЕРУ ЗАПРАВКИ.

3. ЗАПРАВКУ ВОДЯНОГО БАКА ПРОИЗВОДИТЕ ТОЛЬКО ПОСЛЕ СЛИВА СОДЕРЖИМОГО БАКА УНИТАЗА ВО ИЗБЕЖАНИЕ ЕГО ПЕРЕПОЛНЕНИЯ.

4. ПРИ МИНУСОВОЙ ТЕМПЕРАТУРЕ НАРУЖНОГО ВОЗДУХА:

- ЗАПРАВКУ ПРОИЗВОДИТЕ ТЕПЛОЙ ВОДОЙ 60...80 °С ПОСЛЕ ПОДОГРЕВА КАБИН, ВОДЯНОГО БАКА И ТРУБЫ ЗАПРАВКИ ОТ НАЗЕМНОЙ ИЛИ БОРТОВОЙ УСТАНОВКИ;

- ПОСЛЕ ЗАПРАВКИ КРЫШКУ ЗАПРАВОЧНОЙ ГОРЛОВИНЫ ЗАКРЫВАЙТЕ ЧЕРЕЗ 2...3 МИН ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ УДАЛЕНИЯ ОСТАТКОВ ВОДЫ.

18.9.3.6 Отсоедините шланг водозаправочной машины от штуцера заправочной трубы и дайте стечь воде из сигнального трубопровода.

18.9.3.7 Вытрите насухо заправочный штуцер и панель.

18.9.3.8 Наверните крышку на штуцер заправочной трубы.

18.9.3.9 Закройте лючок водозаправочной панели с надписью ЗАПРАВКА ВОДОЙ.

18.9.4 Заправьте, при необходимости, бак унитаза химической жидкостью, для чего:

На самолетах Ан-24:

18.9.4.1 Откройте крышку люка с надписью СЛИВНАЯ ПАНЕЛЬ САНУЗЛА.

18.9.4.2 Отверните крышку штуцера заправки бака химической жидкости и промывки фильтра насоса.

18.9.4.3 Подсоедините шланг аэродромной ассенизационной машины с химической жидкостью к штуцеру.

18.9.4.4 Заправьте в бак унитаза 6... 8 л химической жидкости СТ-2.

ВНИМАНИЕ. ПРИ МИНУСОВОЙ ТЕМПЕРАТУРЕ НАРУЖНОГО ВОЗДУХА ЗАПРАВ- ЛЯЙТЕ БАК ПОДОГРЕТОЙ ХИМЖИДКОСТЬЮ ПОСЛЕ ПОДОГРЕВА ТУАЛЕТНОГО ПОМЕЩЕНИЯ ОТ НАЗЕМНЫХ ПОДОГРЕВАТЕЛЕЙ. ТЕМПЕРАТУРА ХИМЖИДКОСТИ ДОЛЖНА БЫТЬ 20...30°С.

18.9.4.5 Не отсоединяя шланга, переключите двигатель насоса заправочной машины на отсос остатка химжидкости из магистрали в ассенизационную машину.

18.9.4.6 Отсоедините шланг ассенизационной машины от штуцера.

18.9.4.7 Наверните крышку на штуцер.

18.9.4.8 Протрите влажной, а затем сухой салфеткой штуцер и сливную панель.

18.9.4.9 Проверьте подачу химической жидкости на смыв чашки унитаза, для чего:

- при включенной электроустановке на бортовую сеть самолета включите на электрощитке бортпроводника АЗС-2 «УПР. ПОДК. НАСОСОМ» на самолете Ан-24.
- в туалете нажмите на кнопку смыва чашки унитаза и убедитесь в подаче химической жидкости от подкачивающего насоса ЭЦН-104 в унитаз;

- выключите АЗС-2 «УПР. ПОДК. НАСОСОМ» на электрощитке бортпроводника на самолете Ан-24.

18.9.4.10 Откройте крышку сливного клапана, повернув ее по направлению стрелки ОТКРЫТО. Убедитесь в отсутствии подтекания химической жидкости из-под тарелки клапана. Закройте крышку. Убедитесь в закрытии шарикового замка крышки по характерному щелчку и по совмещению контрольных меток на наружном кольце и корпусе крышки.

18.9.4.11 Застопорите ручку тарелки сливного клапана при помощи булавки или пружинного фиксатора.

18.10 Подогрев двигателей АИ-24 и РУ19А-300 от наземных источников

Подогрейте двигатели АИ-24, РУ19А-300, как указано в ТУ, раздел 1, Выпуск 27. Работу выполняйте:

- при температуре масла на входе в двигатель АИ-24 минус 15 °С и ниже;
- при температуре масла на входе в двигатель РУ19А-300 минус 30 °С и ниже.

18.11 Подготовка самолета к заправке (дозаправке) топливом. Осмотр бортового штуцера (при централизованной заправке) или проверка надежности закрытия пробок заливных горловин (при заправке сверху) после заправки (дозаправки) самолета топливом. Слив отстоя топлива и контроль его после заправки (дозаправки) самолета топливом.

18.11.1 Подготовьте самолет к заправке топливом, для чего:

18.11.1.1 Снимите заглушки с воздухозаборников дренажа топливных баков.

18.11.1.2 Осмотрите воздухозаборники дренажа топливных баков. Убедитесь в отсутствии в них посторонних предметов, а в ОЗП – в отсутствии в них льда и снега.

18.11.1.3 Непосредственно перед заправкой (дозаправкой) слейте отстой топлива из всех сливных кранов топливных баков, для чего:

- убедитесь в надежности заземления самолета и в наличии средств пожаротушения на стоянке;
- нажмите штырем приспособления 24-9243-160 или 24-9243-190 для слива топлива поочередно на грибки клапанов всех сливных кранов. Слейте по 0,3...0.4 л из каждого крана в чистые, прозрачные банки из бесцветного стекла емкостью 0,5 л с закрепленными на них индикаторами свободной воды ИВП;
- по окончании слива отстоя топлива проверьте герметичность сливных кранов. Подтекание топлива не допускается.

18.11.1.4 Выполните проверку отстоя топлива, как указано в ТК № 18, Выпуск 1.02. Допускается наличие помутневшего топлива в слитом отстое.

18.11.1.5 Откройте створки отсека левой основной опоры шасси самолета (или правой – для самолетов Ан-24 по сер. 04010 и с 04102 по 04210) двигателя для доступа к электрощитку и бортовому штуцеру заправки (перед централизованной заправкой).

18.11.2 Выполните заправку (дозаправку) самолета топливом, как указано в Разделе 8, Выпуск 27, строго руководствуясь при этом разделом 5.1 НТЭРАТ ГА-93.

ВНИМАНИЕ.

ВО ВСЕХ СЛУЧАЯХ ЗАГОРАНИЯ НА ЩИТКЕ ЗАПРАВКИ КРАСНОГО СВЕТОСИГНАЛИЗАТОРА "КРИТИЧЕСКОЕ ДАВЛЕНИЕ" НА САМОЛЕТАХ АН-24 С ПРАВОСТОРОННИМ РАСПОЛОЖЕНИЕМ ШТУЦЕРА ЦЕНТРАЛИЗОВАННОЙ ЗАПРАВКИ УБЕДИТЕСЬ В ОТСУТСТВИИ СПОЛЗАНИЯ ДЮРИТОВОИ МУФТЫ С

РАЗЪЕМА ТРУБОПРОВОДА ЦЕНТРАЛИЗОВАННОЙ ЗАПРАВКИ В ВЕРХНЕЙ ЧАСТИ ГОНДОЛЫ И В НАЛИЧИИ ЗАЗОРА НЕ МЕНЕЕ 5 ММ МЕЖДУ ШИНОЙ ЭГ-108 И ТРУБОПРОВОДОМ.

ПО ОКОНЧАНИИ ЗАПРАВКИ (ДОЗАПРАВКИ) САМОЛЕТА ОТКАЧАЙТЕ ТОПЛИВО ИЗ ТРУБОПРОВОДОВ ЗАПРАВКИ ОБРАТНО В ТОПЛИВОЗАПРАВЩИК. ОТКАЧКУ ПРОИЗВОДИТЕ ДО ПОЛНОЙ ОСТАНОВКИ СТРЕЛКИ НА РАСХОДОМЕРЕ ТОПЛИВОЗАПРАВЩИКА, ВРАЩАЮЩЕЙСЯ ПРИ ОТКАЧКЕ В ОБРАТНУЮ СТОРОНУ.

18.11.3 После заправки (дозаправки) самолета топливом:

- в случае централизованной заправки осмотрите бортовой штуцер системы централизованной заправки и убедитесь, что его крышка надежно закрыта и отсутствует подтекание топлива. Винт на крышке заправочного штуцера затягивайте рукой без применения дополнительных приспособлений;
- в случае заправки топливом сверху, при условии отсутствия во время заправки (дозаправки) бортмеханика самолета, убедитесь в надежности закрытия пробок заливных горловин топливных баков.

Кнопка с надписью «НАЖМИ» при плотно вставленной в горловину пробке должна быть заподлицо с поверхностью пробки.

18.11.4 Закройте створки отсека левой (или правой) основной опоры шасси самолета и убедитесь в надежности закрытия замков створок. Створки не закрывайте, если ручки их замков предварительно зафиксированы.

18.11.5 После заправки (дозаправки), но не ранее, чем через 15 мин после заправки (дозаправки), слейте отстой топлива из всех сливных кранов топливных баков самолета, как указано в п. 1.3 настоящей ТК.

18.11.6 Выполните проверку отстоя, как указано в ТК № 18, Выпуск 1.02. Допускается наличие помутневшего топлива в слитом отстое.

18.12 Слив и контроль отстоя топлива из топливных баков самолета

18.12.1 Слейте отстой топлива из всех топливных баков:

- при приемке самолета экипажем;
- в случае заправки (дозаправки) самолета топливом непосредственно перед заправкой (дозаправкой) и после заправки (дозаправки) не ранее чем через 15 минут;

ВНИМАНИЕ.

ПЕРЕД ЗАПРАВКОЙ (ДОЗАПРАВКОЙ) САМОЛЕТА ТОПЛИВОМ УБЕДИТЕСЬ, ЧТО:

1. ЗАГЛУШКИ С ЗАБОРНИКОВ ВСЕХ ДРЕНАЖЕЙ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ СНЯТЫ, САМОЛЕТ И ТОПЛИВОЗАПРАВЩИК ЗАЗЕМЛЕНЫ.

2. В ОСЕННЕ-ЗИМНИЙ ПЕРИОД СНЕГ И ЛЕД В ЗАБОРНИКАХ ДРЕНАЖА ТОПЛИВНЫХ БАКОВ ОТСУТСТВУЕТ.

- повторно в случае стоянки самолета свыше 5 ч после слива отстоя топлива.

Слив отстоя топлива выполните, как указано в п. 1.3, ТК № 2, Выпуск 1.04.

18.12.2 Выполните проверку отстоя топлива из всех топливных баков, как указано в ТК № 18, Выпуск 1.02. Убедитесь в отсутствии воды, свободной воды, кристаллов льда и механических примесей в слитом отстое. контроль отстоя производите визуально.

Отстой топлива предъявите бортмеханику, если самолет принят экипажем.

18.12.3 О результатах контроля отстоя топлива запишите в карту наряд на ТО самолета.

18.13 После дозаправки самолета топливом: осмотр бортового штуцера системы централизованной заправки(при централизованной заправке), проверка надежности закрытия пробок заливных горловин топливных баков (при заправке сверху и отсутствии во время заправки бортмеханика)

После дозаправки самолета топливом:

18.13.1 В случае централизованной заправки осмотрите бортовой штуцер системы централизованной заправки, для чего:

- откройте створки отсека левой основной опоры самолета (или правой - для самолетов Ан-24 по сер. 04010 и с 04102 по 04210);
- осмотрите бортовой штуцер и убедитесь, что крышка штуцера надежно закрыта и отсутствует подтекание топлива;
- закройте створки отсека левой (или правой) основной опоры и убедитесь в надежности закрытия замков створок.

Створки не закрывайте, если ручки их замков были предварительно зафиксированы. Надежность закрытия замков проверяйте путем нажатия рукой на заднюю кромку створок.

18.13.2 В случае заправки самолета топливом сверху и отсутствии во время заправки бортмеханика проверьте надежность закрытия пробок заливных горловин топливных баков. Кнопка с надписью НАЖМИ при плотно вставленной в горловину пробке должна быть заподлицо с остальной поверхностью пробки.

18.14 Снятие всех заглушек и чехлов с планера, двигателей, турбогенераторной установки и изделий АиРЭО, уборка троса заземления перед запуском двигателей. Установка заглушек на сливные трубки водосборников форточек кабины экипажа

18.14.1 Перед запуском двигателей снимите все заглушки, кожухи и чехлы (см. рис. 21):

18.14.1.1 С изделий АиРЭО:

- чехол 5 с приемника воздушного давления ПВД-7;
- заглушку 18 с приемника полного давления ППД-1;
- заглушки 14 с приемников статического давления;
- защитные кожухи 17 с датчиков радиоизотопных индикаторов обледенения РИО;
- защитный колпачок 16 с датчика углов атаки ДУА.

Примечание. Схема расположения заглушек (см. рис. 21) для изделий АиРЭО условна, так как их местоположение может отличаться в зависимости от серии и типа самолета.

18.14.1.2 С воздухозаборников и каналов самолетных систем:

- заглушки 12 а воздухозаборников дренажа топливной системы;
- заглушки 6 с отверстий под электроракетницу;
- заглушку 7 с электроракетницы;
- заглушки 23 с воздухозаборников РН-600.

18.14.1.3 С силовых установок с двигателями АИ-24:

- заглушки 13 с воздухозаборников двигателей;
- заглушки 19 с туннелей воздухо-воздушных радиаторов;
- заглушки /5 с туннелей маслорадиаторов;
- заглушки 9, 10 с воздухозаборников обдува генераторов;
- заглушки 2 с удлинительных труб;
- заглушки 3 с воздухозаборников обдува демпферов;

- заглушки 4 вентиляционного обдува демпферов;
- заглушки 11с воздухозаборников обдува горячих частей двигателей.

18.14.1.4 С силовой установки с двигателем РУ19А-300:

- заглушку 1 с обтекателя реактивного сопла;
- заглушку 25 с трубы подвода воздуха к генератору ГС-24Б;
- заглушку 20 с утопленного воздухозаборника;
- заглушку 8 с воздухозаборника подвода воздуха в подкапотное пространство;
- заглушку 22 с коллектора стравливания воздуха из разгрузочной полости;
- заглушку 21 с трубы отвода воздуха из центробежного суфлера.

18.14.2 Уберите трос заземления.

18.14.3 Закройте заглушками сливные трубки водосборников форточек.

18.15 Уборка упорных колодок из-под колес основных опор и буксировка самолета к месту запуска двигателей (или аэровокзалу)

18.15.1 Уберите упорные колодки из-под колес основных опор или снимите швартовочные устройства, если самолет находится на специально оборудованной стоянке и отбуксируйте самолет к месту запуска двигателей (или аэровокзалу).

Работу выполняйте по команде КВС.

18.15.2 Подготовьте к буксировке самолет и буксировочное приспособление, для чего:

18.15.2.1 Проверьте заземление самолета. Токосъемники на основных опорах шасси должны касаться земли, трос заземления в хвостовой части фюзеляжа должен быть убран в походное положение.

18.15.2.2 Проверьте состояние буксировочного водила 24-9103-700 (рис. 24) или 24-9103-50 0 и буксировочного троса 24-9120-0 (при буксировке хвостом вперед) (рис. 25).

Убедитесь:

- в отсутствии пыли и грязи на буксировочном водиле и буксировочном тросе;
- в отсутствии трещин и деформации деталей буксировочного водила и обрыва прядей буксировочного троса. Трещины и деформации на деталях водила не допускаются.

Допускается число оборванных проволок на участке буксировочного троса, равном шагу его свивки, менее 5% полного числа проволок.

- в наличии срезных (контрольных) болтов 2, 9 на буксировочном водиле и отсутствии разрушения их.

Примечание. К каждому буксировочному водилу прикладывается по пять передних 2 и пять задних 9 срезных (контрольных) болтов, которые должны находиться в ящике 5.

ВНИМАНИЕ.

1. УСТАНАВЛИВАЙТЕ СРЕЗНЫЕ (КОНТРОЛЬНЫЕ) БОЛТЫ, ИЗГОТОВЛЕННЫЕ ТОЛЬКО ПО ЧЕРТЕЖУ.

2. ЗАПРЕЩАЕТСЯ ИЗГОТАВЛИВАТЬ СРЕЗНЫЕ (КОНТРОЛЬНЫЕ) БОЛТЫ ИЗ БОЛЕЕ ПРОЧНОГО МАТЕРИАЛА ИЛИ УВЕЛИЧЕННЫМИ ПО ДИАМЕТРУ, ТАК КАК ЭТО ПРИВОДИТ К ПОВЫШЕНИЮ УСИЛИЯ СРЕЗА И МОЖЕТ СТАТЬ ПРИЧИНОЙ РАЗРУШЕНИЙ ПЕРЕДНЕЙ ОПОРЫ САМОЛЕТА ПРИ БУКСИРОВКЕ.

18.15.3 Отсоедините от самолета все шланги и провода наземных источников питания и уберите из-под самолета и из зоны движения все СНО и другие предметы.

18.15.4 Убедитесь в надежности тормозов самолета.

18.15.5 Проверьте, нормальна ли усадка амортизационных стоек и пневматиков колес.

18.15.6 При буксировке самолета за переднюю опору подсоедините буксировочное водило к рычагу передней опоры самолета с помощью пальца 14 (рис. 24), а затем к тягачу с помощью крюка, надежно застопорив соединения. При буксировке хвостом вперед, подсоедините к ушкам на основных опорах самолета буксировочный трос с помощью пальца 7 (рис. 25), а к рычагу передней опоры – буксировочное водило, как указано выше, для управления поворотом колес передней опоры.

Примечание. Если высота тягового крюка буксировщика над землей менее 600 мм.

18.15.7 Осмотрите намеченное место стоянки и путь буксировки самолета, обратив особое внимание на наличие на пути уклонов.

18.15.8 Подключите СПУ и установите надежную радиосвязь между кабинами экипажа и водителя тягача (возможно применение переносной радиостанции).

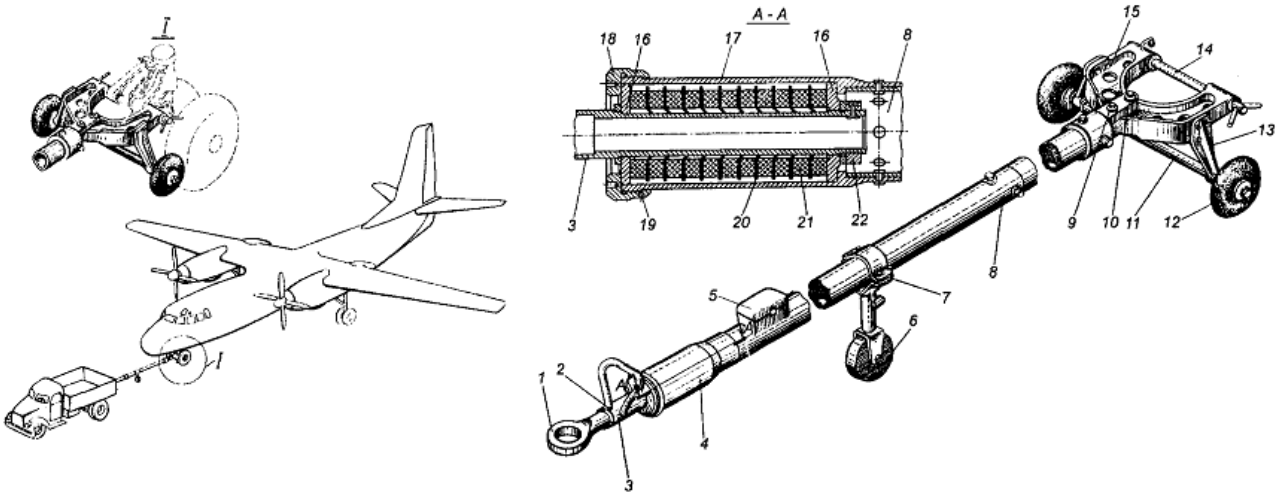
18.15.9 Уберите упорные колодки из-под колес и отбуксируйте самолет к месту стоянки.

18.15.10 По окончании буксировки установите упорные колодки под колеса основных опор.

18.15.11 Отсоедините:

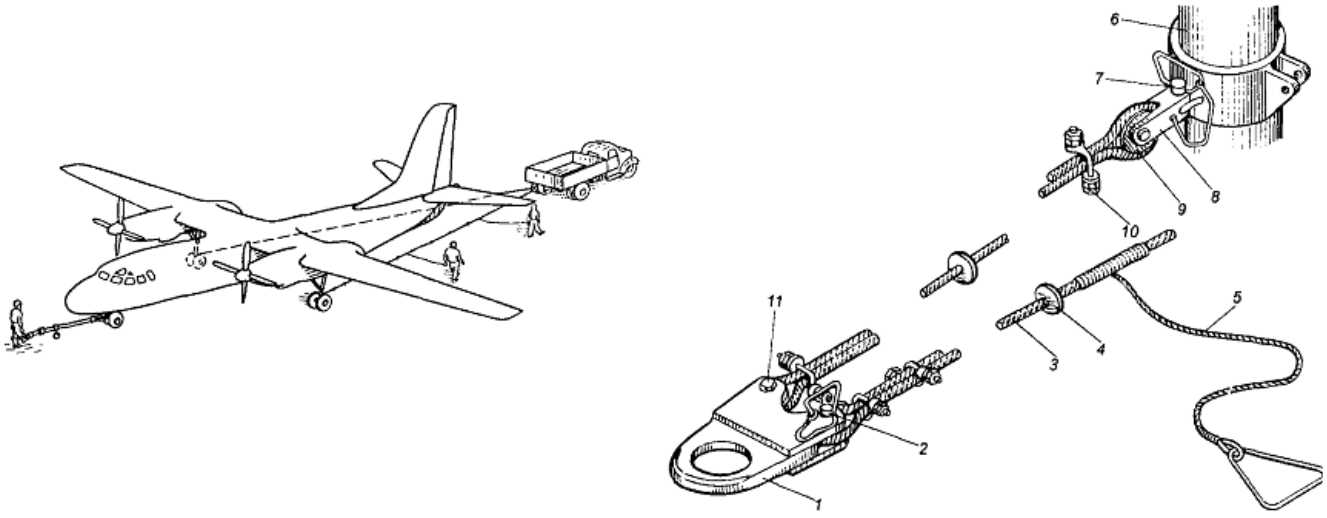
- при буксировке самолета носом вперед – тягач от водила, а водило – от передней опоры самолета;
- при буксировке самолета хвостом вперед – тягач от троса, а водило – от основных опор самолета.

18.15.12 Поставьте самолет на стояночный тормоз, заземлите самолет, уберите переднее колесо водила в верхнее положение и зафиксируйте быстросъемным штырем.



1 - серьга; 2, 9 - контрольные болты; 3 - шток; 4 - амортизатор; 5 - ящик; 6 - убирающееся колесо; 7 -кронштейн; 8 - штанга; 10 - вилка; 11 - ось; 12 - колесо; 13 - кронштейн; 14 - палец; 15 - скоба; 16 - упорные шайбы; 17 – корпус амортизатора; 18 - крышка; 19 - стопорный винт; 20 - прокладка; 21 - кольца резиновые; 22 – гайка

Рисунок 24 – Буксировка самолета носом вперед. Буксировочное водило 24-9103-700



1 - серьга; 2 - палец; 3 - трос; 4 - предохранительное кольцо; 5 - поддерживающий трос; 6 - амортизационная стойка основной опоры; 7 - палец; 8 - вилка; 9 - ролик; 10 - зажим; 11 - болт

Рисунок 25 – Буксировка самолета хвостом вперед. Буксировочный трос 24-9120-0

18.16 Заключительный внешний осмотр самолета с земли перед запуском двигателей

18.16.1 Перед запуском двигателей для выруливания на старт или перед буксировкой самолета на старт произведите заключительный осмотр самолета по маршруту, указанному на рис. 26. Убедитесь в том, что:

- отсутствует обледенение самолета;
- сняты все чехлы, заглушки и защитные колпачки с планера, двигателей, изделий АиРЭО;
- убран трос заземления;
- закрыты двери и крышки люков;
- закрыты крышки смотровых люков на фюзеляже, крыле, оперении и гондолах;
- закрыты и застопорены замки крышек капотов двигателей, закрыты замки съемных крышек люков и лючков;
- закрыты замки обтекателя радиолокатора;
- закрыты замки обтекателя гондолы правого двигателя.

18.16.2 Оформите карту контроля закрытия крышек люков и лючков.

