



**Руководство по организации наземного
обслуживания**

**РД-03-006
от 29.12.2023**

Ред.03 Рев.00

Экз. № 1

УТВЕРЖДАЮ



Генеральный директор

АО «Хабаровские авиалинии»

А.В. Фраймович

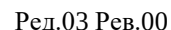
«29» декабря 2023 год

Введено в действие с «29» декабря 2023 г.
Приказом от «14» декабря 2023 г. № 390

Руководство

**по организации наземного обслуживания
АО «Хабаровские авиалинии»**

**г. Хабаровск
2023**



3



4

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Перечень действующих страниц

Раздел	Стр.	Ред/рев	Дата внесения	Раздел	Стр.	Ред/рев	Дата внесения
Титульный лист	1	03/00	29.12.2023	Часть 1. Основные данные	40	03/00	29.12.2023
Лист регистрации изменений	2	03/00	29.12.2023		41	03/00	29.12.2023
	3	03/00	29.12.2023		42	03/00	29.12.2023
Данные о проверке документа	4	03/00	29.12.2023		43	03/00	29.12.2023
	5	03/00	29.12.2023		44	03/00	29.12.2023
	6	03/00	29.12.2023		45	03/00	29.12.2023
	7	03/00	29.12.2023		46	03/00	29.12.2023
	8	03/00	29.12.2023		47	03/00	29.12.2023
	9	03/00	29.12.2023		48	03/00	29.12.2023
	10	03/00	29.12.2023		49	03/00	29.12.2023
Введение	11	03/00	29.12.2023	Часть 2. Правила и процедуры наземного обслуживания	50	03/00	29.12.2023
Содержание	12	03/00	29.12.2023		51	03/00	29.12.2023
	13	03/00	29.12.2023		52	03/00	29.12.2023
Часть 1. Основные данные	14	03/00	29.12.2023		53	03/00	29.12.2023
	15	03/00	29.12.2023		54	03/00	29.12.2023
	16	03/00	29.12.2023		55	03/00	29.12.2023
	17	03/00	29.12.2023		56	03/00	29.12.2023
	18	03/00	29.12.2023		57	03/00	29.12.2023
	19	03/00	29.12.2023		58	03/00	29.12.2023
	20	03/00	29.12.2023		59	03/00	29.12.2023
	21	03/00	29.12.2023		60	03/00	29.12.2023
	22	03/00	29.12.2023		61	03/00	29.12.2023
	23	03/00	29.12.2023		62	03/00	29.12.2023
	24	03/00	29.12.2023		63	03/00	29.12.2023
	25	03/00	29.12.2023		64	03/00	29.12.2023
	26	03/00	29.12.2023		65	03/00	29.12.2023
	27	03/00	29.12.2023		66	03/00	29.12.2023
	28	03/00	29.12.2023		67	03/00	29.12.2023
	29	03/00	29.12.2023		68	03/00	29.12.2023
	30	03/00	29.12.2023		69	03/00	29.12.2023
	31	03/00	29.12.2023		70	03/00	29.12.2023
	32	03/00	29.12.2023		71	03/00	29.12.2023
	33	03/00	29.12.2023		72	03/00	29.12.2023
	34	03/00	29.12.2023		73	03/00	29.12.2023
	35	03/00	29.12.2023		74	03/00	29.12.2023
	36	03/00	29.12.2023		75	03/00	29.12.2023
	37	03/00	29.12.2023		76	03/00	29.12.2023
	38	03/00	29.12.2023		77	03/00	29.12.2023
	39	03/00	29.12.2023		78	03/00	29.12.2023