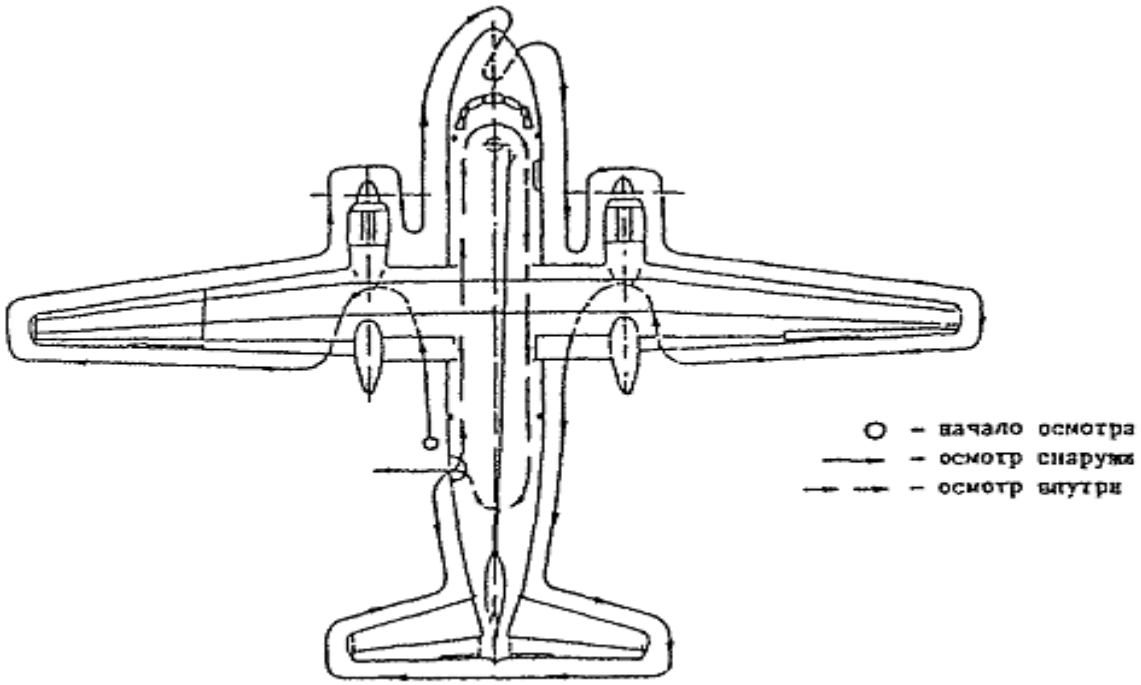


Рисунок 26 – Схема маршрута осмотра самолета Ан-24 при оперативных формах технического обслуживания

18.17 Установка связи с кабиной экипажа по самолетному переговорному устройству (СПУ) или рации. Отслеживание запуска двигателей

18.17.1 Подключите к бортовому разъему фишку СПУ. Удлинительный шнур СПУ должен быть не менее 10 м.

18.17.2 КВС устанавливает связь с авиатехником, выпускающим самолет. При наличии у авиатехника радиостанции КВС устанавливает с ним радиосвязь по самолетной радиостанции на частоте, установленной для данного аэродрома.

18.17.3 По команде КВС: «Подключить питание» авиатехник, выпускающий самолет, отвечает: «Понял. Подключаю питание», оставляет СПУ возле самолета на земле, подходит к АПА (стационарному аэродромному источнику электроэнергии) вдоль фюзеляжа на расстоянии не ближе 3 метров от винта правого двигателя и 8...9 м от фюзеляжа. Убедившись в чистоте бортовых разъемов аэродромного источника электроэнергии и разъемов кабелей, соответствии напряжения источника заданным пределам, он подключает питание к самолету, как указано в ТК № 23 настоящего выпуска, после чего возвращается к СПУ по тому же маршруту и сообщает: «Питание подключено». После этого занимает место слева впереди самолета, чтобы быть в поле зрения КВС.

18.17.4 КВС, получив у диспетчера службы движения разрешение на запуск двигателей, запрашивает разрешение у авиатехника, выпускающего самолет: «Готов к запуску». В темное время суток включает АНО. Авиатехник, выпускающий самолет, убедившись, что все готово к запуску двигателей и не используемые для запуска СНО убраны, отвечает: «Запуск разрешаю».

18.17.5 По команде КВС: «Приготовиться к запуску двигателей» авиатехник, выпускающий самолет, убедившись, что все подготовительные работы выполнены, упорные колодки убраны, отвечает: «Колодки убраны, есть к запуску».

18.17.6 По команде КВС: «От двигателей» авиатехник, выпускающий самолет, убеждается, что перед самолетом и за ним нет людей и предметов, мешающих запуску, отвечает: «Есть, от двигателей» и по команде КВС: «Левый, запуск» проходит впереди носовой части самолета в точку с координатами 9 метров от фюзеляжа и 7 метров от воздушного винта со стороны запускаемого двигателя так, чтобы быть в поле зрения КВС, и отвечает: «Есть, левый запуск».

18.17.7 После запуска левого двигателя по команде КВС: «Правый, запуск» авиатехник проходит впереди носовой части самолета в точку с координатами 8 м от фюзеляжа самолета и 6 м от воздушного винта со стороны запускаемого двигателя так, чтобы быть в поле зрения КВС, и отвечает: «Есть, правый запуск».

18.18 Отключение СПУ и аэродромного источника электроэнергии

18.18.1 После запуска двигателей и команды КВС: «Отключить аэродромное питание», авиатехник, выпускающий самолет, отвечает: «Есть, отключить аэродромное питание», оставляет СПУ около самолета на земле, проходит к ШРАП вдоль фюзеляжа на расстоянии не ближе 3 м от винта правого двигателя и 8...9 м от фюзеляжа и отключает его, как указано в ТК № 4, Выпуск 1.01. Двигаясь вдоль крыла, он подходит к АПА и убирает переднюю колодку из-под колес АПА. После отъезда АПА убирает заднюю упорную колодку, проходит к СПУ, двигаясь тем же маршрутом, что при подходе к ШРАП, и отвечает: «Аэродромное питание отключено».

18.18.2 Получив подтверждение КВС: «Понял, питание отключено» и команду «Конец связи», отключить СПУ, перейти на визуальную связь слева (справа), авиатехник, выпускающий самолет, отвечает: «Есть отключить СПУ. Перехожу на визуальную связь», подходит к самолету, отключает СПУ и закрывает лючок СПУ, расположенный на левом борту в носовой части самолета, после чего занимает указанное место.

18.18.3 В случае запуска двигателей от ТГ-16М (ТГ-16) или РУ19А-300 после их запуска отключите наземный источник электроэнергии, как указано в п. 1 настоящей ТК, а после запуска двигателей - СПУ, как указано в п. 2.

Предупреждение. Строго соблюдайте меры безопасности при движении у самолета во время отключения аэродромных источников электроэнергии.

18.19 Отслеживание выруливания самолета с места запуска

18.19.1 КВС (второй пилот), получив разрешение на выруливание у диспетчера службы движения, рукой, поднятой вверх, запрашивает у авиатехника разрешение на выруливание, включает проблесковый маяк, а в темное время суток включает рулежные фары.

18.19.2 Авиатехник, выпускающий самолет, убедившись в отсутствии препятствий впереди самолета, техники и людей сзади самолета, отходит на безопасное место, находясь при этом в поле зрения КВС (второго пилота). После чего разрешает выруливание сигналом ПУТЬ СВОБОДЕН – правая рука согнута в локте и направлена вверх, кисть руки сжата в кулак, большой палец вытянут вверх, левая рука опущена вниз.

В ночное время для подачи сигналов используйте освещаемые жезлы или переносные электрофонари.

18.19.3 Проследите за выруливанием самолета с места запуска двигателей.

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО
(стр. 338 – 343)

ГЛАВА 19 ПРОЦЕДУРЫ КОНТРОЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ ПО НАЗЕМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВС, ПЕРЕДАННЫЕ ЭКСПЛУАТАНТОМ ОРГАНИЗАЦИЯМ, НЕ ВХОДЯЩИМ В СТРУКТУРУ АО «ИЖАВИА», С ФИКСАЦИЕЙ РЕЗУЛЬТАТОВ КОНТРОЛЯ

19.1 Мониторинг агентов

Авиакомпания осуществляет непрерывный и объективный контроль (аудит) качества работ, выполняемых организациями, не входящими в структуру Авиакомпании (Агентами) с целью определения их соответствия требованиям предъявляемым к организациям по техническому обслуживанию, осуществляющим наземное обслуживание, включающее обслуживание пассажиров, обработку багажа, груза и почты, обслуживание и загрузку ВС, контроль загрузки, заправку топливом и анти/противообледенительную обработку воздушного судна в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил, РОНО эксплуатанта. Аудит призван обнаружить области, требующие улучшения и выявить факторы опасности в эксплуатационной деятельности.

Для проведения планового аудита организации, осуществляющей наземное обслуживание по договору, в авиакомпании приказом генерального директора создаётся рабочая группа. Группа может состоять из одного и более человек. В состав рабочей группы назначаются наиболее подготовленные специалисты по направлению деятельности, имеющие опыт работы и практические навыки в данной сфере деятельности, знающие процедуры наземного обслуживания и имеющие стаж работы на предприятии не менее одного года. Руководителем группы назначается должностное лицо из числа руководящего состава соответствующей службы.

Если организация, осуществляющая деятельность по аэропортовому и наземному обслуживанию, имеет сертификат ISAGO (IATA Safety Audit for Ground Operations) подтверждающий соответствие процедур наземного обслуживания стандартам безопасности Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) по одному из следующих видов деятельности:

- Организация и система управления;
- Управление загрузкой воздушного судна;
- Обслуживание воздушных судов;
- Обслуживание пассажиров и багажа;
- Движение воздушного судна по аэродрому;
- Обслуживание груза и почты;

авиакомпания может принять результаты аудита данного вида деятельности как результаты собственного планового аудита, проведенного дистанционно.

Ответственность за своевременное и качественное проведение аудита несет руководитель, обеспечивающий исполнение функций по наземному обслуживанию.

19.2 Способы мониторинга

Первичный аудит – проводится перед заключением договора с агентом. Осуществляется проверка наличия действующих лицензий на все виды осуществляемой деятельности, подлежащие обязательному лицензированию, документальное подтверждение наличия обученного персонала и технических средств. Для заключения

договора на наземное обслуживание, агент обязан предоставить копии (в бумажной или электронной форме) действующих лицензий.

Плановый аудит – проводится для идентификации соответствия работ, выполняемых агентом, требованиям качества и безопасности, Авиакомпания проводит систематические проверки агентов, объективно оценивая его деятельность. Для проведения планового аудита приказом Генерального директора создаётся рабочая группа. Группа может состоять из одного и более человек. Проверка, по решению авиакомпании, может проводиться дистанционно.

Более чем за 30 календарных дней до проведения аудита, агенту направляется уведомление с указанием планируемой даты проведения аудита и приложенными картами аудита, по которым будет оцениваться деятельность агента.

Плановый аудит проводится по следующим направлениям:

- организация наземного обслуживания;
- обеспечение наземного обслуживания ВС, включающее заправку топливом и анти/противообледенительную обработку, подогрев ВС;
- обеспечение обслуживания пассажиров, обработки багажа, груза и почты;
- обеспечение загрузки ВС и контроля загрузки ВС;
- обеспечение организации и принятия мер по урегулированию чрезвычайных (сбойных) ситуаций.

В процессе мониторинга аудиторы заполняют карты аудита по форме Приложения.

В ходе работы, аудиторы запрашивают у агента, а ответственные лица агента представляют все необходимые документы и информацию. Информация собирается путём анализа документов, ведения наблюдения за условиями и деятельностью на проверяемых объектах, проведения опросов.

По результатам аудита с агентом согласовываются мероприятия, необходимые для устранения замечаний, выявленных в ходе аудита. Срок устранения замечаний определяет агент. В случае если агент не предоставил информацию по устранению замечаний в оговоренные сроки, может быть назначен повторный аудит. Эффективность принятых мер по устранению замечаний оценивает аудиторская группа, проводившая аудит.

В течение 10 дней после завершения проверки готовится отчёт по аудиту. Ответственность за подготовку и содержание отчёта несёт глава аудиторской группы. Оригинал отчёта хранится в отделе сертификации авиакомпании.

Аудит считается завершённым, после рассылки утверждённого отчёта по аудиту. Вся информация, полученная во время аудита, является конфиденциальной и может быть передана третьим лицам только после получения согласия агента.

Глава 19
ПРОЦЕДУРЫ КОНТРОЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ ПО НАЗЕМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВС, ПЕРЕДАННЫЕ ЭКСПЛУАТАНТОМ ОРГАНИЗАЦИЯМ, НЕ ВХОДЯЩИМ В СТРУКТУРУ АО «ИЖАВИА», С ФИКСАЦИЕЙ РЕЗУЛЬТАТОВ КОНТРОЛЯ.

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО
(стр. 346 – 350)

ПРИЛОЖЕНИЯ К ГЛАВЕ 19

Глава 19

ПРОЦЕДУРЫ КОНТРОЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ ПО НАЗЕМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВС, ПЕРЕДАННЫЕ ЭКСПЛУАТАНТОМ ОРГАНИЗАЦИЯМ, НЕ ВХОДЯЩИМ В СТРУКТУРУ АО «ИЖАВИА», С ФИКСАЦИЕЙ РЕЗУЛЬТАТОВ КОНТРОЛЯ.

Приложение № 19.1 «Реестр обслуживающих организаций, осуществляющих наземное обслуживание в соответствии с заключенными договорами»

Аэропорт, Город. Страна;						
№ п/п	Наименование организации	Вид обслуживания	Сертификат №/ Срок действия	Лицензия №/ Срок действия	Договор №/ Срок действия	Контакты
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						

Приложение № 19.2 «План проведения аудитов поставщиков услуг на 20 год»

№ п/п	Наименование организации	Срок проведения аудита
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		

Приложение № 19.3 «Карта аудита организаций, осуществляющих наземное обслуживание в соответствии с заключенными договорами»

_____

(наименование проверяемого аэропорта /обслуживающей организации)

№ договора _____ от « __ » _____ 20__ г.

1.Цель аудита:

_____

2. Основание для проведения аудита:

_____

3. Срок проведения аудита:

_____

4. Аудитор (группа аудиторов):

Руководитель

_____

Члены:

_____

5. Должность, Ф.И.О. представителя аэропорта:

_____

Приложение № 19.3 «Карта аудита организаций, осуществляющих наземное обслуживание в соответствии с заключенными договорами» (Продолжение)

№	Элементы аудита	Проверено	Замечания	Срок устранения
Раздел I. Организация наземного обслуживания ВС и перевозок				
1	Наличие видов деятельности в Уставе. Наличие разрешительных документов для НО ВС и перевозок.			
2	Наличие служб, выполняющих работы по НО ВС. Наличие приказов о создании и положений о подразделениях. Схема взаимодействия с другими подразделениями.			
3	Соблюдение требований к укомплектованности подразделений руководящим составом и сертифицированными сотрудниками. Наличие должностных инструкций с распределением обязанностей и ответственности.			
4	Наличие и состояние служебных и бытовых помещений.			
5	Соблюдение требований к обеспеченности подразделений; • средствами связи, автотранспортом; • техсредствами обеспечения НО ВС, пассажиров и багажа. Наличие охранной и пожарной сигнализации. •			
6	Контрольные экземпляры законодательных, нормативных правовых актов, документы ИКАО, Правила перевозки опасных грузов ИАТА. инструкции авиакомпании в актуальном состоянии. Соблюдение требований к порядку доведения до сведения сотрудников, авиаперсонала и работников авиапредприятия.			
7	Соблюдение требовании к системе подготовки и повышения квалификации сотрудников по НО Наличие программы начальной подготовки и текущей учёбы • наличие плана подтверждения(повышения) квалификации; • наличие процедуры проверки и обновления или переработки курсов подготовки и переподготовки по НО			

	порядок допуска к работе, • веление учёта сертифицированного персонала.			
8	Наличие технологий и инструкций по НО ВС, пассажиров и багажа.			
9	Наличие инструкций о порядке Действий персонала в случае происшествия с ОГ.			
10	Наличие инструкции по действиям в сбойной ситуации.			
11	Наличие системы контроля качества за выполнением НО ВС, пассажиров и багажа.			
12	Процедуры получения срочной информации гарантирующие получение информации в максимально короткие сроки.			
Вывод о соответствии:				
Корректирующие мероприятия: **Срок выполнения:** **Подпись ответственного лица:**				

Приложение № 19.3 «Карта аудита организаций, осуществляющих наземное обслуживание в соответствии с заключенными договорами» (Продолжение)

№	Элементы аудита	Проверено	Замечания	Срок устранения
Раздел II. Обеспечение наземного обслуживания ВС				
1	Работы по встрече и обеспечению стоянки • Наличие и соблюдение утверждённой процедуры; • Требований к оснащенности техсредствами и ремонту техсредств НО; • Правила обеспечения безопасности на перроне; | • Наличие и соблюдение правил по охране труда; • Наличие и соблюдение правил противопожарной безопасности; • Подтверждение знаний, умений и навыков персонала.			
2	Открытие/закрытие дверей, грузолюков • Наличие и соблюдение процедуры; • Наличие и соблюдение требований к оснащенности техсредствами и ремонту техсредств НО; • Наличие и соблюдение правил по охране труда; • Наличие и соблюдение правил противопожарной безопасности; • Подтверждение знаний, умений и навыков персонала.			
3	Заправка топливом ВС • Наличие и соблюдение процедуры заправки; • Наличие и соблюдение требований к оснащенности техническими средствами и ремонту техсредств НО; • Наличие и соблюдение правил обеспечения безопасности на перроне при заправке/сливе топлива; • Наличие и соблюдение правил по охране труда; • Наличие и соблюдение правил противопожарной безопасности; • Оформление заправки в журнале; • Анализ качества авиаГСМ; • Подтверждение знаний, умений и навыков персонала			
4	Буксировка • Наличие и соблюдение процедуры; • Оснащенность техсредствами и ремонту			

	техсредств НО; • Наличие и соблюдение правил обеспечения безопасности на перроне; • Наличие и соблюдение правил по охране труда; • Наличие и соблюдение правил противопожарной безопасности; • Подтверждение, знаний, умений и навыков персонала			
5	Противообледенительная обработка • Наличие и соблюдение утвержденной процедуры; • Оснащенность техсредствами и ремонту техсредств НО; • Правила обеспечения безопасности на перроне; • Наличие и соблюдение правил по охране труда; • Правил противопожарной безопасности; • Подтверждение знаний, умений и навыков персонала.			
6	Процедура подогрева • Наличие и соблюдение процедуры; • Требования к оснащенности техсредствами и ремонту техсредств НО; • Правила обеспечения безопасности на перроне; • Наличие и соблюдение правил по охране труда; • Правила противопожарной безопасности; • Подтверждение знаний, умений и навыков персонала.			
7	Слив и заправка санузлов • Наличие и соблюдение утверждённой процедуры обработки системы удаления отходов ВС; • Требования к оснащенности техническими средствами и ремонту техсредств НО; • Правила обеспечения безопасности на перроне; • Наличие и соблюдение правил по охране труда, • Правила противопожарной безопасности; • Подтверждение знаний, умений и навыков персонала.			
8	Запуск • Наличие и соблюдение утвержденной процедуры; • Требования к оснащенности техническими средствами и ремонту технических средств НО; • Правила обеспечения безопасности на перроне; Наличие и соблюдение правил по охране			

	груда; • Правила противопожарной безопасности; • Подтверждение знаний, умений и навыков персонала.			
9	Заправка/слив питьевой водой системы водоснабжения • Наличие и соблюдение утвержденной процедуры; • Оснащенность техсредствами и ремонту техсредств НО; • Анализ качества питьевой воды; • Правила противопожарной безопасности на перроне; • Наличие и соблюдение правил по охране труда; • Правила противопожарной безопасности: • Подтверждение знаний, умений и навыков персонала.			
Вывод о соответствии:				
Корректирующие мероприятия: **Сроки выполнения:** **Подпись ответственного лица:**				

Приложение № 19.3 «Карта аудита организаций, осуществляющих наземное обслуживание в соответствии с заключенными договорами» (Продолжение)

№	Элементы аудита	Проверено	Замечания	Срок устранения
Раздел III. Обеспечение наземного обслуживания пассажиров и багажа				
1	Обслуживание пассажиров в зале повышенной комфортности • Наличие и соблюдение утвержденной процедуры; • Требования к состоянию помещений; • Наличие и соблюдение требований к оснащенности зала (помещений) для обслуживания VIP - клиентов; • Подтверждение знаний, умений и навыков персонала.			
2	Предоставление информации для пассажиров • Наличие и соблюдение утвержденной процедуры; • Требования к состоянию помещений; • Требования к оснащенности рабочих мест и исправности оборудования; • Подтверждение знаний, умений и навыков персонала.			
3	Обеспечение бортовым питанием • Наличие и соблюдение утвержденной процедуры; • Требования к санитарно-гигиеническому состоянию помещений; • Требования к оснащенности рабочих мест и исправности оборудования; • Санитарно-гигиенические правила для персонала; • Подтверждение знаний, умений и навыков персонала.			
4	Регистрация пассажиров и оформление багажа • Наличие и соблюдение утвержденной процедуры; • Наличие и соблюдение состоянию рабочих мест; • Наличие и соблюдение оснащенности рабочих мест и исправности оборудования; • Подтверждение знаний, умений и навыков персонала			
5	Посадка высадка пассажиров • Требования к порядку доставки и сопровождения пассажиров на борт/с борта ВС;			

	• Правила обеспечения безопасности на перроне; • Правила противопожарной безопасности; • Подтверждение знаний, умений и навыков персонала.			
6	Загрузка/выгрузка багажа • Порядок доставки, загрузки, выгрузки багажа на борт/с борта ВС; • Правила обеспечения безопасности на перроне; • Правила противопожарной безопасности; Подтверждения знаний, умений и навыков персонала.			
7	Выдача багажа • Наличие и соблюдение утвержденной процедуры; • Состояние рабочих мест; • Оснащенность рабочих мест и исправности оборудования; • Процедуры подтверждения знаний, умений и навыков персонала.			
8	Наличие и соблюдение требований к организации и порядку учёта и отчетности по обслуживанию пассажиров и багажа.			
9	Обслуживание пассажиров в сбойной ситуации • Наличие и соблюдение утвержденной процедуры.			
10	Претензионная работа • Наличие и соблюдение утвержденной процедуры: • Наличие и соблюдение требований к организации и порядку учета и отчетности по претензионной работе			
Вывод о соответствии:				
Корректирующие мероприятия: **Сроки выполнения:** **Подпись ответственного лица:**				

Приложение № 19.3 «Карта аудита организаций, осуществляющих наземное обслуживание в соответствии с заключенными договорами» (Продолжение)

№	Элементы аудита	Проверено	Замечания	Срок устранения
Раздел IV. Обеспечение организации и принятия мер по урегулированию чрезвычайных ситуаций				
1	Наличие Плана действий по урегулированию чрезвычайных ситуаций. Наличие инструкций и памяток по действиям персонала при возникновении чрезвычайных ситуаций.			
2	Наличие, готовность. и взаимодействия сил и средств по урегулированию чрезвычайных ситуаций, Наличие и оснащенность средствами связи КП для оперативного штаба по урегулированию чрезвычайных ситуаций. Организационно-структурная схема оперативного штаба по урегулированию чрезвычайных ситуаций.			
Вывод о соответствии:				
Корректирующие мероприятия: **Сроки выполнения:** **Подпись ответственного лица:**				

Приложение № 19.3 «Карта аудита организаций, осуществляющих наземное обслуживание в соответствии с заключенными договорами» (Продолжение)

Аудитор (руководитель группы):

_____

(наименование должности) (подпись) (Ф.И.О.)

Аудиторы:

1._____

(наименование должности) (подпись) (Ф.И.О.)

2._____

(наименование должности) (подпись) (Ф.И.О.)

С Картой ознакомлен (ознакомлены), со сроками устранения замечаний согласен:

_____

(наименование должности) (подпись) (Ф.И.О.)

«____» _____ 20 ___ г.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «ИЖАВИА»

ИНСТРУКЦИЯ ПО ОХРАНЕ ТРУДА

загрузчика-выгрузчика при транспортировке, погрузке и выгрузке груза и почты в/из воздушного судна

ИОТ 12-684-16

ИЖЕВСК 2016

«СОГЛАСОВАНО»
Представитель ППО
авиаработников ОАО «Ижавиа»
_____
«19» 02 2016г.

«УТВЕРЖДАЮ»
Генеральный директор
ОАО «Ижавиа»
_____ А.В. Городилов
«25» 02 2016г.

ИНСТРУКЦИЯПО ОХРАНЕ ТРУДА

загрузчика-выгрузчика при транспортировке, погрузке и выгрузке груза и почты в/из воздушного судна

ИОТ 12 - 684 - 16

1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ.

1.1. К работе загрузчиком – выгрузчиком допускаются лица не моложе 18 лет мужского пола, прошедшие медицинский осмотр, вводный и первичный на рабочем месте инструктажи по охране труда. Не реже одного раза в три месяца загрузчик - выгрузчик независимо от стажа работы должен проходить повторный инструктаж по безопасности труда, при перерыве в работе более чем на 30 календарных дней, загрузчик - выгрузчик должен пройти внеплановый инструктаж по безопасности труда. Загрузчик - выгрузчик не прошедший инструктажи по охране труда к самостоятельной работе не допускаются.

1.2. Загрузчик-выгрузчик обязан:

– соблюдать требования охраны труда;

– правильно применять средства индивидуальной и коллективной защиты;

– проходить обучение безопасным методам и приемам выполнения работ и оказанию первой помощи пострадавшим на производстве, инструктаж по охране труда, стажировку на рабочем месте, проверку знаний требований охраны труда;

– немедленно извещать своего непосредственного или вышестоящего руководителя о любой ситуации, угрожающей жизни и здоровью людей, о каждом несчастном случае, происшедшем на производстве, или об ухудшении состояния своего здоровья, в том числе о проявлении признаков острого профессионального заболевания (отравления);

– проходить обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (в течение трудовой деятельности) медицинские осмотры, другие обязательные медицинские осмотры, а также проходить внеочередные медицинские осмотры по направлению работодателя в

случаях, предусмотренных Трудовым Кодексом и иными Федеральными Законами.

1.3. Загрузчик – выгрузчик должен выполнять работу, по которой обучен и проинструктирован по охране труда и на выполнение которой он имеет задание; выполнять требования инструкции по охране труда, правила внутреннего трудового распорядка.

1.4. Загрузчику - выгрузчику запрещается пользоваться инструментом, приспособлениями и оборудованием, безопасному обращению с которыми он не обучен.

1.5. При выполнении загрузчиком – выгрузчиком своих должностных обязанностей на перроне на него могут действовать следующие неблагоприятные производственные факторы:

– движущиеся самолеты, вертолеты, спецтранспорт, самоходные механизмы, подвижные части производственного оборудования;

– выступающие части планера ВС и его оборудования (консоли плоскостей, острые кромки антенн, створки люков);

– струи отработанных газов авиадвигателей и предметы, попавшие в них;

– воздушные всасывающие потоки, движущиеся с большой скоростью (зона сопел авиадвигателей);

– повышенное скольжение (вследствие обледенения, увлажнения, замасливания поверхностей лестниц трапов и покрытий мест стоянок);

– возможность падения самоходного трапа, опрокидывание, столкновение;

– предметы, находящиеся на поверхности места стоянки ВС (шланги, кабели, тросы заземления и др.);

– падающие предметы багажа;

– загромождение рабочих зон багажных отсеков;

– неудобная рабочая поза в багажных отсеках;

– острые кромки, заусенцы и шероховатости на поверхностях оборудования, инструментах, багажа;

– повышенный уровень шума;

– повышенная или пониженная температура, влажность и подвижность воздуха;

– повышенное содержание вредных веществ в воздухе рабочей зоны;

– физические перегрузки;

– повышенный уровень электромагнитных излучений;

– недостаточная освещенность рабочей зоны, места стоянки ВС, перрона;

– слепящее действие от прожекторного освещения, света фар самолетов, спецтранспорта;

1.6. Загрузчик-выгрузчик во время работы должен пользоваться спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты от

воздействия факторов производственной среды. В соответствии с действующими нормами работнику выдается:

Наименование средств индивидуальной защиты	Единица измерения	Количество на год
Головной убор летний	2	2
Костюм летний для работников ГА сигнальный 3 класса защиты	2	2
Футболка хлопчатобумажная	2	1
Куртка для работников гражданской авиации на утеплителе объемном синтетическом сигнальная 2 класса защиты	1	2
Брюки для работников гражданской авиации на утеплителе объемном синтетическом	1	3
Жилет утепленный	1	3
Шапка-ушанка	1	4
Ботинки кожаные на натуральном меху с жестким подноском на маслобензостойкой подошве	1	3
Ботинки кожаные с жестким подноском на маслобензостойкой подошве	1	2
Сапоги резиновые	1	2
Плащ влагозащитный сигнальный 3 класса защиты	дежурный	
Жилет сигнальный 2 класса защиты	1	1
Перчатки с полимерным покрытием	24	1
Перчатки защитные утепленные	6	2
Рукавицы меховые с кожаным наладонником	1	1
Наушники противошумные с эффективностью не менее 31 дБ А	1	5
Полуботинки кожаные с перфорацией с металлическим подноском на маслобензостойкой подошве	1	3

1.7. Для предупреждения возможности возникновения пожара загрузчик – выгрузчик должен соблюдать требования пожарной безопасности сам и не допускать нарушений со стороны других работников.

1.8. Загрузчик - выгрузчик должен соблюдать установленный режим труда и отдыха.

1.9. Для предупреждения заболеваний загрузчику - выгрузчику следует знать и соблюдать правила личной гигиены.

1.10. В случае заболевания, плохого самочувствия, недостаточного отдыха загрузчику - выгрузчику следует сообщить о своем состоянии непосредственному руководителю и обратиться за медицинской помощью.

1.11. Загрузчик – выгрузчик участвует в проведении учебы по оказанию доврачебной помощи один раз в год.

1.12. При несчастном случае работник должен:

– немедленно организовать первую помощь пострадавшему и при необходимости доставку его в медико-санитарную часть (тел. 6-03);

– принять неотложные меры по предотвращению развития аварийной или иной чрезвычайной ситуации и воздействия травмирующих факторов на других лиц;

– сохранить до начала расследования несчастного случая обстановку, какой она была на момент происшествия, если это не угрожает жизни и здоровью других лиц и не ведет к катастрофе, аварии или возникновению иных чрезвычайных обстоятельств, а в случае невозможности ее сохранения – зафиксировать сложившуюся обстановку (составить схемы, провести фотографирование или видеосъемку, другие мероприятия);

– немедленно проинформировать о несчастном случае непосредственного руководителя или иное уполномоченное должностное лицо.

1.13. Загрузчик - выгрузчик должен уметь оказать первую помощь, пользоваться медицинской аптечкой.

1.14. Запрещено нахождение работников в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения, а также распитие спиртных напитков, потребление наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических средств на рабочем месте и в рабочее время.

1.15. Загрузчик - выгрузчик, допустивший нарушение или невыполнение требований инструкции по охране труда, рассматривается как нарушитель производственной дисциплины и может быть привлечен к дисциплинарной ответственности, а в зависимости от последствий – и к уголовной; если нарушение связано с причинением вреда предприятию материального ущерба, то виновный может привлекаться к материальной ответственности в порядке установленном законодательством России.

2. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕД НАЧАЛОМ РАБОТЫ.

2.1. Перед началом работы загрузчик - выгрузчик обязан пройти медицинский осмотр, надеть спецодежду, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты, которые должны быть исправны, комплектны, соответствовать сезону и назначению; одежда должна быть застегнута на все пуговицы, волосы заправлены под головной убор.

2.2. Ознакомиться с объектом погрузочно-разгрузочных работ.

2.3. Осмотреть и привести в порядок рабочее место, обращая внимание на наличие льда, разлитого масла и посторонних предметов, могущих вызвать повышенное скольжение или служить препятствием для работы.

2.4. Проверить исправность подручных средств (инструмент, приспособления), состояние и исправность упаковки и грузов.

3. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ВО ВРЕМЯ РАБОТЫ.

3.1. Загрузчик-выгрузчик, находясь на территории предприятия, должен быть предельно внимательным, осмотрительным, чтобы не попасть в выбоину, не споткнуться о предметы, которые могут быть на пути, и при

движении в плохих метеоусловиях, когда дороги покрыты льдом, мокрым снегом.

3.2. При выполнении работы загрузчик - выгрузчик не должен прикасаться к электрическим частям приборов, оборудования и оборванным или оголенным проводам.

3.3. Допустимые величины показателей тяжести:

Факторы трудового процесса	мужчины	женщины
Подъем перемещение (разовое) тяжести постоянно в течении рабочей смены	до 15 кг	до 7 кг
Суммарная масса грузов, перемещаемых в течении каждого час смены: с рабочей поверхности	до 870 кг	до 350 кг
с пола	до 435 кг	до 175 кг

3.4.Запрещается находиться на расстоянии:

– менее 50 м в направлении выхода газов из двигателей ВС;

– менее 10 м перед воздухозаборником авиадвигателя;

– менее 20 м при работе бортовых радиолокационных станций самолетов, стоящих на стоянках.

3.5.Не следует приближаться на расстояние менее 80 м сзади рулящего самолета, а также на расстояние менее 50 м к вертолетам с работающими двигателями.

3.6. На месте производства погрузочно-разгрузочных работ посторонних лиц не должно быть. При работе группой грузчиков назначается старший рабочий или бригадир.

3.7. Укладывать груз в штабеля нужно так, чтобы обеспечить их устойчивость. Укладку груза в кузов автомобиля необходимо производить равномерно по всему кузову и обеспечить его устойчивость. Укладку штучного груза производить так, чтобы при движении груз не перемещался по полу кузова. Для этого между отдельными местами груза вставлять деревянные прокладки. Лица, сопровождающие груз должны находиться в кабине автомобиля. Не допускается перевозка людей в кузове автомобиля. При переносе

3.8. При переносе длинномерного груза группой рабочих надо идти в ногу со всеми. Поднимать и опускать груз по команде старшего рабочего или бригадира. При погрузке и разгрузке длинномерных грузов вручную пользоваться покатами надлежащей прочности. Выполнять эту работу группой грузчиков не менее двух человек.

3.9. При транспортировке баллонов следует соблюдать следующие правила:

- баллоны с кислородом, ацетиленом и другими газами перемещать на специальных носилках или тележках.

- при перемещении баллонов со сжатым газом, барабанов с карбидом кальция, а так же материалов в стеклянной посуде не допускать ударов и толков.

- баллоны с газом должны быть закрыты колпачками, чистыми, не допускать попадания на них масел.

3.10. Загрузчик – выгрузчик в процессе выполнения своей работы обязан соблюдать правила пожарной безопасности, знать и уметь пользоваться средствами пожаротушения.

4. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ.

4.1. При возникновении пожара необходимо немедленно сообщить в пожарную охрану аэропорта по тел. 6-01, 3-01; до прибытия пожарной команды организовать тушение пожара, применяя первичные средства пожаротушения, если это не сопряжено с риском для жизни.

4.2. Загрузчик-выгрузчик должен уметь оказать первую медицинскую помощь пострадавшему при несчастном случае.

4.3. Оказание первой помощи при неотложных состояниях пострадавшему осуществляется согласно разработанной «Инструкции по оказанию первой помощи при неотложных состояниях и проведению сердечно-легочной реанимации», утвержденной генеральным директором ОАО «Ижавиа» 11.11.2015.

4.4. При несчастном случае, отравлении, внезапном заболевании необходимо немедленно оказать первую помощь пострадавшему, вызвать врача или помочь доставить пострадавшего к врачу, а затем сообщить руководителю о случившемся.

5. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПО ОКОНЧАНИИ РАБОТЫ.

5.1. После окончания работы загрузчику - выгрузчику необходимо выполнить следующее:

– в здравпункте аэровокзала пройти проверку физического состояния;

– переодеться в чистую одежду, выполнив правила личной гигиены.

5.2. О всех замечаниях по работе сообщить должностному лицу.

Перечень
документов, использованных при разработке
инструкции по охране труда.

1. Методические рекомендации по разработке инструкций по охране труда в организациях гражданской авиации, утвержденные распоряжением МТ РФ от 25.04.2002 г. № НА-141-р.

2. ГОСТ 12.0.003-74 ССБТ "Опасные и вредные производственные факторы".

3. СП 2.2.2.1327-03 «Гигиенические требования к организации технологических процессов, производственному оборудованию и рабочему инструменту».

Начальник СОПАП _____ А.Н. Чурилова

Согласовано:
Начальник отдела охраны труда _____ А.В. Кулигина

Начальник юридической службы _____ Е.Л. Дудина

УТВЕРЖДАЮ
Генеральный директор ОАО «Ижавиа»
_____ А.В. Городилов
«16» _____ 2014г.

ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ
агента по ОПГАП,загрузчика-выгрузчика СОПАП
по коммерческому обслуживанию опасного груза (ОГ)

№№ п\п	Наименование места	Наименование работ	Наименование и последовательность операций	Технические средства
1.	Кабинет диспетчера по ОПГАП	Выдача разрешения на отправку ОГ	1.1.Грузоотправитель запрашивает разрешение на отправку ОГ 1.2.Заполняет заявление на разрешение на отправку ОГ 1.3.Подписывает заявление генеральным директором предприятия	Телефон, непосредственно
2.	Грузовой склад	Прием ОГ на склад	2.1. Агент по ОПГАП производит наружный осмотр 2.2.Проверяет наличие пломб 2.3.Проверяет наличие на каждом отдельном месте транспортной маркировки, знаков опасности 2.4.Производит взвешивание ОГ 2.5.Вызывает инспектора САБ 2.6.Инспектор САБ досматривает ОГ, дает	Непосредственно, весы, итероскоп

			разрешение на отправку ОГ и наклеивает стикер на каждое место	
3.	Грузовой склад	Оформление документов на ОГ	3.1.Грузоотправитель совместно с агентом ОПГАП декларацию отправителя на ОГ и лист контроля ОГ в соответствии с «Технической инструкцией по безопасной перевозке ОГ по воздуху» 3.2.Грузоотправитель заполняет «Заявку грузоотправителя» 3.3.Агент по ОПГАП на основании подписанного заявления и заявки грузоотправителя заполняет грузовую авианакладную(ТКП) 3.4.Агент по ОПГАП регистрирует ОГ в журнале отправки грузов 3.5.Агент по ОПГАП заполняет ПГВ в шести экземплярах 3.5.Агент ОПГАП докладывает диспетчеру ПДГ	Непосредственно телефон
4.	Грузовой склад	Погрузка ОГ на транспортное средство	4.1.Загруз-выгрузчик получает от агента по ОПГАП документы на ОГ, расписывается в ПГВ, ставит номерной штамп и возвращает один экземпляр 4.2.Руководит подъездом транспортного средства к сладу №3 4.3.Загрузчик-выгрузчик грузит ОГ на транспортное средство отдельно от остального груза 4.4.Загрузчик-выгрузчик сопровождает ОГ до ВС 4.5.Руководить отъездом транспортного средства от	Непосредственно

			склада №3	
5.	Перрон стоянка ВС	Загрузка ОГ в ВС	5.1.Загрузчик-выгрузчик руководит подъездом транспортного средства к борту ВС 5.2.Устанавливает после подъезда упорные колодки под заднее колесо транспортного средства 5.3.Докладывает агенту по ОПГАП о начале загрузки 5.4. Передает бортпроводнику документы на ОГ и ПГВ в пяти экземплярах 5.5.Загружает, ОГ в багажник ВС отдельно от остального груза в последнюю очередь ближе к багажной двери ВС, швартует швартовочными сетками 5.5.Бортпроводник расписывается и ставит номерной штамп ПГВ о принятии ОГ, возвращает один экземпляр загрузчику-выгрузчику 5.6.Загрузчик-выгрузчик докладывает об окончании загрузки ОГ агенту по ОПГАП 5.7.Убирает упорные колодки из под заднего колеса транспортного средства 5.8.Руководит отъездом транспортного средства от ВС 5.9.Загрузчик-выгрузчик передает экземпляр ПГВ диспетчеру ОПП	Непосредственно рация

6.	Грузовой склад перрон стоянка ВС	Выгрузка ОГ из ВС	6.1.Агент по ОПГАП получает информацию от диспетчера ПДГ о наличии на борту ВС ОГ 6.2.Агент по ОПГАП дает задание загрузчику-выгрузчику на разгрузку ОГ 6.3.Загрузчик-выгрузчик руководит подъездом транспортного средства к ВС 6.4.Устанавливает упорные колодки под заднее колесо транспортного средства 6.5.Докладывает агенту по ОПГАП о начале выгрузки ОГ из ВС 6.6.Получает от бортпроводника документы на ОГ 6.7.Выгружет ОГ из ВС в первую очередь отдельно от остального груза 6.8.Расписывается и ставит номерной штамп в ПГВ о получении ОГ 6.9.Возвращает один экземпляр ПГВ бортпроводнику 6.9.Докладывает агенту по ОПГАП об окончании выгрузки 6.10.Убирает упорные колодки из под заднего колеса транспортного средства 6.11.Руководит отъездом транспортного средства от ВС 6.12.Сопровождает ОГ на грузовой склад	Телефон рация непосредственно
7.	Грузовой склад	Размещение ОГ	7.1. Загрузчик-выгрузчик руководит подъездом к	непосредственно

		на склад	складу №2 7.2.Передает документы на ОГ агенту по ОПГАП 7.3.Выгружает и размещает ОГ на складе №2 отдельно от остального груза 7.4.Руководит отъездом от склада №2	
8.	Грузовой склад	Регистрация ОГ и выдача ОГ получателю	8.1.Агент по ОПГАП регистрирует ОГ в журнале поступления грузов 8.5.Информирут грузополучателя о прибытии ОГ 8.6.Агент по ОПГАП выдает грузополучателю ОГ по доверенности или паспорту 8.7.Агент по ОПГАП делает отметку в журнале поступления груза о выдаче ОГ	

Начальник СОПАП А.Н. Чурилова

УТВЕРЖДАЮ
Генеральный директор ОАО «Ижавиа»
А.В.Городилов
21 марта 2012 г.

ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ
загрузчика-выгрузчика СОПАП при обслуживании пассажиров

№№ пп	Наименование работ	Наименование и последовательность операций	Тех. средства выполнения работ
1	2	3	4
1	Подготовка к работе	1.1. Пройти медосвидетельствование на допуск к управлению средствами перронной механизации. 1.2. Пройти инструктаж по технике безопасности 1.3. Ознакомиться с планом полетов 1.4. Проверить техническое состояние самоходных механизмов (исправность рулевого управления, тормозов, сигнализации, освещения) 1.5. Осмотреть самоходный механизм и в случае необходимости привести его в надлежащее состояние (очистить от снега, грязи и т.п.)	Стартовый медпункт Комната диспетчеров Комната диспетчеров Перрон Перрон

2.	Порядок обслуживания при вылете ВС	2.1. Устанавливает электротрап к ВС под руководством другого загрузчика-выгрузчика. В осенне-зимний период (далее – ОЗП) раскладывает к трапам противоскользящие коврики.	Место стоянки ВС
		2.2. В случае установки автотрапа руководит подъездом к ВС.	ВС
		2.3. Подает самоходный механизм в багажное отделение.	Багажное отделение
		2.4. В зоне досмотра пассажиров и багажа снимает багаж с интроскопа и в багажном отделении загружает его на электрокар.	Зона досмотра Багажное отделение
		2.5. При погрузке багажа на самоходный механизм следит за наличием на каждом месте багажной бирки и состоянием упаковки. При обнаружении неисправностей в упаковке багажа и отсутствия бирок докладывает об этом агенту по ОПП.	Багажное отделение Диспетчерская
		2.6. После окончания регистрации заполняет багажную ведомость и расписывается в ней, заверяя своим штампом. Один экземпляр ведомости передает агенту по ОПП.	Диспетчерская
		2.7. Уточняет у диспетчера ОАП номер ВС и номер стоянки. 2.8. Получает от диспетчера по центровке информацию о номерах багажников для загрузки багажа и о порядке загрузки.	Диспетчерская Диспетчерская
		2.9. Транспортирует багаж к ВС, соблюдая при этом схему движения и правила безопасности движения механизмов по аэродрому. 2.10. Останавливает самоходный механизм (электрокар) на расстоянии не ближе 10 м. от ВС, проверив наличие под колесами	Перрон Место стоянки ВС Место стоянки ВС

		ВС тормозных колодок, подъезжает к нему под руководством другого загрузчика-выгрузчика, котрый далее устанавливает упорные колодки к электрокару. Примечание: Скорость движения механизмов при подъезде к обслуживаемому ВС, отъезда от него и маневрирования в зоне обслуживания не должна превышать 5 км\час. Скорость движения механизмов по перрону и местам стоянок ВС должна быть не более 20 км\час, а в остальных зонах аэродрома – не более 40 км\час.	
		2.11. Сообщает бортпроводнику (члену экипажа) о начале загрузке багажа. Бортмеханик (член экипажа) открывает двери багажных отделений.	ВС
		2.12. Осматривает багажник ВС и о замеченных неисправностях (отсутствие швартовочных сеток, освещения, неисправности пола, загрязнения) докладывает бортмеханику ВС для принятия мер.	ВС
		2.13. Производит загрузку в присутствии бортпроводника (члена экипажа) и размещение багажа в ВС, согласно схеме загрузке или указанием диспетчера по центровке. Осуществляют швартовку багажа швартовочными сетками.	ВС
		2.14. При загрузке багажа совместно с бортпроводником подсчитывает количество мест багажа по каждому пункту разгрузки. Отдельно подсчитывает багаж пассажиров Бизнес-класса, а также багаж, отправляемый по досылочной накладной. При этом отмечает в багажной ведомости номер багажника, в который загрузили вышеуказанный багаж.	ВС Комната агентов ОПП

		2.15. Получает расписку бортпроводника в багажных ведомостях о приеме багажа и передает ему два экземпляра багажной ведомости. В случае несоответствия фактически загруженного количества мест багажа делает соответствующую запись на всех экземплярах в графе «Служебные отметки».	ВС
		2.16. Сообщает бортмеханику (член экипажа) об окончании загрузки и швартовки багажа. Бортмеханик (член экипажа) закрывает двери багажных отделений.	ВС
		2.17. При наличии пассажиров в кресле-коляске, носилочного больного, транспортировку в ВС осуществляют вручную, совместно с другим загрузчиком-выгрузчиком до посадки всех пассажиров.	ВС
		2.18. После закрытия дверей багажного отделения ВС, убирает от электрокара упорные колодки и под руководством другого загрузчика-выгрузчика, возвращается на свое рабочее место (багажное отделение). Докладывает агенту по ОПП об окончании загрузки и передает ему багажную ведомость.	ВС
		2.19. После посадки пассажиров Бизнес-класс, по команде бортмеханика, загрузчик-выгрузчик убирает противоскользящие коврики, отгоняет трап от ВС и возвращается на место стоянки к аэровокзалу. Бортмеханик закрывает входные двери ВС.	Аэровокзал

3.	Порядок обслуживания рейса при прилете ВС	3.1. Устанавливает трап к ВС под руководством другого загрузчика-выгрузчика. В осенне-зимний период (далее – ОЗП) раскладывает к трапам противоскользящие коврики. Бортмеханик открывает входные двери ВС.	Перрон Место стоянки ВС
		3.2. В случае установки автотрапа руководит подъездом к ВС. Бортмеханик (член экипажа) открывает входные двери ВС.	Место стоянки ВС
		3.3. Подает самоходный механизм (электрокар) к месту стоянки ВС, соблюдая при этом схему движения и правила безопасности движения механизмов по аэродрому, устанавливает к ВС под руководством другого загрузчика-выгрузчика, который далее устанавливает упорные колодки к электрокару.	Место стоянки ВС ВС
		3.4. Получает от бортпроводника багажную ведомость и информацию, в каких багажниках находится багаж.	ВС
		3.5. Открывает дверь багажного отделения ВС. Выгружает багаж из ВС, подсчитывает совместно с бортпроводником количество мест багажа, осматривая состояние его упаковки и проверяя наличие багажных бирок.	ВС
		3.6. Сверяет фактическое количество мест багажа с данными, указанными в багажной ведомости.	ВС
		3.7. Расписывается в двух экземплярах багажной ведомости о багаже, один из которых возвращает бортпроводнику. При обнаружении повреждений в упаковке багажа, отсутствие бирок, а также несоответствие количества мест багажа данным, указанным в багажной ведомости, делает об этом отметку в багажной ведомости и просит бортпроводника расписаться в ней и присутствовать при составлении акта.	ВС
		3.8. Убирает упорные колодки от электрокара и отъезжает от ВС под руководством другого загрузчика-выгрузчика, транспортирует багаж	ВС, перрон, Аэровокзал

		к месту его выдачи. 3.9. Выгружает багаж с самоходного механизма для выдачи его пассажирам. 3.10. При выдаче багажа пассажирам сверяет корешки багажных бирок по номерам с номерами бирок, находящихся на багаже. 3.11. Электрокар устанавливает в багажное отделение.	Аэровокзал Аэровокзал Аэровокзал Багажное отделение
4.	Снятие багажа пассажиров, не явившихся на посадку в ВС	4.1. Получает от агента по ОПП информацию о не явившихся пассажирах на посадку по «сетке-шахматке» (регистрационный номер пассажира). 4.2. Устанавливает по ведомости регистрации номера багажных бирок и снимает багаж с рейса. 4.3. Сообщает агенту по ОПП о снятии багажа и делает соответствующую запись в багажной ведомости.	Комната агентов по ОПП Багажное отделение Комната агентов по ОПП
5.	Транспортировка мусора от ВС	По команде диспетчера по ОАП и под руководством другого загрузчика-выгрузчика, транспортирует мусор (пластиковые мешки) от зоны обслуживания ВС к месту складирования мусора.	Место стоянки ВС Перрон
6.	Подведение итогов работы	6.1. Подсчитывает количество отрывных талонов багажных бирок, сверяет результаты с записями в багажной ведомости. 6.2. Докладывает диспетчеру по ОАП о выполненной работе.	Аэровокзал Диспетчерская
7.	Передача смены	7.1. Приводит в порядок рабочее место. 7.2. Расписывается в книге приема и передачи смены. 7.3. Проходит медицинское освидетельствование.	Багажное отделение Комната загрузчиков-выгрузчиков Стартовый медпункт

Начальник СОПАП А.Н. Чурилова

ОАО «Ижавиа»

Т Е Х Н О Л О Г И Я

обслуживания вылетающих и прибывающих пассажиров
в аэропорту «Ижевск»

г. Ижевск

УТВЕРЖДАЮ
Генеральный директор
ОАО «Ижавиа»
А.В. Городилов
03 мая 2012 года

ТЕХНОЛОГИЯ

обслуживания вылетающих и прибывающих пассажиров в аэропорту «Ижевск».