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Раздел	Стр.	Ред/ рев	Дата внесения	Раздел	Стр.	Ред/ рев	Дата внесения
Часть 2. Правила и процедуры наземного обслуживания	79	03/00	29.12.2023	Часть 2. Правила и процедуры наземного обслуживания	119	03/00	29.12.2023
	80	03/00	29.12.2023		120	03/00	29.12.2023
	81	03/00	29.12.2023		121	03/00	29.12.2023
	82	03/00	29.12.2023		122	03/00	29.12.2023
	83	03/00	29.12.2023		123	03/00	29.12.2023
	84	03/00	29.12.2023		124	03/00	29.12.2023
	85	03/00	29.12.2023		125	03/00	29.12.2023
	86	03/00	29.12.2023		126	03/00	29.12.2023
	87	03/00	29.12.2023		127	03/00	29.12.2023
	88	03/00	29.12.2023		128	03/00	29.12.2023
	89	03/00	29.12.2023		129	03/00	29.12.2023
	90	03/00	29.12.2023		130	03/00	29.12.2023
	91	03/00	29.12.2023		131	03/00	29.12.2023
	92	03/00	29.12.2023		132	03/00	29.12.2023
	93	03/00	29.12.2023		133	03/00	29.12.2023
	94	03/00	29.12.2023		134	03/00	29.12.2023
	95	03/00	29.12.2023		135	03/00	29.12.2023
	96	03/00	29.12.2023		136	03/00	29.12.2023
	97	03/00	29.12.2023		137	03/00	29.12.2023
	98	03/00	29.12.2023		138	03/00	29.12.2023
	99	03/00	29.12.2023		139	03/00	29.12.2023
	100	03/00	29.12.2023		140	03/00	29.12.2023
	101	03/00	29.12.2023		141	03/00	29.12.2023
	102	03/00	29.12.2023		142	03/00	29.12.2023
	103	03/00	29.12.2023		143	03/00	29.12.2023
	104	03/00	29.12.2023		144	03/00	29.12.2023
	105	03/00	29.12.2023		145	03/00	29.12.2023
	106	03/00	29.12.2023		146	03/00	29.12.2023
	107	03/00	29.12.2023		147	03/00	29.12.2023
	108	03/00	29.12.2023		148	03/00	29.12.2023
	109	03/00	29.12.2023		149	03/00	29.12.2023
	110	03/00	29.12.2023		150	03/00	29.12.2023
	111	03/00	29.12.2023		151	03/00	29.12.2023
	112	03/00	29.12.2023		152	03/00	29.12.2023
	113	03/00	29.12.2023		153	03/00	29.12.2023
	114	03/00	29.12.2023		154	03/00	29.12.2023
	115	03/00	29.12.2023		155	03/00	29.12.2023
	116	03/00	29.12.2023		156	03/00	29.12.2023
	117	03/00	29.12.2023		157	03/00	29.12.2023
	118	03/00	29.12.2023		158	03/00	29.12.2023

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Раздел	Стр.	Ред/ рев	Дата внесения	Раздел	Стр.	Ред/ рев	Дата внесения
Часть 2. Правила и процедуры наземного обслуживания	159	03/00	29.12.2023	Часть 4. Противообледе нительная обработка и защита ВС от наземного обледенения	199	03/00	29.12.2023
	160	03/00	29.12.2023		200	03/00	29.12.2023
	161	03/00	29.12.2023		201	03/00	29.12.2023
	162	03/00	29.12.2023		202	03/00	29.12.2023
	163	03/00	29.12.2023		203	03/00	29.12.2023
	164	03/00	29.12.2023		204	03/00	29.12.2023
	165	03/00	29.12.2023		205	03/00	29.12.2023
	166	03/00	29.12.2023		206	03/00	29.12.2023
	167	03/00	29.12.2023		207	03/00	29.12.2023
	168	03/00	29.12.2023		208	03/00	29.12.2023
	169	03/00	29.12.2023		209	03/00	29.12.2023
	170	03/00	29.12.2023		210	03/00	29.12.2023
	171	03/00	29.12.2023		211	03/00	29.12.2023
	172	03/00	29.12.2023		212	03/00	29.12.2023
	173	03/00	29.12.2023		213	03/00	29.12.2023
	174	03/00	29.12.2023		214	03/00	29.12.2023
	175	03/00	29.12.2023		215	03/00	29.12.2023
	176	03/00	29.12.2023		216	03/00	29.12.2023
Часть 3. Авиатопливооб еспечение	177	03/00	29.12.2023		217	03/00	29.12.2023
	178	03/00	29.12.2023		218	03/00	29.12.2023
	179	03/00	29.12.2023		219	03/00	29.12.2023
	180	03/00	29.12.2023		220	03/00	29.12.2023
	181	03/00	29.12.2023		221	03/00	29.12.2023
	182	03/00	29.12.2023		222	03/00	29.12.2023
	183	03/00	29.12.2023		223	03/00	29.12.2023
	184	03/00	29.12.2023		224	03/00	29.12.2023
	185	03/00	29.12.2023		225	03/00	29.12.2023
	186	03/00	29.12.2023		226	03/00	29.12.2023
	187	03/00	29.12.2023		227	03/00	29.12.2023
	188	03/00	29.12.2023		228	03/00	29.12.2023
	189	03/00	29.12.2023		229	03/00	29.12.2023
Часть 4. Противообледенител ьная обработка и защита ВС от наземного обледенения	190	03/00	29.12.2023		230	03/00	29.12.2023
	191	03/00	29.12.2023		231	03/00	29.12.2023
	192	03/00	29.12.2023		232	03/00	29.12.2023
	193	03/00	29.12.2023		233	03/00	29.12.2023
	194	03/00	29.12.2023		234	03/00	29.12.2023
	195	03/00	29.12.2023		235	03/00	29.12.2023
	196	03/00	29.12.2023		236	03/00	29.12.2023
	197	03/00	29.12.2023		237	03/00	29.12.2023
	198	03/00	29.12.2023		238	03/00	29.12.2023