РАЗДЕЛ 1. Технология обслуживания вылетающих пассажиров из аэропорта «Ижевск»

Технологическая
схема обслуживания вылетающих пассажиров:

Прибытие из города 1.

↓

Регистрация авиабилетов и оформление багажа вылетающих пассажиров 2.

↓

Организация проведения предполетного досмотра 3.

↓

Сбор и посадка пассажиров в автобус 4.

↓

Доставка пассажиров к ВС 5.

↓

Производство посадки пассажиров на борт ВС 6.

↓

Транспортировка и погрузка багажа в самолет 7.

КОПИЯ ВЕРНА
Приемная ОАО «Ижавиа»
Для документов

ТЕХНОЛОГИЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВЫЛЕТАЮЩИХ И ПРИБЫВАЮЩИХ ПАССАЖИРОВ В АЭРОПОРТУ ИЖЕВСК.

1.1. Общие положения.

1.1.1 Регистрация билетов и оформление багажа вылетающих пассажиров в аэропорту «Ижевск» осуществляется только основным методом регистрации с использованием автоматизированной системы регистрации оформления пассажиров и багажа АС «Астра» и начинается за 2 часа до вылета и заканчивается за 40 минут до времени отправления, указанного в билете.

1.1.2. При регистрации пассажиров и оформления багажа пассажир обязан предъявить для взвешивания весь багаж, предназначенный для перевозки, кроме вещей, находящихся при пассажире и которые он может провозить сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа без взимания оплаты (перечень указан в п. 135 приказ МТ РФ №82 от 28.06.07).

1.1.3. В установленное время диспетчер СОПАП дает указание дежурной справочного бюро на объявление о начале регистрации. В объявлении указывается номер рейса, аэропорт назначения, номер стойки регистрации, авиакомпания-перевозчик. В течении всего времени регистрации дежурная справочного бюро периодически повторяет информацию о проведении регистрации.

1.2. Регистрация авиабилетов и оформление багажа вылетающих пассажиров.

1.2.1. Процесс регистрации авиабилетов пассажиров и оформления багажа идет параллельно с предполетным контролем безопасности после объявления дежурной справочного бюро о начале регистрации, посадки и досмотра с указанием номера рейса, маршрута и авиакомпании, выполняющей рейс.

Регистрация авиабилетов и оформление багажа делится на три этапа: регистрацию, подведение и передачу итогов регистрации.

Регистрация авиабилетов и оформление багажа пассажиров основным методом производится в операционном зале аэровокзала на секции регистрации, которые оборудованы:

- стойкой для регистрации билетов, оборудованной АС «Астра»;
- электронными весами;
- информационным табло указателя номера рейса, пункта назначения;
- наименование авиакомпании, времени окончания регистрации;
- принтера для печатания посадочных талонов.

1.2.2. Регистрация билетов и оформление багажа, вылетающих пассажиров всех рейсов, осуществляется только основным методом с использованием АС «Астра».

1.2.3 Расчет коммерческой загрузки ВС, расчет центровки ВС производятся в соответствии с требованиями «Руководства по центровке и загрузке самолетов гражданской авиации СССР» (РЦЗ-83) от 14.11.83г.

1.2.4 Сведения о пассажирах и багаже (в т. ч. по классам обслуживания, - при их наличии) автоматически заносится в пассажирскую ведомость, а сведения о багаже в багажную ведомость. Пассажирская ведомость распечатывается:

- в одном экземпляре для рейсов, выполняемых без промежуточных посадок (остается в аэропорту отправления для контроля отправок);
- в двух экземпляров для рейсов, выполняемых с промежуточными посадками (первый остается в аэропорту отправления, второй вручается бортпроводнику ВС для контроля явки пассажиров на посадку в промежуточных аэропортах);
- в количестве экземпляров, установленных авиакомпанией-перевозчиком и согласованном с аэропортом (независимо от количества пунктов посадки).

1.2.5. Пассажиры, вылетающие «бизнес-классом», проходят регистрацию авиабилетов и оформление багажа:

- в зале повышенной комфортности на рейсах ОАО «Ижавиа»;

Обслуживание пассажиров следующих через зал повышенной комфортности производится по утвержденной технологии.

1.2.6. Подготовка к регистрации билетов и оформлению багажа начинается не позднее, чем за пять минут до начала регистрации, в течение которых агент (группа регистрации) должен:

- получить у диспетчера СОПАП разрешение на регистрацию рейса, уточнить номер борта самолета, место стоянки, время отправления, количество пассажирских мест на ВС, возможное ограничение по коммерческой предельной коммерческой загрузке или по креслам, другие возможные ограничения;
- включить компьютер с АС «Астра» и запустить;
- поднять шторки багажных проемов;
- «обнулить» показания электронных весов;
- проверить исправность средств связи, оборудования стойки регистрации и наличия необходимой документации (бланков посадочных талонов, бирок «ручная кладь», «стекло» и т.д.;
- вписаться в систему, выбрать требуемый рейс, регистрация которого будет осуществляться, вызвать на экран «списки пассажиров» и ознакомиться с информацией

по каждому пассажиру, для предварительного анализа возможных по регистрации ситуаций;

- доложить диспетчеру СОПАП о начале регистрации авиабилетов и оформления багажа;

- дать указание дежурной справочного бюро об объявлении регистрации пассажиров и оформлении багажа на соответствующий рейс с указанием стойки регистрации;

1.2.7. Регистрация билетов и оформление багажа осуществляется в следующем порядке:

- агент предлагает пассажирам предъявить билеты с гарантированной датой вылета и документы, удостоверяющие личность пассажира, а так же вещи, подлежащие перевозке, в первую очередь то, что пассажир желает взять с собой в салон самолета. При обращении пассажира «бизнес-класса» направляет его в Зал повышенной комфортности;

- пассажиры в порядке очередности устанавливают свои вещи (подлежащие взвешиванию) на весы и предъявляют билеты.

Агент:

- осматривает упаковку вещей, проверяет её прочность, исправность, размеры каждого места предъявляемого багажа;

- вносит в билет вес ручной клади и багажа, количество мест багажа. Для сверхнормативного багажа или громоздких предметов агент делает запись «доплата»;

- проверяет правильность оформления билета (наличие записи аэропорта назначения, номера рейса, даты отправления и т.д.);

- сверяет фамилию и имя, записанные в авиабилете с документами, удостоверяющими личность. В случае отсутствия паспортных данных производит необходимую корректировку в системе;

- делает в билете отметку о регистрации, заверяя её действительность личным штампом;

- осуществляет регистрацию билета и оформление багажа с использованием АС «Астра», прикрепляет к каждому месту багажа бирки «на ручную кладь» и «багаж»;

- изымает полетный купон, выдает посадочный талон и отрывные талоны багажных бирок и направляет пассажира вместе с багажом и ручной кладью к выходу № 1 для досмотра и посадки. Отрывные корешки багажных бирок прикрепляются к обложке авиабилета. Сообщает пассажиру номер предоставляемого места в салоне самолета;

1.2.8. Пассажир ВС имеет право провоза своего багажа в пределах установленной нормы без дополнительной платы.

Норма бесплатного провоза багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажире

(ручная кладь) на рейсах «Ижавиа» составляет 20 кг. (за исключением перевозки животных).

1.2.9. Вес одного места зарегистрированного багажа не должен превышать пятьдесят килограммов. Багаж, превышающий этот вес, является тяжеловесным.

1.2.10. Габариты одного места зарегистрированного багажа не должны превышать 203 см по сумме трех измерений. Багаж, превышающий указанные размеры, является негабаритным (за исключением лыж).

1.2.11. В качестве ручной клади принимаются вещи, вес которых не превышает 5 кг, габариты не превышают размеров 100 см по сумме трех измерений и позволяют безопасно разместить их в салоне ВС.

1.2.12. В случае превышения нормы бесплатного провоза багажа направляет пассажира в кассу для оплаты провоза сверхнормативного багажа. По возвращении пассажира агент изымает купон квитанции, передает пассажиру корешки багажных бирок и посадочный талон.

1.2.13. Сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа и без взимания платы пассажир имеет право провозить следующие вещи, если они находятся при пассажире и не вложены в багаж:

- дамская сумочка или портфель;
- папка для бумаг;
- зонтик;
- трость;
- букет цветов;
- верхняя одежда;
- печатное издания для чтения в полете;
- детское питание для ребенка во время полета;
- телефон сотовой связи;
- фотоаппарат;
- видеокамера;
- портативный компьютер;
- костюм в портпледе;
- детская люлька при перевозке ребенка;
- костыли, носилки или кресло-коляска при перевозке пассажира с ограниченной подвижностью.

Вещи, указанные в настоящем пункте, не предъявляются для взвешивания, не подлежат оформлению и не маркируются бирками (выписка из приказа МТРФ №82 от

28.06.2007г.)

1.2.14. Регистрация групповой перевозки производится в соответствии с общими правилами, с учетом следующих особенностей:

- когда двое или более пассажиров, перевозятся как одна группа или путешествуют одним и тем же рейсом к общему пункту назначения, присутствуют на регистрации в одно и тоже время, им разрешается общая норма бесплатного багажа, равная сочетанию индивидуальных норм бесплатного багажа (объединенный багаж);
- при объединении багажа, общий багаж указывается только в одном из билетов членов группы;

1.2.15. По окончании регистрации билетов агент, проводивший регистрации, обязан:

- сообщить диспетчеру СОПАП о завершении регистрации;

Диспетчер должен:

- закрыть регистрацию рейса в системе по её завершению;
- распечатать пассажирскую и багажную ведомости;
- указать в багажной ведомости номер багажника и отсека, куда грузить багаж, груз, почту;
- передать багажную ведомость загрузчикам-выгрузчикам с указанием транспортировки и загрузки в ВС времени отправления;
- передать экземпляр пассажирской ведомости и ЦГ агенту осуществляющему посадку пассажиров на рейс.

После завершения посадки агент, осуществляющий регистрацию рейса и посадку пассажиров в самолёт, подготавливает к передаче, по счету полетные купоны, а также квитанции платного багажа, предварительно повторно проверив правильность их изъятия, техникам по учёту перевозочной документации.

1.3. Организация проведения предполетного досмотра.

1.3.1. Процедура оформления пассажиров вылетающего рейса начинается с предполетного контроля безопасности. Предполетный досмотр (далее - досмотр) пассажиров и багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах проводятся сотрудниками службы авиационной безопасности (САБ) с участием сотрудников органов внутренних дел на транспорте, включая кинологов, прошедших соответствующую специальную подготовку и имеющих сертификат (свидетельство, со служебными собаками).

1.3.2. При досмотре применяются технические и специальные средства, сертифицированные в установленном порядке. Досмотр проводится после регистрации

пассажиров. Досмотр вещей, находящихся при пассажире, проводится в присутствии пассажира. Досмотр багажа производится как в присутствии пассажира, так и в его отсутствии.

1.3.3. Досмотр багажа в отсутствии пассажира, связанный с необходимостью вскрытия багажа, по совместному решению руководителей службы авиационной безопасности и линейного пункта полиции проводится комиссией, в состав которой входят сотрудники САБ и линейного пункта полиции, в присутствии двух свидетелей, а при необходимости и представителей иных государственных контрольных органов, осуществляющих различные виды контроля.

1.3.4. Перевозка багажа пассажиров, не явившихся на посадку, категорически запрещается.

1.3.5. Предполетный контроль безопасности пассажиров и ручной клади начинается с проверки наличия у пассажира авиабилета на данный рейс и дату вылета. Подтверждением прохождения предполетного контроля служит штамп инспектора группы досмотра в билете (за исключением случаев оформления билетов в электронном виде) и (или) посадочном талоне о прохождении предполетного досмотра.

1.3.6. Предполетный досмотр пассажиров обслуживаемых в зале повышенной комфортности проводится в пункте досмотра номер 2.

1.3.7. Досмотренный багаж подлежит маркировке номерными стикерами уполномоченными лицами служб авиационной безопасности. После прохождения досмотра зарегистрированный багаж принимается у пассажира персоналом СОПАП и сохранность обеспечивается перевозчиком до момента его выдачи.

1.3.8. В пункты досмотра допускаются только пассажиры очередных рейсов при наличии билета, оформленного в установленном порядке и документа, удостоверяющего личность пассажира.

1.3.9. Нахождение лиц, не связанных с обслуживанием пассажиров и организации пассажирских перевозок, в зонах контроля и пунктах досмотра категорически запрещается.

1.4. Сбор и посадка пассажиров в автобус.

1.4.1. Получив от ПДС информацию о готовности ВС, диспетчер
СОПАП дает указание агентам на посадку пассажиров в ВС и вызывает перронный автобус для доставки пассажиров к месту стоянки ВС.

1.4.2. Агент СОПАП перед посадкой пассажиров в автобус:
- проверяет исправность переговорного устройства (радиостанции);

- объявляет пассажирам порядок следования к ВС и посадки на него;
- сопровождает пассажиров из зоны досмотра в автобус или непосредственно к трапу ВС, не допуская контакта с посторонними лицами;
- по окончании посадки пассажиров в автобус дает сигнал водителю о закрытии дверей и сопровождает пассажиров в ВС;
- напоминает, что первыми к посадке приглашаются пассажиры детьми, инвалиды и престарелые люди.

1.4.3. Пассажиры, следующие на посадку, предупреждаются агентами о запрещении курения на перроне и у ВС.

1.5. Доставка пассажиров к вс

1.5.1. Схема движения пассажиров по перрону должна обеспечивать безопасность при передвижении.

1.5.2. При заполнении первого автобуса агент сопровождает пассажиров непосредственно к трапу ВС и производит посадку. Перед отправлением автобуса информирует пассажиров о номере рейса и маршруте следования рейса.

1.5.3. Вторым автобусом, вместе с остальными пассажирами пребывает агент, с документами рейса, в т. ч. служебной корреспонденцией (при наличии и сообщает окончательную информацию по рейсу). Передав сопроводительные документы рейса и необходимую информацию возвращается в аэровокзал.

1.6. Производство посадки пассажиров на борт вс.

1.6.1. До посадки пассажиров в ВС агент СОПАП на перроне должен:
- проверить исправность пассажирского трапа и правильность его установки в ВС;
- подняться на борт самолета, проверить пассажирский салон и кабину на предмет отсутствия посторонних лиц;
- получить подтверждение у экипажа о готовности ВС к принятию пассажиров;
- совместно с бортпроводником производить посадку пассажиров в ВС;
- объявить пассажирам о начале посадки и предложить приготовить посадочные талоны. Первыми к посадке приглашаются инвалиды, пассажиры с детьми и пожилые.

1.6.2. При проведении посадки на ВС агент у трапа обязан: проверить наличие посадочного талона с изъятием отрывного корешка посадочного талона, и пропустить пассажиров в ВС;
- не допускать курения пассажиров вблизи ВС;

- не допускать на ВС пассажиров, не предъявивших посадочный талон. Выяснить причину отсутствия талона с принятием необходимых мер;
- не допускать на ВС пассажиров не прошедших досмотр.

1.6.3. По окончанию посадки агент обязан:

- уточнить у бортпроводника количество пассажиров находящихся в салоне ВС, сверить итоги посадки с данными регистрации и сводно-загрузочной ведомости, но не позднее, чем за 15 мин. до закрытия дверей ВС;
- сообщить диспетчеру СОПАП данные о фактическом количестве пассажиров на борту ВС;
- организовать и проконтролировать снятие багажа пассажиров, не явившихся на посадку;
- внести во все экземпляры сводно-загрузочные ведомости в графу « Изменения в последнюю минуту» данные о количестве дополнительных пассажиров и багажа, название аэропорта, до которого дополнительно посажен пассажир, либо данные о количестве снятых пассажиров и багажа; заверить своей подписью правильность данных, внесенных в сводно-загрузочную ведомость;
- при отсутствии изменений в графе сводно-загрузочной ведомости «Изменения в последнюю минуту» написать «изменений нет» и расписаться;
- вручить экипажу (второму пилоту) три экземпляра сводно-загрузочной ведомости, внесенными в них записями (заверенные личной подписью), служебную корреспонденцию (при наличии), центровочный график с указанием времени окончания посадки.

1.6.4. Агент СОПАП к моменту окончания посадки пассажиров:

- определяет количество полетных купонов, квитанции платного багажа и вкладывает их в конверт;
- заполняет реквизиты по определенной форме;
- ставит на пассажирской ведомости оттиск личного штампа и свою подпись;
- передает техникам по учету перевозочной документации сводно-загрузочную ведомость, центровочный график, пассажирскую ведомость, багажную ведомость, почтово-грузовую ведомость, а также конверт с полетными, посадочными купонами и квитанциями платного багажа.

1.7. Транспортировка и погрузка багажа к вс

1.7.1 Транспортировка багажа к ВС производится по окончанию погрузки багажа на транспортное средство по пунктам разгрузки (по наименованию пунктов назначения

соответствующего рейса указанных на багажных бирках) и оформления соответствующих перевозочных документах (багажной ведомости).

1.7.2. Перед погрузкой багажа загрузчик-выгрузчик и бортпроводник совместно осматривают грузовые отсеки ВС и проверяют их готовность к погрузке багажа. Если грузовые отсеки загрязнены или в них имеются предметы, которые могут повредить упаковку багажа, а также, если отсеки не освещены, загружать багаж следует после приведения их в порядок.

1.7.3.В целях обеспечения необходимой центровки ВС и безопасности полетов погрузка багажа производится загрузчиком-выгрузчиком строго в соответствии со схемой загрузки и указаниями диспетчера по центровке.

1.7.4. Погрузка зарегистрированного багажа осуществляется загрузчиком-выгрузчиком в присутствии бортпроводника. В его отсутствие погрузка багажа категорически запрещается.

1.7.5. Багаж пассажиров следующих под контролем, а также групп детей, должен загружаться на ВС таким образом, чтобы была обеспечена его первоочередная выгрузка в аэропорту назначения.

1.7.6. Обнаруженные повреждения упаковки, зарегистрированные при погрузке, а также несоответствие фактического количества мест багажа количеству, указанному в багажной ведомости (принять меры к выяснению причины несоответствия) должны быть внесены в багажную ведомость, которые подписываются бортпроводником, принимающим багаж, сдавшим багаж.

1.7.7. Бортпроводник обязан присутствовать при закрытии грузовых отсеков после погрузки в них зарегистрированного багажа; по окончанию погрузки расписывается во всех экземплярах багажной ведомости за принятое количество мест багажа. Один экземпляр багажной ведомости остается у загрузчика-выгрузчика, а два других передаются бортпроводнику.

1.7.8. Незарегистрированный багаж (ручная кладь) доставляется к ВС пассажирами, загрузчики-выгрузчики выделяются для оказания помощи пассажирам для загрузки его ВС.

1.8. Снятие зарегистрированного багажа пассажира, не явившегося на посадку.

1.8.1. При не явке пассажиров на посадку после регистрации авиабилетов и оформления багажа, а так же пассажиров, не прибывших на посадку по другим причинам, багаж таких пассажиров и ручная кладь снимается с борта ВС, о чем информируется диспетчер СОПАП.

1.8.2. Агент СОПАП по регистрационному номеру, не явившегося на посадку пассажира, выявляет номера багажных бирок багажа и сообщает эти сведения загрузчику-выгрузчику для розыска и снятия багажа. Одновременно принимает дополнительные меры по розыску не явившегося пассажира (приглашение на посадку пофамильно).

При невозможности оперативно выявить регистрационный номер не явившегося на посадку пассажира, багаж такого пассажира определяется путем переписывания всех бирок на борту ВС.

1.8.3. Во избежание ошибок при снятии, багаж и ручная кладь проносятся по салону самолета.

1.8.4. В случае явки и досылки опоздавших пассажиров к самолету до отгона трапа, агент СОПАП досаживает пассажиров, информируя загрузчиков-выгрузчиков о необходимости загрузки снятого багажа и возврата ручной клади.

1.8.5. Перевозка багажа пассажиров, не явившихся на посадку, категорически запрещается.

РАЗДЕЛ II. ОРГАНИЗАЦИЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПРИЛЕТЕВШИХ ПАССАЖИРОВ.

2.1. Подготовка к обслуживанию.

2.1.1. Для обслуживания прилетающих пассажиров и обработки их багажа в аэропорту проводятся операции, связанные с приемом пассажиров (подготовка к встрече, доставка к аэровокзалу, подача средств перронной механизации к ВС, выгрузка багажа, его транспортировка и выдача).

2.1.2. Для организации встречи пассажиров назначаются: агент СОПАП, загрузчик-выгрузчик для обработки прибывшего зарегистрированного багажа.

2.2. Встреча, доставка пассажиров в аэровокзал.

2.2.1. Агент СОПАП, получив задание на встречу пассажиров, обязан:

-своевременно прибыть к месту стоянки ВС;

-проверить правильность установки трапа;

-обеспечить наличие автобуса для перевозки пассажиров к аэровокзалу;

2.2.2. Агент СОПАП получает под роспись у экипажа служебную корреспонденцию (при наличии), а так же:

-забирает перевозочные документы у экипажа и доставляет диспетчеру СОПАП.

2.2.3. При выходе пассажиров из ВС агент СОПАП должен, находясь у трапа,

приветствовать пассажиров, оказывать практическую помощь пассажирам с детьми, инвалидам, престарелым пассажирам, а так же следить за тем, чтобы пассажиры не скапливались на трапе и не удалялись от ВС без сопровождения.

2.2.4. Уточнив у бортпроводника, все ли пассажиры покинули ВС, агент СОПАП сопровождает пассажиров к аэровокзалу.

2.2.5. Во время движения агент СОПАП дает информацию о месте получения сданного багажа, информирует о местах расположения касс, служебных помещений, автотранспорта и т.п.

2.2.6. После прибытия пассажиров в аэровокзал агент СОПАП докладывает диспетчеру СОПАП о завершении обработки рейса и сдает под роспись служебную корреспонденцию.

2.3. Выгрузка из вс, транспортировка и выдача багажа пассажирам.

2.3.1. Багаж выдается пассажирам в аэровокзале у выхода №2.

2.3.2. Загрузчик-выгрузчик, получив задание на выгрузку и транспортировку багажа, обязан своевременно прибыть к месту стоянки ВС.

2.3.3. После получения от бортпроводника багажных ведомостей и открытия грузовых отсеков загрузчики-выгрузчики приступают к выгрузке багажа. Выгрузка зарегистрированного багажа осуществляется только в присутствии бортпроводника (члена экипажа). Обнаруженные повреждения упаковки, зарегистрированные при выгрузке, а так же несоответствие фактического количества мест багажа указанному в багажной ведомости, должны быть внесены в багажную ведомость и заверены росписью бортпроводника.

2.3.4. По окончании разгрузки загрузчик-выгрузчик обязан расписаться во всех экземплярах багажной ведомости с записью выгружаемого количества мест багажа; один экземпляр передается загрузчику-выгрузчику, второй экземпляр с росписью загрузчика-выгрузчика остается у бортпроводника.

2.3.5. Выгружаемый зарегистрированный багаж доставляется в зону выдачи багажа к выходу №2. Диспетчер СОПАП заблаговременно дает указания дежурной справочного бюро о приглашении пассажиров получить багаж и набора номера рейса на табло.

2.3.6. Пассажиры самостоятельно забирают багаж и на выходе из зоны выдачи багажа (выхода № 2) они предъявляют отрывной талон багажной бирки загрузчику-выгрузчику багажа, который сверяет номер этого талона с номером багажной бирки; при полном их совпадении, пропускает пассажира с зарегистрированным багажом из зоны выдачи.

2.3.7. В случае утраты пассажиром отрывного талона багажной бирки на багаж, он

может быть выдан только после выдачи всего багажа пассажирам данного рейса и при условии предъявления доказательств своих прав на этот багаж. Загрузчик-выгрузчик предлагает пассажиру перечислить находящиеся в зарегистрированном багаже вещи, их особые приметы. Далее багаж вскрывается в присутствии загрузчика-выгрузчика, пассажира и проверяются сведения о багаже, сообщенные пассажиром. При их подтверждении у пассажира берется расписка в получении багажа. В расписке указывается: ФИО, адрес получателя, данные паспорта, № рейса, дата, количество мест зарегистрированного багажа, личная подпись. Расписка прилагается к багажной ведомости.

2.3.8. Багажная ведомость вместе со всеми отрывными талонами багажных бирок, справками, заявлениями хранятся у загрузчика-выгрузчика.

2.4. Неисправности при перевозке багажа.

Засылка багажа, недостача по массе или количеству мест, повреждение, утрата, не правильное оформление перевозочных документов, которые могли повлечь или повлекли за собой вредные последствия, относятся к неисправностям перевозки.

Действие персонала СОПАП производится в соответствии с требованиями изложенные в пунктах 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 главы 5 «Руководства по багажным перевозкам на воздушных линиях Союза ССР» (РБП — 85) от 27.11.85.

РАЗДЕЛ III. ОБСЛУЖИВАНИЕ ОТДЕЛЬНЫХ КАТЕГОРИЙ ВЫЛЕТАЮЩИХ ПАССАЖИРОВ.

3.1. Обслуживание транзитных пассажиров.

3.1.1. Обслуживание транзитных пассажиров включает в себя:

- доставку в аэровокзал (зал прилета или стерильная зона аэровокзала);
- предоставление услуг;
- прохождение предполетного контроля безопасности;
- сбор, доставку и посадку пассажиров в ВС;

учет и явку на посадку транзитных пассажиров осуществляется с использованием планшетки-контроля явки (в случае выхода транзитных пассажиров из стерильной зоны).

3.1.2. В период кратковременного пребывания в аэровокзале пассажирам предоставляется комплекс услуг:

- различное торговое обслуживание;
- необходимая информация.

3.1.3. Перед посадкой в ВС пассажиры проходят предполетный контроль безопасности в соответствии с технологией.

3.1.4. Доставка транзитных пассажиров на ВС, как правило производится в первую очередь.

3.1.5. Багаж транзитных пассажиров в аэропорту вылета оформляется соответствующей багажной биркой до конечного пункта назначения.

3.3. Перевозка и обслуживание больных пассажиров, инвалидов и лиц, требующих специального ухода.

3.3.1. Пассажиры считаются больными (инвалиды, лица с ограничениями жизнедеятельности), когда их физическое или психическое состояние требует специального обслуживания при перевозке. При заключении договора воздушной перевозки пассажира пассажир из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности обязан сообщить перевозчику или агенту перевозчика, осуществляющему бронирование, продажу и оформление перевозочных документов, об имеющихся у такого пассажира ограничениях жизнедеятельности в целях обеспечения ему соответствующих условий воздушной перевозки. При чартерных воздушных перевозках, осуществляемых на основании договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), пассажир из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности при заключении договора о реализации туристского продукта обязан сообщить туроператору или турагенту об имеющихся у такого пассажира ограничениях жизнедеятельности в целях обеспечения ему соответствующих условий воздушной перевозки. Инвалидность и наличие ограничений жизнедеятельности не могут быть основаниями для требования туроператором или турагентом и перевозчиком либо агентом перевозчика, осуществляющим бронирование, продажу и оформление перевозочных документов, от пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности документов, подтверждающих состояние здоровья таких пассажиров в связи с их инвалидностью или ограничениями жизнедеятельности. Оператор аэропорта, имеющий сертификат на осуществление аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров, и перевозчик должны предоставить пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности по его запросу услуги, предусмотренные настоящей статьей. Не допускается отказ в воздушной перевозке пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности по причине отсутствия технических средств и оборудования, указанных в пункте 10 статьи 37 настоящего Кодекса.

3.3.2. Организация и лица, подготавливающие тяжелобольного пассажира к перевозке к ВС, должны обеспечивать его доставку в аэропорт.

3.3.3. Воздушная перевозка пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности на носилках осуществляется с предварительного уведомления перевозчика или агента перевозчика, осуществляющего бронирование, продажу и оформление перевозочных документов, либо туроператора или турагента о потребности в перевозке на носилках в сроки, установленные перевозчиком.

3.3.4. Перевозка больного на носилках производится с предоставлением ему дополнительных мест на ВС с оплатой по пассажирскому тарифу.

3.3.5. Доставка лежачих больных от аэровокзала до ВС осуществляется на санитарном

автотранспорте или другом транспорте аэропорта под наблюдением медицинского работника. Доставка больных на ВС производится в первую очередь.

Посадка и высадка в ВС осуществляется на носилках загрузчиками-выгрузчиками.

3.3.6. В аэропорту пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности оператором аэропорта, имеющим сертификат на осуществление аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров, предоставляются без взимания дополнительной платы следующие услуги:
1) сопровождение и помощь при перемещении по территории аэропорта (в том числе в местах посадки в транспортное средство и высадки из него), регистрации на рейс и оформлении багажа для воздушной перевозки, прохождении предполетного и послеполетного досмотров, пограничного и таможенного контроля в аэропорту, посадке на воздушное судно и высадке из него, получении багажа по прибытии воздушного судна;
2) предоставление специальных средств для передвижения (в том числе кресла-коляски), позволяющих осуществлять перемещение пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности по территории аэропорта;
3) дублирование предоставляемой в аэропорту и необходимой для ознакомления пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности звуковой и зрительной информации;
4) обеспечение посадки на воздушное судно и высадки из него, в том числе с использованием специального подъемного устройства (амбулифта), не способного передвигаться самостоятельно пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности;
5) предоставление во временное пользование кресла-коляски не способному передвигаться самостоятельно пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности в случае задержки доставки в аэропорт назначения или аэропорт промежуточной посадки специального средства для передвижения, принадлежащего пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности, либо утраты или повреждения (порчи) этого средства при воздушной перевозке;

6) иные услуги, установленные федеральными авиационными правилами.

3.3.7. Аэропорт отправления после вылета ВС по АФТН должен сообщить во все пункты посадок по маршруту следования о нахождении на борту ВС больных и инвалидов.

3.3.8. Перевозчик может отказать в перевозке или снять по состоянию здоровья с борта ВС пассажиров:

- которые могут стать источниками инфекции для других пассажиров;
- перевозка которых, даже с принятием специальных мер предосторожности, может послужить причиной опасности для них самих и других лиц и имущества;

3.3.9. О наличии на борту больных пассажиров и необходимости специального обслуживания должен быть проинформирован командир ВС и бригадир бортпроводников до начала выполнения рейса.

На борту воздушного судна пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности перевозчиком предоставляются без взимания дополнительной платы следующие услуги:
1) ознакомление с правилами поведения на борту воздушного судна и иной актуальной информацией в доступной для пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности форме;
2) предоставление во временное пользование кресла-коляски для передвижения на борту воздушного судна не способному передвигаться самостоятельно пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности;
3) иные услуги, установленные федеральными авиационными правилами.

3.3.10. В пунктах транзита больные пассажиры (инвалиды) и сопровождающие их лица остаются на борту ВС при условии соблюдения действующих правил безопасности.

3.3.11. При размещении больных пассажиров (инвалидов) в салоне необходимо учитывать специфику перевозки. Места, которые будут им отведены, должны:

- не мешать в случае срочной эвакуации при аварийных ситуациях;
- не препятствовать свободному доступу к запасным (аварийным) выходам;
- быть удобными для посадки (высадки) и для самого пассажира.

3.3.12. Сопровождающим лицам места предоставляются рядом с больными (инвалидами).

Перевозка слепых/глухих пассажиров

3.3.13. Пассажир, лишенный зрения и/или слуха, перевозится с сопровождающим лицом или без сопровождающего под наблюдением обслуживающего персонала ОАО «Ижавиа».

Воздушная перевозка пассажира из числа инвалидов по слуху и зрению одновременно, ребенка-инвалида в возрасте до двенадцати лет осуществляется в сопровождении пассажира, оказывающего им помощь в полете.
Пассажир, лишенный зрения, может перевозиться в сопровождении собаки-поводыря (при наличии документа, подтверждающего инвалидность и документа подтверждающего специальное обучение собаки-поводыря).

3.3.14. Собака-поводырь, сопровождающая пассажира лишенного зрения, перевозится бесплатно сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа.

Собака-поводырь должна иметь ошейник и намордник и быть привязана к креслу у ног пассажира, которого она сопровождает.

3.3.15. Слепых и глухих пассажиров, которых сопровождает собака-поводырь, следует размещать на местах, где имеется достаточно пространства для собаки и не далеко от запасного выхода.

Минимальное количество перевозимых на воздушном судне собак-проводников устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения.

3.3.16. Перевозка пассажиров в кресле-коляске производится в сопровождении лица, обеспечивающего уход за этим пассажиром или без него при отсутствии медицинских противопоказаний.

Посадка и высадка в ВС в кресле-коляске производится загрузчиками-выгрузчиками СОПАП.

3.3.17. Порядок предоставления пассажирам из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности услуг в аэропортах и на воздушных судах устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения, при участии общественных объединений инвалидов.

Перевозка инвалидных колясок

3.3.17. Инвалид, перевозимый в электроколяске, допускается к перевозке сопровождающим лицом, при этом, электроколяска перевозится, как обычный регистрируемый багаж. Коляска перевозится с учетом следующего:

- если коляска работает на батареях, защищенных от протекания, то необходимо отсоединить батареи, изолировать клеммы батарей во избежание случайного короткого замыкания. Батареи прикрепляются к коляске;
- если коляска работает на батареях, не защищенных от протекания, ее следует грузить в строго вертикальном положении. Батареи следует отсоединить, клеммы изолировать, чтобы предотвратить случайное короткое замыкание;
- если нет возможности грузить и перевозить такую коляску в строго вертикальном положении, то следует снять батареи с коляски и грузить ее без ограничений, как обычный багаж. Батареи следует перевозить в плотной, жесткой упаковке, исключающей попадания электролита на элементы конструкции ВС, упаковка должна быть герметичной и непроницаемой, на случай протекания батарей. Упаковку следует прикрепить к поддону, чтобы предотвратить переворачивание упаковки вместе с батареями или следует исключить ее произвольное перемещение в грузовом отсеке (крепление с помощью груза или багажа недостаточно);
- следует сделать отметку «батареи для коляски, сырой груз» и наклеить надпись «коррозионное» и стрелками, обозначающими «верх-низ»;

- если в багаже имеется коляска с батареями, не защищенными от протекания, следует уведомить командира ВС о наличии таковой и выполненных условиях ее размещения и крепления.

3.3.18. Следует послать информацию в пункт назначения или в пункт посадки о том, что на борту имеется пассажир с инвалидной коляской, чтобы ему по прибытии предоставляли коляску в первую очередь. В этой информации надо указать имя пассажира, его место, место положения коляски и батареи.

3.4. Обслуживание инвалидов и участников вов.

Инвалиды и участники ВОВ и лица, к ним приравненные, имеют право внеочередного обслуживания при продаже билетов и бронировании мест, внеочередной посадки на ВС. В необходимых случаях, регистрация и посадка инвалидов и участников ВОВ осуществляется через медпункт.

3.5. Обслуживание несопровождаемых детей.

Организация перевозки и обслуживание несопровождаемых детей в возрасте от 5 до 12 лет, а иногда по просьбе родителей (родственников, опекунов) может быть распространено на перевозку детей до 16 лет, осуществляется по договоренности между пассажиром и перевозчиком и утвержденной специальной технологической инструкцией.

В качестве несопровождаемых (без родителей и не доверены кому-либо из пассажиров) воздушным транспортом могут перевозиться дети в возрасте от 5 до 16 лет под наблюдением Перевозчика.

За перевозку несопровождаемого ребенка взимается сумма в размере 100 % от полного тарифа Э/Y.

Продажа билетов на перевозку несопровождаемых детей производится всеми кассами, осуществляющими продажу авиабилетов с обязательным заполнением **Обязательства.**

Перевозка несопровождаемых детей разрешается только при подтвержденном бронировании перевозки.

Несопровождаемые дети принимаются к перевозке только после оформления родителями (родственниками, опекунами) соответствующего документа (Обязательства) с указанием всех необходимых данных для перевозки.

При перевозке несопровождаемых детей работниками воздушного транспорта обеспечивается за ними постоянный надзор с момента принятия от родителей (родственников, опекунов) до передачи встречающим в пункте назначения.

Несопровождаемому ребенку предоставляется отдельное место в пассажирском салоне и разрешается бесплатный провоз багажа по норме, установленной для взрослого пассажира.

Запрещено размещать несопровождаемых детей около аварийных выходов.

3.6. Обслуживание групповых перевозок.

3.6.1. Перевозка групп пассажиров осуществляется по индивидуальным авиабилетам, оформленного на каждого члена группы.

3.6.2. Регистрация группы пассажиров производится вне очереди.

3.6.3. При перевозке групп пассажиров предусматривается групповая норма бесплатной перевозки багажа.

3.6.4. Регистрация авиабилетов и оформление багажа производится в соответствии.

3.7. Обслуживание вахтовых бригад.

3.7.1. Перевозка вахтовых бригад в ВС производится на основании и по условию договоров, заключенных между организациями-заказчиками и авиапредприятием.

3.7.2. Перевозка вахтовых бригад может производиться на ВС выполняющими заказные или регулярные рейсы.

3.7.3. На каждого члена вахтовой бригады выписывается индивидуальный пассажирский авиабилет. В строке «Фамилия пассажира указывается»:

- Ф.И.О. пассажира, серия и номер паспорта;
- списки должны содержать следующие данные:
- Ф.И.О. пассажира, серия и номер паспорта;

Списки должны быть подписаны руководителем предприятия и заверены печатью организации. У старшего специалиста вахты (диспетчера) должно быть удостоверение на ведение финансовых, материальных и организационных мер по перевозке вахты.

3.7.4. Регистрация пассажиров, погрузка багажа вахтовых бригад производится в соответствии с установленными правилами, технологиями перевозок.

3.7.5. Каждый пассажир организации-заказчика предъявляет на регистрации агенту СОПАП авиабилет, паспорт (документ, удостоверяющий личность).

3.7.6. Дети, следующие с родителями — членами вахтовой бригады, должны так же иметь билет. Перевозка их производится за счет заказчика и в счет количества мест, указанных в договоре.

3.7.7. В соответствии с Договором на выполнение воздушных (вахтовых) перевозок, осуществляемых вахтовыми рейсами, багаж, превышающий норму бесплатного провоза, принимается к перевозке в счет оплаты заказного рейса.

Ответственность за снятие отстраненных от полета пассажиров, в случае не прохождения по предельной коммерческой загрузке, а так же возможную задержку рейса, возлагается на Заказчика (диспетчера вахтового рейса).

Багаж подлежит обязательному взвешиванию. Зарегистрированный багаж подлежит сдаче под ответственность Перевозчика в установленном порядке.

3.8. Обслуживание пассажиров при объединении рейсов, замене типа вс.

3.8.1. При нарушении графика движения ВС обслуживание пассажиров в аэропорту обеспечивается по специальной технологии.

3.8.2. В случае не полной загрузки ВС допускается объединение загрузки двух и более рейсов одного авиаперевозчика.

Объединение загрузки производится только в том случае, если пассажиров нескольких рейсов одного авиаперевозчика можно поместить на одно ВС.

3.8.3. При объединении загрузки или пересадки части пассажиров с одного рейса на другой разных Перевозчиков (авиакомпаний), должна быть проведена перерегистрация пассажиров и оформление их багажа только после переоформления авиабилета на соответствующий рейс авиакомпании-перевозчика.

3.9. Обслуживание пассажиров при массовых задержках рейсов.

Обслуживание вышеуказанной категории пассажиров персоналом СОПАП осуществляется согласно «Технологии обслуживания пассажиров при нарушении графика движения воздушных судов в аэропорту Ижевск».

3.10. Оформление перевозки при повреждении билета и нарушения порядка его оформления.

3.10.1. Если при регистрации пассажир предъявляет билет, имеющий в оформлении нарушения или повреждения, не требующие специального расследования и не приводящие к финансовым и технологическим нарушениям, и при этом пассажир не меняет маршрут следования, рейс и дату вылета, то на основании распорядительной надписи должностного лица, имеющего на это право, билет принимается к перевозке.

3.10.2. Билет может быть заменен на новый только после расследования. Если в пассажирском билете: имеются повреждения, которые не позволяют определить содержание записи: перевозочных документов, определяющих основные условия договора перевозки; имеются нарушения в оформлении, вызывающие сомнения в подлинности этого документа, что требует специального расследования. Если пассажир не может ждать результатов расследования, билет с заявлением пассажира остается в пункте, где установлено нарушение, а на дальнейший полет пассажир приобретает новый билет.

После расследования и принятия решения о действительности билета пассажиру производится полный возврат сумм за неиспользованную перевозку по месту жительства или направляется информация о недействительности его билета.

РАЗДЕЛ IV. ПЕРЕВОЗКА БАГАЖА ОСОБОГО ВИДА.

4.1. Перевозка оружия и спецаппаратуры. Перевозка домашних животных

4.1.1. Перевозка оружия пассажиров и боеприпасов к нему производится только при наличии у пассажира (сопровождающего) соответствующего разрешения и осуществляется в разряженном виде в металлических запираемых ящиках, в изолированных от пассажирских салонов багажных отсеков.

Пассажиры могут предъявлять к перевозке в качестве багажа оружие из условия ограничения его количества (не более 5 единиц и патронов не более 400 штук на одного пассажира) на основании разрешений органов внутренних дел на хранение или хранение и ношение соответствующих видов, типов и моделей оружия либо лицензий на их приобретения, коллекционирования или экспонирования.

Перевозка оружия пассажиров и боеприпасов к нему производится только при наличии у пассажира (сопровождающего) соответствующего разрешения и осуществляется в разряженном виде в металлических запираемых ящиках, в изолированных от пассажирских салонов багажных отсеках.

Перевозка оружия и боеприпасов к нему должна производиться с учетом требований, предусмотренных законодательством Российской Федерации и правилами перевозки опасных грузов.

Изъятое на период полета при досмотре оружие и боеприпасы оформляются сотрудником САБ в комнате выдачи оружия, а затем доставляются на автотранспорте к борту ВС и передаются экипажу по акту.

Прием оружия к перевозке, оформление соответствующих документов, доставка на борт ВС в аэропорту отправления и выдача оружия в аэропорту назначения осуществляется в порядке, установленным уполномоченным органом в области гражданской авиации и согласованном с правоохранительными органами. Оружие при транспортировании должно находиться в разряженном состоянии отдельно от боеприпасов.

На борту ВС при наличии разрешительных документов могут иметь оружие только сотрудники Федеральной службы охраны Российской Федерации (ФСО России), Государственной фельдъегерской службы Российской Федерации (ГФС России), находящиеся при исполнении служебных обязанностей, а так же военнослужащие и сотрудники государственных военизированных организаций, имеющих

соответствующее командировочное предписание и осуществляющие сопровождение конвоируемых лиц.

О наличии таких лиц и местах их нахождения в обязательном порядке информируется командир ВС и члены экипажа.

Посадка на ВС объектов государственной охраны и сотрудников ФСО России, обеспечивающих их охрану (при наличии удостоверений сотрудников ФСО России и командировочных удостоверений установленного образца) разрешается с табельным оружием, боеприпасами, спец средствами.

Посадка производится до начала общей посадки пассажиров.

Пассажирам, которым разрешено иметь огнестрельное оружие при себе, запрещается использовать его на борту ВС при выполнении полета.

Решение о наличии сотрудников безопасности на борту ВС и имеющемся у них оружием (спец. средства) принимается генеральным директором авиакомпании по представлению его заместителя по авиационной безопасности по каждому отдельному рейсу.

4.1.2. В пассажирском салоне ВС разрешается перевозить вещи и предметы, требующие особых мер предосторожности при обращении с ними: кинофотоаппаратуру, телерадиоаппаратуру, электронные приборы, музыкальные инструменты, изделия из стекла, фарфора, керамики.

4.1.3. Перевозка животных в пассажирских салонах запрещена, кроме перевозки собак-поводырей. Собака-поводырь должна быть в намордник и на поводке.

Животные и птицы принимаются к перевозке по предварительному согласию Перевозчика и перевозятся в багажном отделении самолета. На перевозку всех животных, птиц необходимо наличие разрешения службы ветеринарного надзора на перевозку. Оплата производится по фактическому весу. Клетка-контейнер для перевозки предоставляется пассажиром и должна отвечать установленным правилам (иметь надежные запоры, ручки для переноски, пол клетки должен быть водонепроницаемым с абсорбирующим материалом).

В качестве исключения с согласия Перевозчика в салоне воздушного судна можно перевозить мелких домашних животных (собаки, кошки, птицы) весом до 8-ми килограмм вместе с клеткой/контейнером.

Общее количество домашних животных перевозимых в салоне ВС, **не должно превышать 3.**

Открывать контейнер/клетку с животными (при регистрации авиабилетов, в зоне досмотра, в Зале повышенной комфортности, а также на борту воздушного судна) – **запрещается.**

Пассажир, перевозящий животных в салоне ВС, размещаются на задних рядах кресел салона экономического ряда. Запрещено размещать пассажиров, перевозящих домашних животных в салоне ВС, вблизи аварийных выходов, кухни, туалета. Контейнер/клетка с домашними животными должны быть размещены у ног или на руках у пассажира. **Категорически запрещено** размещать контейнер/клетку с домашними животными на пассажирском кресле.

Животные, птицы, имеющие соответствующие ветеринарные справки (оформленные ветврачом по месту жительства не позднее, чем за 3 дня до вылета) и допущенные к перевозке на борту ВС, а так же клетки, в которых они перевозятся, досматриваются визуально, а при наличии подозрений досмотр проводится ручным, контактным методом.

РАЗДЕЛ V. ОТКАЗ ПАССАЖИРУ В ПЕРЕВОЗКЕ.

5.1. Опоздание пассажиров на регистрацию билетов.

5.1.1.Пассажирам, прибывшим по окончании регистрации билетов или опоздавшим (на посадку на ВС по причинам, не зависящим от Перевозчика) с билетами, из которых не изъяты полетные купоны, может быть разрешен полет в пределах общего срока годности билета, только после оплаты сборов в размере установленными правилами применения тарифов, на ту авиакомпанию, на которую первоначально был приобретен авиабилет.

При опоздании пассажира на регистрацию и посадку с авиабилетом, приобретенном на рейс одной авиакомпании, и отсутствием ближайшего рейса на эту авиакомпанию, пассажир в праве переоформить авиабилет с одной авиакомпании на другую, уплатив сборы за отказ от полета и переоформление авиабилета согласно правил применения тарифов.

5.1.2.Если пассажир отстал от ВС по причинам, зависящим от Перевозчика, последний обязан отправить пассажира очередным рейсом независимо на чью авиакомпанию был приобретен авиабилет у пассажира и принять меры к сохранности его зарегистрированного багажа и не зарегистрированного багажа (ручной клади).

В этом случае дополнительная плата и сборы за перевозку пассажира, его багажа до пункта назначения, а так же за хранение его вещей не взимаются.

5.1.3.При явке пассажира к отправлению ВС в нетрезвом виде, он отстраняется от полета. И с него взимается сбор в размере, установленном правилами применения тарифов.

5.1.4. При наличии у пассажира уважительной причины (болезни, несчастный случай

и т.д.), подтвержденной справкой соответствующего учреждения при оформлении авиабилета сбор за отказ от полета и за операцию возврата платежей не взимается.

5.1.5. При опоздании к вылету пассажиров, имеющих бесплатный проездные документы, сбор за отказ от полета взимается согласно правилам применения тарифов.

5.2. Неявка пассажиров на посадку

5.2.1. Если пассажир опоздал на посадку на ВС с зарегистрированным билетам по причинам, не зависящим от авиационного предприятия, полет другим рейсом может быть разрешен в пределах общего срока годности билета только после оплаты установленных сборов в соответствии с Правилами применения тарифов.

5.2.2. Если пассажир отстал от ВС по причинам, зависящим от Перевозчика, последний обязан отправить этого пассажира очередным рейсом и принять меры обеспечению сохранности его багажа.

5.2.3. При неявке пассажира на посадку отправка его багажа категорически запрещается. Снятие багажа с перевозки производится в соответствии с требованиями Настоящей технологии.

5.3. Прекращение по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира.

Перевозчик может в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки пассажира в случаях, определенных статьей 107 Воздушного кодекса РФ.

5.4. Прекращение по инициативе пассажира действия договора воздушной перевозки.

«Пассажир ВС имеет право отказаться от полета с уведомлением об этом перевозчика не позднее, чем за двадцать четыре часа до отправки ВС, если установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок не определен льготный срок, и получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму. При отказе пассажира ВС от полета позднее установленного срока пассажир имеет право получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму с удержанием сбора, размер которого не может превышать двадцать пять процентов суммы, уплаченной за воздушную перевозку». Ст.108 Воздушного кодекса РФ.

РАЗДЕЛ VI. ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПАССАЖИРОВ В АЭРОПОРТУ ИЖЕВСК.

В аэровокзале аэропорта Ижевск информационное обслуживание пассажиров,

посетителей проводится согласно Отраслевого стандарта «Услуги, предоставляемые пассажирам в аэропортах» (ОСТ 54-1-283-02-94) и обеспечивает быструю и удобную ориентацию их в здании аэровокзала.

Имеются следующие виды информационного обслуживания пассажиров: визуальное (оперативное и постоянное с системой указательных знаков и стендов), звуковое (радиооповещение), устное (справки по телефону, справочное бюро).

6.1. Визуальная информация.

6.1.1. Оперативная визуальная информация связана с проведением процесса обслуживания пассажиров:

- информационное табло, содержащее сведения о вылетах и прилетах ВС, времени и месте регистрации билетов, посадки пассажиров на ВС;
- табло с информацией о номере рейса, на которой проводится регистрация билетов и оформление багажа, размещены в операционном зале над секциями регистраций;
- о месте сбора пассажиров на посадку.

6.2.2. Постоянная визуальная информация:

-расписание движения ВС, о местах расположения технологических зон и помещений, пунктов обслуживания пассажиров в аэровокзале, на перроне, привокзальной площади (мест оформления багажа, справочного бюро, камеры хранения, почты, медпункта, комнаты «Матери и ребенка», гостиницы, туалетов и т.д.

- о местах расположения касс;
- о месте положений служебных помещений должностных лиц;
- о месте и времени проведения регистрации билетов пассажиров, оформлении багажа, ручной клади;
- об основных Положениях правил воздушной перевозке пассажиров и багажа, о правилах поведения на воздушном транспорте;
- о перечне предметах, запрещенных пассажирам к перевозке воздушным транспортом;
- о месте выдачи багажа;
- о транспорте связывающем аэропорт с городом.

Вышеперечисленная постоянная информация размещена в аэровокзале на светосигнальных табло, стендах и указателях.

6.3. Радиооповещение

Радиооповещение предназначено для информирования пассажиров и включает следующее:

о порядке прохождения пассажирами предполетных формальностей в аэропорту Ижевск;

о начале предполетного контроля безопасности пассажиров и багажа конкретного рейса;

начало, продолжение, окончание регистрации билетов и оформления багажа;

информация о посадке на рейс;

информация о прибытии ВС в аэропорт;

о начале, продолжении и окончании посадки на ВС;

о задержках вылетов и прилетов ВС;

о правилах пользования воздушным транспортом;

об услугах, предоставляемых пассажирам и посетителям в аэропорту;

о месте расположения технологических зон;

о правилах поведения в аэровокзале.

РАЗДЕЛ VII. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ ГРУЗОВ И ПОЧТЫ

Обеспечивается выполнением требований , изложенных в « Руководстве по грузовым перевозкам на внутренних воздушных линиях Союза ССР» (РГП) от 20.08.84г., в Федеральных авиационных правилах «Общие правила воздушных перевозок, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (приказ МТ РФ № 82 от 28.07.07), технологиями работы агентов по организации грузовых перевозок (агентов по ОПГП),загрузчиков - выгрузчиков.

Пронумеровано и прошито на 46 листах

Начальник СОПАП А.Н. ЧУРИЛОВА



УТВЕРЖДАЮ
Генеральный директор ОАО «Ижавиа»
_____А.В. Городилов
«01» ноября 2015 г.

Изменения
в «Технологию обслуживания вылетающих и прибывающих пассажиров в аэропорту», утверждённую генеральным директором ОАО Ижавиа» от 03.05.2012 г.

В разделе 1.2 « Регистрация авиабилетов и оформление багажа вылетающих пассажиров» пункты 1.2.3; 1.2.8; 1.2.11 изложить в следующей редакции:

1.2.3 «Расчет коммерческой загрузки ВС, расчет центровки ВС производится в соответствии с требованиями «Руководства по центровке и загрузке самолетов гражданской авиации СССР» (РЦЗ-83) от 14.11.83 г.», а также в системе автоматизированных расчетов центровки и загрузки воздушных судов (АС «Центровка») Рожнова»;

1.2.8 «Пассажир ВС имеет право провоза своего багажа в пределах установленной нормы без дополнительной платы. Норма бесплатного провоза багажа, в том числе ручной клади на рейсах ОАО «Ижавиа» составляет - 10, 15 и 20 кг. в зависимости от приобретенного тарифа при перелете в экономическом классе и 20 кг – при перелете в бизнес-классе (за исключением перевозки животных)»;

1.2.11 «В качестве ручной клади принимаются вещи, вес которых не превышает 5 кг., габариты не превышают размеров 45 х 35 х 15 см. и позволяют безопасно разместить их в салоне ВС».

Начальник СОПАП А.Н. Чурилова

Согласовано:
Начальник юридической службы _____Е.Л. Дудина
«30» 10 2015 г.



«УТВЕРЖДАЮ»
Генеральный директор ОАО «Ижавиа»
_____ А.В. Городилов
«16» _____2014 г.

Технология

по организации перевозки несопровождаемых детей на рейсах ОАО «Ижавиа»

Ижевск 2014

1. Область применения

1.1 Технология по организации перевозки несопровождаемых детей на рейсах ОАО «Ижавиа» (далее по тексту - Технология) устанавливает требования к качеству и порядку обслуживания по перевозки несопровождаемых детей на рейсах ОАО «Ижавиа», дает практические наставления и рекомендации по обслуживанию особых категорий пассажиров.

1.2. Настоящая технология распространяется на должностных лиц, руководителей и сотрудников следующих служб и подразделений ОАО «Ижавиа», а также, представителей ОАО «Ижавиа» и сотрудников СОПП аэропортов назначения, участвующих в подготовке и обслуживанию несопровождаемых детей.

2. Нормативные правовые акты

2.1. Воздушный кодекс Российской Федерации.

2.2. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28.06.2007 № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей».

3. Сокращения и определения

АФТН - сеть авиационной фиксированной электросвязи - информационная сеть гражданской авиации.

ВС – воздушное судно.

КВС – командир воздушного судна.

Несопровождаемый ребенок – ребенок в возрасте от 5 до 12 лет, который следует без родителей/опекунов и не доверен кому-либо из пассажиров. По желанию родителей/ опекунов в качестве несопровождаемого может провозиться ребенок в возрасте до 16 лет.

ПДСП – производственно-диспетчерская служба предприятия.

Перевозчик – ОАО «Ижавиа».

Персонал СОП – персонал службы организации пассажирских перевозок во внебазовых аэропортах.

Представитель авиакомпании – юридическое или физическое лицо, заключившие с ОАО «Ижавиа» соответствующие договоры возмездного оказания услуг.

СОПАП – служба организации и продажи авиаперевозок.

4. Особенности организации перевозки несопровождаемых детей

4.1. В качестве несопровождаемых детей могут перевозиться дети в возрасте от 5 до 12 лет, которые следуют без родителей/опекунов и не доверены кому-либо из пассажиров. По желанию родителей/опекунов в качестве несопровождаемых детей могут перевозиться дети в возрасте до 16 лет.

4.2. Несопровождаемые дети могут быть приняты к перевозке только от родителей/опекунов, иных родственников.

4.3. Несопровождаемые дети могут быть приняты к перевозке только регулярными рейсами из базового аэропорта, либо из аэропортов, имеющих постоянного Представителя авиакомпании ОАО «Ижавиа».

Оформление несопровождаемых детей разрешается только на прямые рейсы при наличии Представителя авиакомпании Перевозчика.

Запрещается перевозка несопровождаемых детей международными и чартерными (заказными, вахтовыми) рейсами ОАО «Ижавиа».

4.4. Перевозка несопровождаемых детей регулярными рейсами ОАО «Ижавиа» производится круглогодично.

4.5. В базовых аэропортах обслуживание несопровождаемых детей осуществляется персоналом СОПАП ОАО «Ижавиа», во внебазовых аэропортах – Представителями авиакомпании ОАО «Ижавиа», сотрудниками СОП аэропорта назначения (трансфера, промежуточной и вынужденной посадки ВС).

4.6. Несопровождаемому ребенку предоставляется отдельное место в пассажирском салоне ВС и возможность бесплатного провоза багажа по норме, установленной для взрослого пассажира. Сверхнормативный или негабаритный багаж ребенка оформляется к перевозке в соответствии с общими правилами перевозки багажа.

4.7. За перевозку несопровождаемого ребенка в возрасте от 5 до 12 лет взимается плата в размере 100% базового тарифа экономического класса (Э). Перевозчик предоставляет несопровождаемому ребенку отдельное место в пассажирском салоне и разрешает бесплатный провоз багажа по установленным нормам.

4.8. При оформлении перевозки несопровождаемого ребенка родители (опекуны, родственники) заполняют стандартное **«Обязательство на перевозку несопровождаемого ребенка»** (далее - «Обязательство») (Приложение №1). Бланки «Обязательства» установленного образца размещены на официальном сайте ОАО «Ижавиа» в разделе Правила, а также в кассах ОАО «Ижавиа». Авиабилеты на несопровождаемых детей оформляются только в авиакассах. Оформление авиабилетов через Интернет на несопровождаемых детей не осуществляется.

4.9. При перевозке несопровождаемых детей, сотрудниками СОПАП ОАО «Ижавиа», представителями ОАО «Ижавиа», сотрудниками СОП во внебазовых аэропортов, бортпроводниками обеспечивается за ними постоянный контроль с момента принятия от родителей (опекунов, родственников) до момента передачи их встречающим лицам/лицу в пункте назначения.

4.10. Все этапы передачи несопровождаемых детей и их документов от одного должностного лица другому удостоверяются подписями в соответствующих графах «Обязательства». В момент принятия несопровождаемого ребенка от родителей (опекунов, родственников) сотрудником СОПАП ОАО «Ижавиа» несопровождаемому ребенку вручается (флажок) установленного образца (Приложение №2), который должен

находиться в руке у ребенка на протяжении всей перевозки, до момента передачи ребенка встречающему лицу.

5. Документы, необходимые для перевозки несопровождаемых детей

5.1. Для осуществления перевозки несопровождаемого ребенка на рейсах ОАО «Ижавиа» родители (опекуны, родственники) должны предоставить кассиру билетному при оформлении авиабилетов и агенту СОП на регистрации авиабилетов и багажа, следующие документы:

- надлежащим образом заполненное «Обязательство на перевозку несопровождаемого ребенка»;
- свидетельства о рождении или паспорта ребенка (оригинал);
- медицинскую справку о состоянии здоровья ребенка.

6. Порядок оформления Обязательства на перевозку несопровождаемого ребенка

6.1. Перед оформлением авиабилета на перевозку несопровождаемого ребенка родителю (опекуну, родственнику) кассиром билетным предлагается заполнить два экземпляра обязательства:

- один экземпляр передается провожающему родителю (опекуну, родственнику);
- второй экземпляр предъявляется при регистрации в аэропорту вылета и остается у несопровождаемого ребенка до окончания перелета.

6.2. В графе (данные о провожающем) указывается полностью фамилия, имя, отчество провожающего лица, его паспортные данные, домашний адрес и контактный телефон. Аналогичная информация должна быть указана в графе «Данные о встречающем». При заполнении «Обязательства» кассир билетный должен обратить внимание родителей (опекунов, родственников) на тот факт, что в аэропорту назначения несопровождаемый ребенок будет передан только тому лицу, чьи данные указаны в «Обязательстве».

7. Обслуживание в агентстве (кассах) по продаже авиабилетов

7.1. При получении заявки об отправке несопровождаемого ребенка агент (кассир) по продаже авиабилетов обязан под подпись ознакомить родителя (опекуна, родственника) подавшего заявку пассажира:

- с Технологией по организации перевозки несопровождаемых детей на рейсах ОАО «Ижавиа»;

- с перечнем документов, необходимых для оформления перевозки несопровождаемого ребенка.

Отметка об ознакомлении родителя (опекуна, родственника) вносится в «Обязательство».

7.2. Агент (кассир) по продаже авиаперевозок должен предложить прямой маршрут перевозки, а также рейс, выполняемый в дневное время. В случае отсутствия таких возможностей выбрать и предложить рейс с наименьшим количеством промежуточных посадок.

7.3. Независимо от версии системы бронирования авиабилетов в брони должна быть указана в обязательном порядке ремарка – «несопровождаемый ребенок».

7.4. Перед оформлением авиабилета на перевозку несопровождаемого ребенка родителю (опекуну, родственнику предлагается заполнить два экземпляра «Обязательства».

7.5. Оформление авиабилета производится по предъявлению документа, удостоверяющего личность и возраст ребенка, а также заполненных и подписанных 2-х экземпляров «Обязательства».

7.6. Агент (кассир) по продаже авиабилетов обязан проинформировать родителей (родственников, опекунов) под роспись о порядке прохождения формальностей в аэропорту отправления:

- времени начала регистрации;

- внеочередном прохождении несопровождаемым ребенком формальностей (регистрация, спец. контроль (досмотр пассажира и багажа);

- первоочередной посадке ребенка на борт ВС;

- возможности пользования комнатой матери и ребенка.

Данные об оформлении к перевозке несопровождаемого ребенка передаются сотруднику СОПАП/ Представителю авиакомпании в аэропорту отправления в порядке передачи сведений о загрузке рейса.

8. Обслуживание в аэропорту вылета

8.1. Регистрация авиабилета несопровождаемого ребенка производится в присутствии родителя (опекуна, родственника) при предъявлении документа, удостоверяющего личность ребенка, заполненного и подписанного «Обязательства» (2 экземпляра).

8.2. Дежурный (агент) по регистрации, выполнив требуемые технологические операции, вносит запись в систему автоматизированной регистрации – ремарку «несопровождаемый ребенок», проставляет подпись в графе **Аэропорт вылета Регистрация (ФИО)** в двух экземплярах «Обязательства» и возвращает все документы провожающему ребенку лицу (родителю, опекуну, родственнику). Затем сообщает в группу досмотра о приеме к перевозке несопровождаемого ребенка.

8.3. Родители (опекуны, родственники) сопровождают ребенка в зону контроля пассажиров, предъявляют инспектору группы досмотра «Обязательство» (2 экземпляра), документы ребенка и свой документ, удостоверяющий личность. Инспектор службы досмотра расписывается в «Обязательстве» в графе **Аэропорт вылета Досмотр (ФИО)** в двух экземплярах и передает его с документами ребенка дежурному по встрече и посадке пассажиров.

8.4. Посадка несопровождаемого ребенка на борт ВС производится в первую очередь.

9. Обслуживание на борту ВС

9.1. Посадка несопровождаемых детей осуществляется до начала посадки пассажиров рейса. Дежурный по встрече и посадке вместе с бортпроводником сопровождают несопровождаемого ребенка на место, указанное в билете.

9.2. После посадки ребенка в ВС дежурный по встрече и посадке расписывается в «Обязательстве» в графе **Аэропорт вылета Дежурный (ФИО)** и передает несопровождаемого ребенка бортпроводнику вместе с документами и билетом.

9.3. Бортпроводник, приняв документы несопровождаемого ребенка, расписывается в 2 экземплярах «Обязательства» в графе **Бортпроводник (ФИО)** после чего возвращает один экземпляр «Обязательства» агенту СОП/Представителю авиакомпании. Бортпроводник сохраняет полученные документы до окончания полета. Второй экземпляр «Обязательства» с подписями агент СОП/Представитель авиакомпании возвращает провожающему ребенка родителю (опекуну, родственнику).

Бортпроводник в течение всего рейса обязан обеспечить безопасность несопровождаемого ребенка и уход за ним.

9.4. Рекомендуется размещать несопровождаемого ребенка на места, расположенные в непосредственной близости к месту нахождения бортпроводников и привлекать для наблюдения за ребенком рядом сидящих взрослых пассажиров (с согласия пассажиров). Дети должны быть пристегнуты ремнями безопасности во время взлета и посадки, а также по возможности в течение всего полета.

Во время перевозки несопровождаемых детей бортпроводникам (кабинному экипажу) следует придерживаться следующих рекомендаций:

- -обращаться к несопровождаемому ребенку по имени;

- оказывать внимание и заботу в течение всего полета, проявлять интерес к его самочувствию и нуждам;

- предупредить пассажиров, сидящих рядом с несопровождаемым ребенком, о незамедлительном вызове бортпроводника в случае необходимости;

- разъяснить пассажирам, сидящим рядом с ребенком, о действиях на случай аварийной посадки.

На протяжении всего полета ВС ответственность за несопровождаемых детей возлагается на кабинный экипаж ВС.

9.5. Для обеспечения своевременной встречи и контроля за перевозкой несопровождаемых детей в телеграммах вылета по АФТН, наряду с данными о коммерческой загрузке ВС, указываются фамилии, возраст несопровождаемых детей, следующих данным рейсом. При передаче с борта ВС в аэропорту посадки (в том числе промежуточной, вынужденной) информации о составе коммерческой загрузки, также сообщается о наличии несопровождаемых детей с указанием фамилий детей.

9.6. Указанный порядок регистрации билетов, прохождение досмотра, посадки в самолет и передачи информации о следовании рейсом несопровождаемых детей сохраняется при объединении загрузки нескольких рейсов. Сведения о задержке и/или переносе вылета, отправке несопровождаемого ребенка более ранним (поздним) или объединенным рейсом немедленно сообщается по АФТН (электронной почте) в ПДСП аэропортов маршрута полета (назначения).

10. Обслуживание в аэропорте промежуточной посадки

10.1. Диспетчер аэропорта промежуточной посадки, получив информацию о прибытии в аэропорт ВС, на борту которого следует несопровождаемый ребенок, немедленно информирует об этом сотрудника СОП/Представителя авиакомпании.

10.2. По прибытию в аэропорт промежуточной посадки бортпроводник передает несопровождаемого ребенка и его документы сотруднику СОП/ Представителю авиакомпании под подпись в «Обязательстве» в графе **Аэропорт промежуточный сотрудник СОП/Представитель авиакомпании (ФИО).**

10.3. Сотрудник СОП/ Представитель авиакомпании сопровождает несопровождаемого ребенка вместе с другими пассажирами в аэропорт и обеспечивает наблюдение за ним в течение всего времени стоянки ВС.

10.4. После объявления посадки на борт ВС сотрудник СОП/ Представитель авиакомпании сопровождает ребенка из здания аэропорта на борт ВС, где передает его бортпроводнику вместе с документами. При передаче несопровождаемого ребенка на борту ВС бортпроводник проставляет свою подпись в «Обязательстве» в графе **Бортпроводник (ФИО)**.

10.5. При кратковременной стоянке ВС (до 1 часа) в аэропорту промежуточной посадки допускается пребывание ребенка на борту ВС с разрешения КВС и под наблюдением бортпроводника.

10.6. В случае задержки и /или отмены стыковочного рейса лицу, ответственному за ребенка в аэропорту трансфера необходимо незамедлительно проинформировать лиц встречающих несопровождаемого ребенка в аэропорту назначения по телефонам, указанным в «Обязательстве», и сообщить встречающим лицам номер рейса и скорректированное (с учетом задержки) время прибытия ВС в аэропорт назначения.

11. Обслуживание в аэропорте незапланированной/ вынужденной посадки

11.1. В случае незапланированной/вынужденной посадки в аэропорт, не являющийся аэропортом назначения или промежуточной посадки/ трансфера ответственность за несопровождаемых детей возлагается на сотрудников СОП аэропорта посадки, которые обеспечивают наблюдение за несопровождаемым ребенком в течении всего времени стоянки ВС.

Порядок передачи несопровождаемого ребенка аналогичен порядку, указанному в разделе 10 настоящей Технологии.

12. Обслуживание в аэропорте назначения

12.1. Сотрудник СОП/Представитель авиакомпании, получив информацию о прибытии ВС, на борту которого следует несопровождаемый ребенок, лично направляется на борт ВС и принимает ребенка и документы у бортпроводника. Факт передачи ребенка фиксируется подписью сотрудника

СОП/ Представителем авиакомпании в «Обязательстве» **в графе Аэропорт назначения.**

12.2. Сотрудник СОП/Представитель авиакомпании сопровождает ребенка с остальными пассажирами в зону прилета и передает встречающему лицу с предварительной проверкой личности встречающего по паспорту или документу, его заменяющему и сверкой данных о встречающем лице с данными указанными в «Обязательстве».

Передача несопровождаемого ребенка лицу, не указанному в «Обязательстве», категорически запрещена!

12.3. При передаче несопровождаемого ребенка и его документов сотрудник СОП/ Представитель авиакомпании должен получить подпись встречающего лица в соответствующей графе «Обязательства», а также (при наличии) его замечания и предложения по выполненной перевозке. Сотрудник СОП/Представитель авиакомпании обязан сообщить встречающему лицу место и порядок выдачи багажа ребенка.

12.4. Подписанный встречающим лицом бланк «Обязательства» сотрудник СОП/ Представитель авиакомпании прикладывает к перевозочной документации рейса, которым летел несопровождаемый ребенок.

12.5. В случае, если по каким - либо причинам несопровождаемый ребенок не был встречен лицом, указанным в качестве встречающего в «Обязательстве», сотрудник СОП/ Представитель авиакомпании передает ребенка в комнату матери и ребенка аэровокзала аэропорта, организует хранение его багажа до передачи встречающему лицу, указанному в «Обязательстве». При этом сотрудник СОП/ Представитель авиакомпании должен спокойно, максимально доступно разъяснить ребенку возникшую ситуацию. Сотрудник СОП/ Представитель авиакомпании организовывает телефонную связь по указанным в «Обязательстве» контактным телефонам встречающего лица. В случае, если поиск встречающего лица не принес результата, Сотрудник СОП/ Представитель авиакомпании высылает телеграмму в аэропорт вылета с просьбой связаться с родителями (опекунами,

родственниками) для получения дальнейших указаний к принятию конкретных мер. Все расходы, связанные с содержанием несопровождаемого ребенка, оплачивает лицо, указанное в «Обязательстве» в качестве встречающего, или отправитель ребенка (родитель, опекун, родственник), указанный в «Обязательстве».

Начальник СОПАП А.Н. Чурилова

Согласовано:

Начальник САБ ЗГД по АБ С.М. Антонов Р.Ю. Нагуманов

Начальник СБП С.В. Болтышева

Начальник ПКС И.А. Королева

Начальник юридической службы Е.Л. Дудина

Приложение № 1

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «ИЖАВИА»

ОБЯЗАТЕЛЬСТВО
на перевозку несопровождаемого ребенка

Фамилия, имя, отчество ребенка_____

_____

Постоянный адрес, телефон ребенка_____

_____

Отправляется в аэропорт _____**рейс**_____

Лицо, провожающее при отправлении

Фамилия, имя, отчество и документ, удостоверяющий личность_____

_____

Адрес, телефон_____

_____

Лицо, встречающее по прибытии

Фамилия, имя, отчество и документ, удостоверяющий личность_____

_____

Адрес, телефон_____

_____

Подпись (расшифровка подписи), встречающего по прибытии_____

ОБЯЗАТЕЛЬСТВА родителя (опекуна, родственника)

1. Подтверждаю, что вышеупомянутый ребенок будет доставлен в аэропорт вылета средствами отправителя к указанному в билете времени, а в аэропорту прилета (назначения) будет встречен названным выше лицом.

2. Если ребенок не будет встречен в пункте назначения, я уполномочиваю Перевозчика к действию, которое не сочтет необходимым, чтобы обеспечить безопасную опеку ребенка, включая возвращение в аэропорт первоначального вылета. Я согласен оплатить перевозчику все расходы, понесенные им при совершении такого действия.

3. Подтверждаю, что ребенок обеспечен всеми необходимыми для поездки документами (свидетельство о рождении, справка о здоровье, разрешение на выезд в погранзону и. т. д.).

4. Я, подписавшийся, родитель (родственник, опекун), согласен с требованиями несопровождаемой перевозки вышеназванного ребенка и подтверждаю подлинность предоставленной информации.

5. С Технологией по организации перевозки несопровождаемых детей на рейсах ОАО «Ижавиа» и перечнем документов, необходимых для оформления перевозки несопровождаемого ребенка ознакомлен.

6. О времени начала регистрации, внеочередном прохождении несопровождаемым ребенком формальностей (регистрация, спец. контроль (досмотр пассажира и багажа), первоочередной посадке ребенка на борт ВС, возможности пользования комнатой матери и ребенка – уведомлен.

Фамилия, имя, отчество_____

_____

Адрес, телефон _____

_____**. Подпись**_____

ОБОРОТНАЯ СТОРОНА ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Аэропорт вылета _____

Регистрация (Ф И О)_____ **Подпись**_____

Досмотр (Ф И О)_____ **Подпись**_____

Дежурный по посадке (Ф И О)_____ **Подпись**_____

Бортпроводник (Ф И О)_____**Подпись**_____

Аэропорт промежуточный _____

Дежурный по встрече и посадке (Ф И О) _____

Принял_____ **Сдал** _____

подпись подпись

Дежурный комнаты матери и ребенка (Ф И О)_____

Принял_____ **Сдал** _____

подпись подпись

Аэропорт назначения (прилета) _____

Бортпроводник (Ф И О)_____

Передал (подпись) _____

Дежурный по встрече и посадке (Ф И О) _____

Принял (подпись встречающего с расшифровкой)_____

Приложение № 2

НЕСОПРОВОЖДАЕМЫЙ РЕБЕНОК

UM

ИЖАВИА

ИЖАВИА
ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

ПРИКАЗ

"16" 08 2016 г. № 330

Завьяловский район

О назначении ответственного
по приему к перевозке опасных грузов

На основании требований нормативных документов по перевозке воздушным транспортом опасных грузов, п р и к а з ы в а ю:

1. Назначить ответственным за прием к перевозке воздушными судами опасных грузов диспетчера по организации обслуживания почтово-грузовых авиаперевозок СОПАП.

2. Приказ №118 «О назначении ответственного по приему к перевозке опасных грузов» от 27.02.2014 г. считать утратившим силу.

3. Приказ довести до СОПАП, ЛС, ОК

Генеральный директор А.В. Городилов

ИЖАВИА
ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

ПРИКАЗ

"11" 10 2013 г. № 554

Завьяловский район

О допуске к самостоятельной работе диспетчеров СОПАП

В дополнение к приказу генерального директора от 07.10.2013 г. №547
ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Допустить к самостоятельной работе с системой АС «Центровка»

- Чайку В.П. – диспетчера по ОАП;

- Гребенщикову Н.Л. - диспетчера по ОАП;

- Калинину Н.Л. - диспетчера по ОАП;

- Мурзаеву Е.Н. - диспетчера по ОАП;

- Кощееву Е.В. - диспетчера по центровке

2. Приказ довести до личного состава СОПАП.

Генеральный директор А.Н. Чурилова

КОПИЯ ВЕРНА
Приемная ОАО «Ижавиа»

2013-10

ИЖАВИА
ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

ПРИКАЗ

"14" 10 2013 г. № 567

Завьяловский район

О введении в действие модернизированной системы автоматизированных расчетов центровки и загрузки самолетов (АС «Центровка» для аэропорта Ижевск)

Во исполнение требований пункта12 ФАП от 23.06.2003 г. №150 «Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, почты и грузов»; подпункта 5 пункта 7.4. утвержденное распоряжением ФСВТ России от 04.02.2000 г. № 22 «Положения по модернизированной системе автоматизированных расчетов центровки и загрузки воздушных судов (АС «Центровка»), а также, с целью улучшения эффективности работы диспетчеров по загрузке и организации пассажирских авиаперевозок п р и к а з ы в а ю :

1. Ввести в действие модернизированную систему автоматизированных расчетов центровки и загрузки самолетов (АС «Центровка» для аэропорта Ижевск) с расчетами масс и центровки, и автоматизированной выдачей объединённой рейсовой документации (СЗВ) по воздушным судам:
- отечественного производства - типы Ан12. Ан24, Ан26, Ан74, Ту134, Ту154, Як40, Як42. Ил76;
- зарубежного производства – CRJ-100/200.
2. Провести обучение и допустить к работе специалистов СОПАП по использованию АС «Центровка» для аэропорта Ижевск.
3. Начальнику СОПАП ознакомить с приказом под роспись специалистов СОПАП.
4. Контроль за исполнением приказа возложить на начальника СОПАП.
5. Приказ довести до СОПАП, ОИТТ и АСУП, ОСиК.

Генеральный директор А.В. Городилов

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ (ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ)
«УРАЛЬСКИЙ УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЙ ЦЕНТР ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»

СВИДЕТЕЛЬСТВО

№ 5382

Настоящее свидетельство удостоверяет, что

ЭСКАНДЕРОВА НАДЕЖДА СЕРГЕЕВНА

прошел(а) обучение в период
с 21.09.2015 по 03.10.2015
по программе профессионального обучения
«Первоначальная подготовка диспетчеров по центровке и загрузке воздушных судов»
и показал(а) следующие знания:

1	Центровка и загрузка ВС	пять
2	Конструкция и компоновка ВС	пять
3	Организация перевозок на воздушном транспорте	пять
4	Средства механизации и автоматизации технологических процессов	прослушала
5	Правила перевозки опасных грузов на ВТ	четыре
6	Служебная этика	прослушала
7	Основы воздушного и трудового права	прослушала
8	Организация аварийно-спасательных работ	прослушала
9	Обеспечение авиационной безопасности	зачет

Директор Ур. УТЦ ГА Ю. Н. Полепишин

Начальник учебного отдела А. С. Горохов

620025, Россия, г. Екатеринбург, пер. Утренний, 1А
тел. (343) 252-60-30, 252-62-31 факс (343) 264-36-59

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

СЕРТИФИКАТ (CERTIFICATE)

№ 149001497

Настоящий сертификат свидетельствует, что
диспетчер по центровке и загрузке

ЭСКАНДЕРОВА НАДЕЖДА СЕРГЕЕВНА

(фамилия, имя, отчество)

прошел(а) обучение по курсу:

«ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ГА»
(«TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS BY CIVIL AVIATION AIRCRAFT»)
(первоначальная подготовка)

по программе для ***членов летных экипажей, старших по загрузке и специалистов по планированию загрузки (10 категория ИКАО)***

(указывается категория персонала)

утверждённой заместителем руководителя ФАВТ МТ РФ 19 ноября 2014г.

(дата, номер и кем утверждена программа)

в **Уральском учебно-тренировочном центре гражданской авиации**

(наименование авиационного учебного центра)

и успешно сдал экзамен.

Дата выдачи сертификата: 01.10.2015г.

Срок действия сертификата 24 месяца.

Руководитель АУЦ _____ Ю.Н. Полепишин

Преподаватель _____ Л.В. Авдеева

М.П. Место печати АУЦ

Сертификат (свидетельство) органа по сертификации на право обучения № 149 от 08 ноября 2012 года

МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

РУКОВОДСТВО

ПО ЦЕНТРОВКЕ И ЗАГРУЗКЕ САМОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

РЦ3-83

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ»
МОСКВА 1983

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

ПОЛОЖЕНИЕ

по модернизированной системе автоматизированных расчётов центровки и загрузки воздушных судов

(система "Центровка")

Москва – 2000

др. в сопат.

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

04 февраля 2000 г. **№ 22 - Р**

г. Москва

О внедрении в аэропортах Российской Федерации системы автоматизированных расчетов центровки и загрузки воздушных судов (АС «Центровка»)

Во исполнение пункта 6 постановления Коллегии ФАС России от 20.04.99 № 7 «О состоянии безопасности полетов в гражданской авиации России и неотложных мерах по ее дальнейшему повышению» в целях предотвращения нарушений правил коммерческой загрузки, расчета центровки и составления центровочных графиков воздушных судов и повышения уровня безопасности полетов воздушных судов

ПРЕДЛАГАЮ:

1. Разрешить проведение автоматизированных расчетов центровки и загрузки всех модификаций пассажирских и грузовых воздушных судов типа Ил-96, Ил-62, Ил-76, Ил-86, Ту-204, Ту-154, Ту-134, Як-42, Як-40, Ан- 124, Ан-74, Ан-72, Ан-32, Ан-30, Ан-12, Ан-26, Ан-24 с использованием системы автоматизированных расчетов центровки и загрузки воздушных судов (АС «Центровка»).

2. Ввести в действие с 15.02.2000 прилагаемое Положение о модернизированной системе автоматизированных расчетов центровки и загрузки воздушных судов (АС «Центровка»).

3. Рекомендовать в качестве базовой организации по внедрению в эксплуатацию и сопровождению АС «Центровка» ГосНИИ ГА с привлечением специализированных организаций.

4. Считать Положение о модернизированной системе автоматизированных расчетов центровки и загрузки воздушных судов (АС «Центровка») дополнением к разделам 4 и 5 действующего Руководства по центровке и загрузке самолетов гражданской авиации (РЦЗ-83).

АС «Центровка»
Регистрационный № 095
"02" августа 2002 г.
а/п. "Шереметьево"

ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ИНСТИТУТ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ
НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ ("ИАТВТ")
г.р. № 001.305.799
г. Москва

Федеральная служба воздушного транспорта России

ПОЛОЖЕНИЕ

по модернизированной системе автоматизированных расчётов
центровки и загрузки воздушных судов
(система "Центровка")

Ответственный разработчик – Руководитель работ по системе «Центровка»,
кандидат технических наук *Рожнов Л.Д.*

Москва -2000

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «ИЖАВИА»

УТВЕРЖДАЮ
Генеральный директор АО «Ижавиа»
_____ А.В. Городилов
«17» 02 2017 г.

ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ
диспетчера по центровке ВС службы организации и продажи авиаперевозок

Настоящая должностная инструкция разработана в соответствии с положениями Трудового кодекса Российской Федерации и иных нормативных правовых актов, регулирующих трудовые правоотношения в Российской Федерации и является неотъемлемой частью трудового договора с диспетчером по центровке ВС службы организации и продажи авиаперевозок (СОПАП).

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Диспетчер по центровке ВС службы организации и продажи авиаперевозок (далее – диспетчер по центровке ВС) относится категории «специалисты».

1.2. На должность диспетчера по центровке ВС принимается лицо, имеющее гражданство Российской Федерации, прошедшее медицинское освидетельствование и годное по состоянию здоровья, не судимое, имеющее высшее (авиационное (техническое) или инженерно-экономическое) образование без предъявления требований к стажу работу, или среднее специальное образование и стаж работы по оперативному управлению производством на менее трех лет, в том числе на данном предприятии не менее одного года, прошедший теоретическую и практическую подготовку по установленной программе, и допущенный к самостоятельной работе, знающий технологический процесс организации пассажирских авиаперевозок и имеющий практический опыт работы в СОПАП.

1.3. Назначение на должность диспетчера по центровке ВС, перевод и освобождение от должности производится приказом генерального директора АО «Ижавиа» по представлению начальника СОПАП.

1.4. Диспетчер по центровке ВС подчиняется диспетчеру ОАП (старшему диспетчеру ОАП), непосредственно начальнику СОПАП.

1.5. Диспетчер по центровке должен знать:

- Воздушный Кодекс Российской Федерации;
- законы и иные нормативные правовые акты Российской Федерации, регламентирующие авиационные перевозки;
- нормативные правовые акты и иные документы уполномоченных органов в области гражданской авиации, регламентирующие авиационные перевозки и определяющие организацию обслуживания почтово-грузовых авиаперевозок и других потребителей в аэропорту;
- требования технических инструкций по перевозке опасных грузов по воздуху;
- руководство по обеспечению и учету регулярности полетов воздушных судов;
- государственные стандарты и технические условия на выполнение погрузочно-разгрузочных работ; основные требования организации труда при проектировании технологических процессов;
- правила перевозки пассажиров, багажа, груза и почты;

- Приказ Минтранса России от 28.06.2007 № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»;

- Приказ Минтранса России от 23.06.2003 № 150 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты»;

- «Руководство по центровке и загрузке самолетов гражданской авиации (РЦЗ - 83)» от 03.01.1993 г., АС «Центровка» Рожнова;

- ОСТ 54-1-283.02-94 «Система качества перевозок и обслуживания пассажиров воздушным транспортом. Услуги, предоставляемые пассажирам в аэропортах»;

- «Технологию обслуживания вылетающих и прилетающих пассажиров в аэропорту Ижевск» от 03.05. 2012 г., утвержденную генеральным директором АО «Ижавиа»;

- Стандарты и рекомендации ИКАО и ИАТА;

- применяемые нормативные требования, стандарты, политику и процедуры в области системы управления безопасности полетов (СУБП);

- перечень сведений, составляющих служебную тайну и коммерческую тайну;

- Федеральный закон от 27.04.2006 №152-ФЗ «О персональных данных» в части касающейся исполнения должностных обязанностей;

- основы трудового законодательства Российской Федерации;

- основы экономики, организации производства и труда, управления, принципы планирования работы;

- Правила внутреннего трудового распорядка для работников АО «Ижавиа», Инструкцию по пропускному и внутриобъектовому режиму в аэропорту Ижевск;

- правила по охране труда, охране окружающей среды, производственной санитарии и пожарной безопасности, электробезопасности;

- Коллективный договор между работодателем и работниками АО «Ижавиа»;

- локальные нормативные акты, относящиеся к деятельности АО «Ижавиа»;

- Антикоррупционную политику АО «Ижавиа»;

- Кодекс этики и служебного поведения работников АО «Ижавиа»;

- Положение о конфликте интересов АО «Ижавиа»;

- Правила обмена деловыми подарками и знаками делового гостеприимства АО «Ижавиа»;

- Регламент использования работниками АО «Ижавиа» ресурсов сети Интернет и внутренних ресурсов АО «Ижавиа»;

- основы документооборота в АО «Ижавиа»;

- настоящую должностную инструкцию.

1.6. Диспетчер по центровке ВС должен владеть персональным компьютером на уровне уверенного пользователя, уметь работать с офисными приложениями, электронной почтой и сетью Интернет, иметь навыки работы с офисной техникой.

1.7. Во время отсутствия диспетчера по центровке ВС (временная нетрудоспособность, отпуск, командировка, пр.), его должностные обязанности исполняет назначенное в установленном порядке лицо, которое приобретает соответствующие права и несет ответственность за надлежащее исполнение возложенных на него обязанностей согласно настоящей должностной инструкции.

2. ДОЛЖНОСТНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ

Диспетчер по центровке ВС обязан:

2.1. С высокой ответственностью относиться к выполнению своих должностных обязанностей, соблюдать трудовую и производственную дисциплину.

2.2. Соблюдать требования нормативных правовых актов, локальных нормативных актов АО «Ижавиа» и иных документов, указанных в п. 1.5. настоящей должностной инструкции, а также иных нормативных правовых актов и документов, регламентирующих его деятельность.

2.3. Осуществлять расчет центровки и размещение загрузки в ВС с целью обеспечения безопасности полетов и максимального использования грузоподъемности воздушного судна.

2.4. Осуществлять координацию работы служб АО «Ижавиа» по центровке и загрузке ВС.

2.5. Осуществлять работу по центровке ВС:

2.5.1. Организовывать и координировать работу структурных подразделений АО «Ижавиа» по загрузке ВС перед вылетом в соответствии с руководством по центровке и загрузке ВС.

2.5.2. Производить предварительную и окончательную центровку ВС в соответствии с суточным планом вылетов и предварительной информации о вылетающем рейсе с помощью РЦЗ-83 (АС «Центровка» Рожнова) и других средств информации и связи.

2.5.3. Производить повторный расчет центровки ВС по требованию экипажа в случае обнаружения ошибок и неточностей.

2.5.4. Осуществлять центровку ВС ручным способом и с использованием современных средств оргтехники, коммуникации и связи.

2.5.5. Осуществлять предварительный сбор и подготовку информации о составе и весовых характеристиках ВС, их максимально допустимой взлетной массе, величине планируемых грузовых и почтовых отправок.

2.5.6. Обеспечивать максимальную загрузку ВС при соблюдении установленных центровок.

2.5.7. Своевременно предоставлять информацию диспетчеру по ОАП о загрузке и центровке ВС, а при отсутствии необходимой коммерческой загрузки для обеспечения допустимой эксплуатационной центровки ВС о необходимости использования балласта.

2.5.8. Осуществлять контроль за реализацией рекомендаций об ограничениях по массе и очередности размещения грузов.

2.5.9. При необходимости принимать меры по устранению сбойной ситуации.

2.6. Осуществлять работу при загрузке ВС:

2.6.1. Руководить размещением пассажиров в ВС, погрузкой багажа, грузов, почты в соответствии с РЦЗ-83 (АС «Центровка» Рожнова).

2.6.2. Обеспечивать фактическое размещение загрузки в соответствии со схемой загрузки ВС и надежное крепление (швартовки) багажа, почты и грузов.

2.6.3. Производить перемещение загрузки в ВС в случае ее изменения перед вылетом.

2.6.4. Докладывать о состоянии загрузки ВС второму пилоту после прибытия его на самолет.

2.7. Докладывать начальнику СОПАП о нарушениях нормативных документов по центровке и загрузке на транзитных ВС, участвовать в составлении актов по этим нарушениям.

2.8. Знать и соблюдать правила и нормы охраны труда, техники безопасности, пожарной безопасности и электробезопасности.

2.9. Знать и соблюдать действующие в АО «Ижавиа» правила, нормы и требования, касающиеся документооборота, уметь работать в используемой системе электронного документооборота, руководствуясь действующими в данной области локальными нормативными актами АО «Ижавиа».

2.10. Соблюдать установленные нормы субординации, вести себя корректно с руководством и коллегами по работе.

2.11. Своевременно и качественно выполнять указания и поручения вышестоящих руководителей в пределах своей компетенции.

2.12. Не разглашать сведения, составляющие служебную и коммерческую тайну. Не передавать конфиденциальную и иную, ограниченного использования информации, третьим лицам.

2.13. Проходить обязательный медицинский осмотр и аттестацию в порядке, установленном в АО «Ижавиа». Соблюдать утвержденный график отпусков.

2.14. Использовать навыки работы с персональным компьютером, офисными приложениями, электронной почтой, сетью Интернет и офисной техникой для выполнения трудовых функций и поставленных задач, обеспечивая сохранность и исправность вверенного оборудования.

2.15. Осуществлять организацию производственного процесса в соответствии с требованиями установленных правил по организации обслуживании пассажирских авиаперевозок.

2.16. Контролировать соблюдение подчиненными работниками производственной, технологической и трудовой дисциплины, высокой культуры обслуживания пассажиров.

2.17. Обеспечивать сохранность материальных и финансовых средств, находящихся на ответственном хранении.

2.18. Своевременно принимать меры, направленные на устранение недостатков в работе.

2.19. Предоставлять достоверную информацию о состоянии выполнения полученных заданий и поручений, не допускать нарушение сроков их исполнения.

2.20. Незамедлительно сообщить непосредственному руководителю о возникновении ситуации, представляющей угрозу жизни и здоровью людей, сохранности имущества предприятия.

3. ПРАВА

Диспетчер по центровке ВС имеет право:

3.1. Знакомиться с проектами решений руководства предприятия, касающимися его деятельности.

3.2. В пределах своей компетенции запрашивать от руководителей структурных подразделений АО «Ижавиа» и специалистов информацию и документы, необходимые для выполнения своих должностных обязанностей.

3.3. Требовать от подчиненных работников (агентов ОПП, загрузчиков-выгрузчиков) СОПАП сообщения технологического графика коммерческого обслуживания ВС (загрузка/выгрузка багажа, почты, грузов, бортового питания).

3.4. Запрашивать и получать от работников других структурных подразделений (ЛС, АТБ, СОПИТ, ПДСП) сведений, информаций, документов необходимых для расчетов центровки и распределения загрузки в ВС.

3.5. Ходатайствовать начальнику СОПАП о привлечении к ответственности подчиненных работников.

3.6. В пределах своей компетенции давать указания и распоряжения подчиненным работникам по вопросам организации пассажирских авиаперевозок и

контролировать их исполнение.

3.7. Проверять знание личным составом СОПАП руководящих документов, регламентирующих их деятельность, принимать зачеты.

3.8. Повышать свою профессиональную квалификацию.

3.9. Подписывать и визировать документы в пределах своей компетенции.

3.10. На иные права и социальные гарантии, предусмотренные трудовым законодательством Российской Федерации.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Диспетчер по центровке ВС несет ответственность:

4.1. За ненадлежащее исполнение или неисполнение своих должностных обязанностей, предусмотренных настоящей должностной инструкцией, в пределах, определенных действующим трудовым законодательством Российской Федерации.

4.2. За нарушения, совершенные в процессе осуществления своей деятельности, в пределах, определенных действующим административным, уголовным и гражданским законодательством Российской Федерации.

4.3. За причинение материального ущерба в пределах, определенных действующим трудовым и гражданским законодательством Российской Федерации.

4.4. За несоблюдение правил внутреннего трудового распорядка, правил по пропускному и внутриобъектовому режиму, правил по охране труда, охране окружающей среды, производственной санитарии, технической безопасности, пожарной безопасности и электробезопасности.

4.5. За нарушения в работе с персональными данными, повлекшие их утерю, незаконную передачу и другие действия, предусмотренные Федеральным законом от 27.04.2006 № 152-ФЗ «О персональных данных».

Начальник СОПАП А.Н. Чурилова

Согласовано:

Заместитель генерального директора
по персоналу и общим вопросам Л.Л. Шакирзянова
«10» 02 2017 г.

Начальник юридический службы Е.Л. Дудина
«10» 02 2017 г.

С должностной инструкцией ознакомлен и согласен, копию получил:

Эскандерова «21» февраля 17 г.

Галимзянов «21» февраля 17 г.

Мурзаева «21» февраля 17 г.

Жар	Чайка	«22» 02 2017 г.
		«___» _____ г.
		«___» _____ г.
		«___» _____ г.
		«___» _____ г.
		«___» _____ г.
		«___» _____ г.
		«___» _____ г.
		«___» _____ г.

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель генерального директора по ИАО -
начальник АТБ ОАО "Ижавиа"

А.П.Дровосеков

«19» декабря 2012 г.

ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ

АВИАЦИОННОГО ТЕХНИКА ПО ТЭСиД ЦЕХА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Настоящая должностная инструкция разработана в соответствии с положениями Трудового кодекса Российской Федерации и иных нормативных актов, регулирующих трудовые правоотношения в Российской Федерации и является неотъемлемой частью трудового договора с авиатехником по техническому обслуживанию самолетов и двигателей (ТЭСиД) цеха технического обслуживания воздушных судов (ЦТО ВС).

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Авиатехник по ТЭСиД ЦТО ВС должен иметь среднетехническое или специальное образование. Возраст – не моложе 18 лет. Иметь физические кондиции т.е. – иметь физическую способность выполнять предстоящие работы, в частности, по остроте зрения и слуха, цветоощущению, по созданию необходимых усилий в процессе работы.

1.2. Авиатехник по ТЭСиД ЦТО ВС относится к категории специалистов пригодных для выполнения определенного круга работ по обслуживанию и ремонту эксплуатируемой в предприятии авиационной техники с таким качеством, которое гарантирует безопасность выполнения полёта обслуженных воздушных судов за счёт обеспечения работоспособности и нормального функционирования конструкции воздушного судна, его силовых установок, систем и оборудования при эксплуатации на земле и в воздухе. Принимается на работу и увольняется с нее приказом генерального директора ОАО "Ижавиа" по представлению зам.генерального директора по ИАО - начальника АТБ.

1.3.Авиатехник по ТЭСиД ЦТО ВС подчиняется непосредственно бригадиру (инженеру смены). Он выполняет производственные задания, руководит работой закрепляемых за ним других работников.

1.4. Авиатехник по ТЭСиД ЦТО ВС обязан знать: Законодательство о труде, Воздушный кодекс РФ; правила и нормы охраны труда, техники безопасности, производственной санитарии и противопожарной защиты; правила внутреннего трудового распорядка и другие положения коллективного договора между работодателем и работниками ОАО «Ижавиа»; отраслевые нормативные документы; настоящую должностную инструкцию, эксплуатационную документацию, "Руководство по деятельности АТБ ОАО "Ижавиа", "Руководство по качеству ТО авиатехники АТБ ОАО "Ижавиа"; приказы и указания генерального директора, зам.генерального директора по ИАО - начальника АТБ ОАО «Ижавиа», своих старших начальников, вышестоящих организаций.

1.5. Для авиатехника по ТЭСиД ЦТО устанавливается следующий режим рабочего времени: работа в соответствии с утвержденным графиком сменности, в том числе в ночные смены.

1.6. При техническом обслуживании воздушных судов (ВС) на авиатехника по ТЭСиД ЦТО воздействуют следующие вредные условия труда: повышенный шум, работа на открытой территории, на высоте, в неудобной рабочей позе, возможность проведения работ в условиях пониженной освещенности, ответственность за безопасность жизни людей.

2. ОБЯЗАННОСТИ

АВИАТЕХНИК ОБЯЗАН:

2.1.Знать конструкцию обслуживаемой авиатехники в целом, её двигателя и систем, эксплуатационную документацию на нее, организацию и технологию ее технического обслуживания, уметь пользоваться техническими описаниями и схемами, иметь действующие квалификационные отметки в свидетельстве специалиста на техническое обслуживание (ТО) базовой АТ.

2.2. Знать: параметры, замеряемые (контролируемые) при техническом обслуживании (ТО), характеризующие исправность, работоспособность и правильность функционирования авиатехники; марки применяемых для ее эксплуатации ГСМ, спецжидкостей и газов; порядок хранения авиаГСМ, их аэродромного контроля и использования; порядок заправки самолётов топливом и маслом.

2.3.Лично, в полном соответствии с требованиями эксплуатационной документации, с высоким качеством и своевременно выполнять все работы по ТО авиатехники, а также демонтажно-монтажные работы при замене частей, узлов, деталей, проверке работоспособности и правильности функционирования систем и изделий; порядок выполнения работ: по буксировке воздушных судов; принятии его на место стоянки; при подогреве, запуске двигателей и выруливании, по очистке ВС от наземного обледенения.

2.4.Уметь определять техническое состояние авиатехники, причины выявленных отказов и неисправностей, устранять неисправности в соответствии с утвержденными технологическими указаниями.

2.5.Своевременно получать задания на работу, информировать бригадира (инженера смены) о состоянии обслуживаемой АТ, ходе работ на ней, выявленных отказах и неисправностях, их устранении.

2.6.Оформлять производственно-техническую документацию на выполненные работы.

2.7.Знать устройство и правила эксплуатации технологического оборудования, средств наземного обслуживания, приспособлений и инструмента, используемых при ТО ВС, уметь проверять их исправность. По заданию бригадира (инженера смены) отбирать пробы рабочих жидкостей систем для их последующего анализа.

2.8.Содержать в сохранности, постоянной исправности и готовности к применению технологическое оборудование, средства наземного обслуживания, инструмент, приспособления и другое авиационно-техническое имущество, а также следить за состоянием и чистотой чехлов и полнотой зачехления. В случае обнаружения неисправностей – доложить инженеру смены. В зимнее время после прекращения выпадения осадков удалять с поверхности технологического оборудования и средств наземного обслуживания снежно-ледяные отложения.

Применение неисправных: инструмента, технологического оборудования, средств наземного обслуживания – **запрещается.**

2.9.Знать особенности эксплуатации ВС в осенне-зимнем и весенне-летнем периодах и постоянно их учитывать в практической работе. Посещать занятия проводимые для изучения особенностей эксплуатации ВС при очередной сезонной подготовке. Принимать активное участие при проведении летно-технических конференций по итогам сезонной подготовки.

2.10.Обеспечивать сохранность инструмента, по окончании рабочего дня сдавать его в инструментальную кладовую, инструмент личного пользования – авиатехнику-бригадиру или инженеру смены.

2.11.При работе на авиатехнике постоянно поддерживать порядок на рабочих местах в соответствии с существующими в АТБ требованиями, а также поддерживать порядок и соблюдать чистоту на местах стоянок ВС, перроне, площадках хранения СНО, в служебных помещениях и территории, примыкающей к служебным и производственным зданиям и сооружениям. Своевременно принимать меры по удалению и очистке от снежно-ледяных отложений путей следования технического персонала, аварийных и запасных выходов, а так же площадок хранения средств наземного облуживания (СНО) и аварийно-спасательного оборудования (АСО).

2.12.Выполнять требования системы управления качеством технического обслуживания.

2.13.Строго выполнять правила содержания ВС на стоянке.

2.14.Следить за ходом выполнения заказов работниками участка текущего ремонта на обслуживаемой авиатехнике.

2.15.Обеспечивать сохранность обслуживаемых ВС, предупреждать возможность их повреждения или незаконного использования, не допускать к ним посторонних лиц, закрывать и пломбировать двери и другие предусмотренные места, выполнять правила передачи ВС службе авиационной безопасности или экипажу.

2.16.Постоянно совершенствовать свои знания и навыки по обслуживанию авиатехники, по указанию инженера смены руководить стажировкой (производственной практикой) авиатехников (учащихся учебных заведений).

2.17.Экономно и по назначению расходовать авиатехническое имущество и топливно-энергетические ресурсы, выделяемые для обслуживания авиатехники.

2.18.Знать и выполнять правила охраны окружающей природной среды; правила техники безопасности, электробезопасности, охраны труда и противопожарной защиты при обслуживании ВС, уметь применять имеющиеся пожарные средства для тушения пожара на ВС и в производственном помещении. Руководствоваться действующими инструкциями по охране труда для работников цеха.

Не допускается работа на авиатехнике в спецодежде с истекшими сроками пользования. Следить за чистотой и исправностью своей спецодежды. Своевременно сдавать в стирку и производить ремонт.

За 2месяца до окончания срока пользования доложить инженеру смены о дате окончания срока пользования спецодеждой и другими средствами индивидуальной защиты.

Работа без средств индивидуальной защиты - **Запрещается**.

2.19. Незамедлительно сообщить непосредственному руководителю о возникновении ситуации, представляющей угрозу жизни и здоровью людей, сохранности имущества предприятия.

2.20. Проходить ежегодно медицинское освидетельствование в порядке установленном на предприятии, а также ежесменные медосмотры, предусмотренные Временной инструкцией о порядке подготовки и допуска к работе на аэродроме “Ижевск” водителей и должностных лиц, руководящих подъездом (отъездом) спецмашин к ВС.

2.21.С высокой ответственностью относиться к выполнению должностных обязанностей, соблюдать трудовую, производственную, технологическую дисциплину.

2.22.Знать правила руководства подъездом (отъездом) спецтранспорта к ВС и строго выполнять их при ТО.

2.23.Контролировать качество ГСМ, спецжидкостей, газов, поставляемых для эксплуатации обслуживаемого ВС, состояние средств их заправки (зарядки) и осуществлять (контролировать) заправку ВС горюче-смазочными материалами; знать марки применяемых ГСМ на ВТ.

2.24. Производить заправку ВС только после установки колодок под колеса машины; заземления ТЗ, МЗ; при наличии контрольного талона с подписью техника ГСМ, разрешающего заправку; проверки соответствия сорта ГСМ в спецмашине с записью в контрольном талоне.

2.25. Слить отстой с ТЗ, МЗ по требованию экипажа. При заправке не допускать перелива топлива. Соблюдать технологию заправки ВС при верхнем наливе через заправочную горловину; обеспечить качественную заправку ВС во время выпадения осадков (дождь, снег).

2.26.Проверять наличие и состояние пожарных средств на стоянке, в случае не соответствия – принять меры восстановления и укомплектованности; очищать стоянку от сухих трав, мусора, ветоши, разлитых авиаГСМ и других легковоспламеняющихся материалов.

2.27.Вести учет наработки авиатехники, правильно оформлять бортовую (поно-мерную) и производственно-техническую документацию на техническое обслуживание и ремонт АТ, своевременно докладывать руководителю работ о наработке.

2.28.О случаях самостоятельно принятых решений, связанных с задержанием вылетов ВС и запретом использования средств наземного обслуживания или заправки ГСМ, немедленно докладывать бригадиру (инженеру смены), а на временном аэродроме - руководителю работ или командиру ВС.

2.29. Обеспечить соответствие своих действий целям и задачам, стоящим перед подразделением по безусловному обеспечению высокого уровня безопасности полетов (БП);

- определять фактические и потенциальные угрозы для БП и оценки соответствующих рисков в подразделении;
- обеспечивать принятие корректирующих действий необходимых для выдерживания показателей БП;

- обеспечивать постоянное улучшение показателей работы системы управления БП;

2.30.Знать действия инженерно-технического персонала при стихийных бедствиях, штормовых условиях и возникновении аварийных ситуаций на аэродроме и прилегающей территории и положения инструкции по проведению АСР в районе а/п Ижевск и уметь практически выполнять их. По сигналам “Готовность” или “Тревога” в составе аварийно-спасательного расчета АТБ в установленное время прибыть к месту авиационного происшествия или в квадрат, указанный в оповещении и знать своё место при проведении аварийно-спасательных работ.

2.31. Знать и соблюдать «Инструкцию по пропускному и внутриобъектовому режиму в аэропорту Ижевск».

2.32. Знать и соблюдать правила внутреннего трудового распорядка для работников ОАО «Ижавиа

2.33. Знать и соблюдать приказы, распоряжения и другие внутренние локальные акты предприятия, а также другие регламентирующие его деятельность документы, нормативно-правовые акты РФ; распоряжения руководства авиационно-технической базы – по вопросам обеспечения надёжной работы авиационной техники и безопасности полётов. Своевременно изучать и выполнять их требования.

2.34. Знать комплектацию, функции, входные и выходные сигналы информационно-управляющих систем АТБ; уметь пользоваться ими.

2.35. Знать должностные инструкции: свою, специалистов, находящихся в оперативном подчинении, а также непосредственных руководителей (бригадира, инженера смены, начальника цеха), инженера ОТК в части, определяющей взаимоотношения с ними.

2.36. Знать правила ухода за поверхностью самолёта, лакокрасочными и другими защитными покрытиями, порядок и методы ремонта обшивки самолёта и покрытий. Уметь выполнять ремонтные работы по ЛКП.

2.37. Знать правила ухода за деталями из магниевых и титановых сплавов, композиционных материалов и их ремонта (замены). Уметь выполнять ремонтные работы, возможные в условиях АТБ.

2.38. Знать основные положения системы сертификации персонала Организации по ТО.

2.39. Соблюдать установленные нормы субординации.

2.40. Знать особенности организации и содержания технического обслуживания ВС на аэродромах временного базирования, порядок хранения авиаГСМ, их аэродромного контроля и использования, заправки самолётов топливом и маслом.

2.41. Знать особенности эксплуатации ВС в осенне-зимнем и весенне-летнем периодах и постоянно их учитывать в практической работе. Посещать занятия проводимые для изучения особенностей эксплуатации ВС при очередной сезонной подготовке. Принимать активное участие при проведении лётно-технических конференций по итогам сезонной подготовки. (как п.2.9)

2.42. Знать и выполнять требования изложенные в "Руководстве по деятельности АТБ ОАО "Ижавиа", "Руководстве по качеству ТО авиатехники АТБ ОАО "Ижавиа".

2.43. Знать и выполнять требования методики, устанавливающей организационный порядок проведения работ и объем документов при выполнении технического обслуживания агрегатов и комплектующих изделий самолетов Ту-134, эксплуатирующихся по техническому состоянию, а также сбор и обработку статистических данных по отказам и неисправностям.

2.44. Знать и соблюдать Положения Федерального закона № 152-ФЗ от 27.07.2006 г. «О персональных данных» в части касающейся исполнения своих должностных обязанностей.

3. ПРАВА

АВИАТЕХНИК ИМЕЕТ ПРАВО:

3.1. Отстранять от полетов авиационную технику не готовую к выполнению задач поставленных производственным планом с необходимым уровнем обеспечения безопасности полетов с последующим докладом инженеру смены по ТЭСиД, начальнику ЦТО ВС (ведущему инженеру по ТЭСиД ЦТО ВС).

3.2.Отстранять от обслуживания ВС неисправный спецтранспорт с последующим докладом инженеру смены (бригадиру).

3.3.Требовать своевременного обеспечения рабочего места запасными частями, материалами и инструментом, а на временных аэродромах соответствующего оборудования мест стоянки ВС.

4. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

АВИАТЕХНИК НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА:

4.1.Несвоевременное и некачественное выполнение работ по техническому обслуживанию авиатехники.

4.2.Безопасность и регулярность полетов ВС, зависящую от качества технического обслуживания.

4.3. Выполнение требований Руководства по деятельности и Руководства по качеству АТБ ОАО "Ижавиа".

4.4.Выполнение правил охраны труда и окружающей природной среды, пожарной и электробезопасности.

4.5 Несет полную ответственность за систему управления безопасностью полетов при техническом обслуживании ВС, за выполнение своих функций в области обеспечения высокого уровня безопасности полетов при техническом обслуживании ВС.

4.5.Невыполнение других обязанностей, указанных в разделе 2 настоящей инструкции.

4.6. За причинение ущерба имуществу работодателя в соответствии с действующим законодательством РФ.

Начальник цеха ТО ВС А.А.Бляшкин

СОГЛАСОВАНО:
Начальник юридической службы

Т.В.Обухова
«19» 11 2012 г.

Дополнение к должностной инструкции

авиатехника по ТЭСиД цеха ТО ВС

Ввести в раздел «Ответственность» пункт 4.7.

4.7. Безопасное маневрирование спецмашины при обработке ВС, выполнение технологии по противообледенительной обработке ВС в полном объеме и с требуемым качеством, чистоту обработанных поверхностей ВС и отсутствие на них льда, снега, инея, изморози, своевременное и правильное оформление документации, полноту и достоверность информации о примененной ПОЖ, контроль чистоты поверхностей ВС после выполненной противообледенительной процедуры, достоверность выданной КВС (экипажу) информации о состоянии поверхностей ВС, своевременную подачу информации в ПДС и государственным инспекторам Приволжского МТУ ВТ Росавиации об отказе КВС от ПОО ВС в аэропорту при наличии на ВС СЛО.

Заместитель генерального директора по ИАО – начальник АТБ А.П.Дровосеков

Начальник цеха ТО ВС А.А.Бляшкин

СОГЛАСОВАНО

Начальник юридической службы

_____ А.С.Хатомкина

Фатихова О.М.

«25» 11 2013 г.

С дополнением к инструкции ознакомлен и согласен _____

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель генерального директора по ИАО -
начальник АТБ ОАО "Ижавиа"

_____ А.П.Дровосеков

«19» ноября 2012 г.

ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ

АВИАТЕХНИКА ПО АиРЭО
ЦЕХА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Настоящая должностная инструкция разработана в соответствии с положениями Трудового кодекса Российской Федерации и иных нормативных актов, регулирующих трудовые правоотношения в Российской Федерации и является неотъемлемой частью трудового договора с авиатехником по АиРЭО цеха технического обслуживания воздушных судов (ЦТО ВС)

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

1.1. Авиатехник по АиРЭО ЦТО ВС должен иметь среднетехническое или специальное образование.

1.2. Авиатехник по АиРЭО ЦТО ВС относится к категории специалистов, принимается на работу и увольняется с нее приказом генерального директора ОАО "Ижавиа" по представлению зам.генерального директора по ИАО - начальника АТБ.

1.3.Авиатехник по АиРЭО цеха технического обслуживания воздушных судов (ЦТО ВС) подчиняется непосредственно бригадиру (инженеру смены) по АиРЭО ЦТО ВС.

1.4.Авиатехник по АиРЭО ЦТО ВС осуществляет свою деятельность в соответствии с данной инструкцией, эксплуатационной документацией, приказами и указаниями государственных органов управления воздушным транспортом (ГОУВТ) РФ, Приволжского МТУ ВТ Росавиации, генерального директора и зам.генерального директора по ИАО - начальника АТБ ОАО "Ижавиа", "Руководством по деятельности АТБ ОАО "Ижавиа" и "Руководством по качеству ТО авиатехники АТБ ОАО "Ижавиа", указаниями своих старших начальников.

1.5.Авиатехник по АиРЭО является непосредственным исполнителем в технологическом процессе технического обслуживания АиРЭО воздушных судов (ВС).

1.6. Для авиатехника по АиРЭО ЦТО устанавливается следующий режим рабочего времени: работа в соответствии с утвержденным графиком сменности, в том числе в ночные смены.

1.7. При техническом обслуживании воздушных судов (ВС) на авиатехника по АиРЭО ЦТО воздействуют следующие вредные условия труда: повышенный шум, работа на открытой территории, на высоте, в неудобной рабочей позе, возможность проведения работ в условиях пониженной освещенности, ответственность за безопасность жизни людей.

2. ОБЯЗАННОСТИ

АВИАТЕХНИК ПО АиРЭО ЦТО ВС ОБЯЗАН:

2.1. Знать в объеме своей специальности АиРЭО ВС, эксплуатационную документацию (ЭД) на него организацию и технологию его обслуживания, иметь действующие квалификационные отметки в свидетельстве специалиста на техническое обслуживание (ТО) базовой АТ.

2.2. Знать параметры замеряемые (контролируемые) при техническом обслуживании (ТО), характеризующие исправность, работоспособность и правильность функционирования АиРЭО ВС.

2.3. Лично, в полном соответствии с эксплуатационной документацией (ЭД), с высоким качеством и своевременно выполнять все работы по ТО АиРЭО ВС, а также демонтажно-монтажные работы при замене изделий, узлов и деталей, проверке работоспособности и правильности функционирования систем и изделий.

2.4. Уметь определять техническое состояние АиРЭО ВС, причины выявляемых отказов и неисправностей, устранять неисправности с утвержденными технологическими указаниями.

2.5. Своевременно получать задания на работу, информировать бригадира (инженера смены) о состоянии обслуживаемого АиРЭО ВС, ходе работ, выявленных отказах и неисправностях и их устранении.

2.6. Своевременно и качественно оформлять эксплуатационную документацию на выполненные работы.

2.7. Знать устройство и правила эксплуатации технологического оборудования, средств диагностирования и наземного обслуживания приспособлений и инструмента, используемых при ТО АиРЭО ВС, уметь проверять их исправность.

2.8. Содержать в сохранности технологическое оборудование, средства диагностирования и наземного обслуживания, инструмент, приспособления, эксплуатационную документацию и другое вверенное техническое имущество.

Применение неисправных: инструмента, технологического оборудования, средств наземного обслуживания – **запрещается.**

2.9. Перед началом работы получить в инструментальной кладовой инструмент личного пользования.

2.10. По окончании работ по обслуживанию АиРЭО ВС проверять наличие инструмента личного пользования и инструмента общего пользования. Инструмент общего пользования вложить в инструментальный ящик по окончании работ и в конце рабочей смены предъявить бригадиру. Инструмент личного пользования сдать авиатехнику-бригадиру или инженеру смены.

2.11. Выполнять требования по технике безопасности, охраны труда и пожарной и электробезопасности. Уметь применять имеющиеся пожарные средства для тушения пожара на ВС и в производственном помещении.

Не допускается работа на авиатехнике в спецодежде с истекшими сроками пользования. За 2 месяца до окончания срока пользования доложить инженеру смены о дате окончания срока пользования спецодеждой и другими средствами индивидуальной защиты. Работа без средств индивидуальной защиты – **запрещается.**

2.12. Незамедлительно сообщить непосредственному руководителю о возникновении ситуации, представляющей угрозу жизни и здоровью людей, сохранности имущества предприятия.

2.13. Постоянно совершенствовать свои знания и навыки по обслуживанию АиРЭО ВС.

2.14. Знать особенности эксплуатации АиРЭО ВС в осенне-зимнем и весенне-летнем периодах и постоянно их учитывать в практической работе.

2.15. С высокой ответственностью относиться к выполнению должностных обязанностей, соблюдать трудовую, производственную и технологическую дисциплину.

2.16. Соблюдать правила внутреннего трудового распорядка, внутриобъектового и пропускного режима.

2.17. Самостоятельно определять техническое состояние обслуживаемого ВС, определять причины отказов и неисправностей, выявленных в полете и при ТО на земле, самостоятельно устранять неисправности.

2.18. При обнаружении сложных дефектов, требующих выполнения демонтажных или регулировочных работ, а также дефектов по топливной, масляной и кислородной системам, по управлению ВС и двигателями, а также по системам МАП и гироскопии, докладывать бригадиру (инженеру) по АиРЭО.

2.19. При работе на авиатехнике постоянно поддерживать порядок на рабочих местах в соответствии с существующими в АТБ требованиями.

2.20. Выполнять требования системы управления качеством технического обслуживания.

2.21. Строго выполнять правила содержания ВС на стоянке.

2.22. Обеспечивать сохранность обслуживаемых ВС, предупреждать возможность их повреждения или незаконного использования, не допускать к ним посторонних лиц, выполнять правила передачи ВС службе авиационной безопасности (экипажу).

2.23. Знать и выполнять требования Временной инструкции о порядке подготовки и допуска к работе на аэродроме “Ижевск” водителей и должностных лиц, руководящих подъездом (отъездом) спецмашин к ВС.

2.24. Проходить ежегодно медицинское освидетельствование в установленном на предприятии порядке, а также ежесменные медосмотры, предусмотренные Временной инструкций о порядке подготовки и допуска к работе на аэродроме “Ижевск” водителей и должностных лиц, руководящих подъездом (отъездом) спецмашин к ВС.

2.25. Вести учет наработки авиатехники, правильно оформлять пономерную и производственно-техническую документацию на ВС.

2.26. Экономно и по назначению расходовать авиатехническое имущество и топливо-энергетические ресурсы, выделяемые для обслуживания авиатехники.

2.27. Выполнять на обслуживаемой авиатехнике оперативное ТО, периодическое ТО и отдельные, утвержденные начальником АТБ работы, в соответствии с требованиями ЭД.

2.28. О случаях, самостоятельно принятых решений, связанных с задерживанием вылетов ВС и запретном использовании средств наземного обслуживания, немедленно докладывать авиатехнику-бригадиру (инженеру смены).

2.30. Знать положения инструкции по проведению АСР в районе а/п Ижевск и уметь практически выполнять их. По сигналам “Готовность “ или “Тревога” в составе аварийно-спасательного расчета АТБ прибыть к месту авиационного происшествия или в квадрат, указанный в оповещении.

2.31. Обеспечить соответствие своих действий целям и задачам, стоящим перед подразделением по безусловному обеспечению высокого уровня безопасности полетов (БП);

- определять фактические и потенциальные угрозы для БП и оценки соответствующих рисков в подразделении;
- обеспечивать принятие корректирующих действий необходимых для выдерживания показателей БП;
- обеспечивать постоянное улучшение показателей работы системы управления БП;

2.32. Знать и соблюдать приказы, распоряжения и другие внутренние локальные акты предприятия, а также другие регламентирующие его деятельность документы, нормативно-правовые акты РФ.

2.33. Знать и выполнять требования методики, устанавливающей организационный порядок проведения работ и объем документов при выполнении технического обслуживания агрегатов и комплектующих изделий самолетов Ту-134, эксплуатирующихся по техническому состоянию, а также сбор и обработку статистических данных по отказам и неисправностям.

2.34. Знать и соблюдать Положения Федерального закона № 152-ФЗ от 27.07.2006 г. «О персональных данных» в части касающейся исполнения своих должностных обязанностей.

3. ПРАВА

АВИАТЕХНИК ПО АиРЭО ЦТО ВС ИМЕЕТ ПРАВО:

3.1. Отстранять от полетов авиационную технику не готовую к выполнению задач поставленных производственным планом с необходимым уровнем обеспечения безопасности полетов с последующим докладом инженеру смены по АиРЭО, начальнику ЦТО ВС (ведущему инженеру по АиРЭО ЦТО ВС).

3.2.Отстранять от обслуживания ВС неисправный спецавтотранспорт с последующим докладом инженеру (авиатехнику-бригадиру) по АиРЭО.

3.3.Требовать своевременного обеспечения рабочего места запасными частями, материалами и инструментом, а на временных аэродромах соответствующего оборудования мест стоянки ВС.

4. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ.

АВИАТЕХНИК ПО АиРЭО ЦТО ВС НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА:

4.1.Обеспечение безопасности и регулярности полетов, связанных с техническим обслуживанием АиРЭО ВС.

4.2.Не своевременное и не качественное выполнение работ по техническому обслуживанию.

4.3.Нарушение трудовой, технологической дисциплины в соответствии с требованиями правил внутреннего трудового распорядка, ТК РФ.

4.4 Несет полную ответственность за систему управления безопасностью полетов при техническом обслуживании ВС, за выполнение своих функций в области обеспечения высокого уровня безопасности полетов при техническом обслуживании ВС.

4.5.Не выполнение обязанностей, изложенных в разделе 2 настоящей инструкции.

4.6. Невыполнение требований Руководства по деятельности и Руководства по качеству АТБ ОАО "Ижавиа" .

4.7. За причинение ущерба имуществу работодателя в соответствии с действующим законодательством РФ.

Начальник цеха ТО ВС А.А.Бляшкин

СОГЛАСОВАНО:
Начальник юридической службы

_____ Т.В.Обухова
«___»_____ 20___ г.

ЗАВИЗИРОВАНО:

Начальник СОПАП АО «Ижавиа» — А.Н. Чурилова «06» марта 2017 г.

Заместитель генерального директора по ИАО – начальник АТБ АО «Ижавиа» — А.П. Душкин «6» 03 2017 г.

Заместитель генерального директора по ОЛР – начальник ЛС АО «Ижавиа» — Г.Ю. Бредов «6» 03 2017 г.

Заместитель генерального директора по АБ АО «Ижавиа» — А.В. Коробейников «06» 03 2017 г.

Заместитель генерального директора по качеству АО «Ижавиа» — А.М. Корюков «06» 03 2017 г.

Заместитель генерального директора по персоналу и ОВ АО «Ижавиа» — Л.Л. Шакирзянова «06» 03 2017 г.

Начальник инспекции по БП АО «Ижавиа» — В.М. Орлов «06» 03 2017 г.

Руководитель Управления производственно - коммерческой деятельности АО «Ижавиа» — Д.А. Малкин «06» 03 2017 г.