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Раздел	Стр.	Ред/рев	Дата внесения	Раздел	Стр.	Ред/рев	Дата внесения
Часть 4. Противообледенительная обработка и защита ВС от наземного обледенения	239	03/00	29.12.2023	Приложение 1	279	03/00	29.12.2023
	240	03/00	29.12.2023	Приложение 2	280	03/00	29.12.2023
	241	03/00	29.12.2023	Приложение 3	281	03/00	29.12.2023
	242	03/00	29.12.2023		282	03/00	29.12.2023
	243	03/00	29.12.2023	Приложение 4	283	03/00	29.12.2023
	244	03/00	29.12.2023		284	03/00	29.12.2023
	245	03/00	29.12.2023	Приложение 5	285	03/00	29.12.2023
	246	03/00	29.12.2023	Приложение 6	286	03/00	29.12.2023
	247	03/00	29.12.2023	Приложение 7	287	03/00	29.12.2023
	248	03/00	29.12.2023	Приложение 8	288	03/00	29.12.2023
	249	03/00	29.12.2023		289	03/00	29.12.2023
	250	03/00	29.12.2023	Приложение 9	290	03/00	29.12.2023
	251	03/00	29.12.2023		291	03/00	29.12.2023
	252	03/00	29.12.2023		292	03/00	29.12.2023
	253	03/00	29.12.2023		293	03/00	29.12.2023
	254	03/00	29.12.2023		294	03/00	29.12.2023
	255	03/00	29.12.2023		295	03/00	29.12.2023
	256	03/00	29.12.2023		296	03/00	29.12.2023
	257	03/00	29.12.2023		297	03/00	29.12.2023
	258	03/00	29.12.2023		298	03/00	29.12.2023
	259	03/00	29.12.2023		299	03/00	29.12.2023
	260	03/00	29.12.2023	Приложение 10	300	03/00	29.12.2023
	261	03/00	29.12.2023		301	03/00	29.12.2023
	262	03/00	29.12.2023		302	03/00	29.12.2023
	263	03/00	29.12.2023		303	03/00	29.12.2023
	264	03/00	29.12.2023		304	03/00	29.12.2023
	265	03/00	29.12.2023		305	03/00	29.12.2023
	266	03/00	29.12.2023		306	03/00	29.12.2023
	267	03/00	29.12.2023		307	03/00	29.12.2023
	268	03/00	29.12.2023		308	03/00	29.12.2023
	269	03/00	29.12.2023		309	03/00	29.12.2023
	270	03/00	29.12.2023	Приложение 11	310	03/00	29.12.2023
	271	03/00	29.12.2023		311	03/00	29.12.2023
	272	03/00	29.12.2023		312	03/00	29.12.2023
	273	03/00	29.12.2023		313	03/00	29.12.2023
	274	03/00	29.12.2023		314	03/00	29.12.2023
	275	03/00	29.12.2023		315	03/00	29.12.2023
	276	03/00	29.12.2023		316	03/00	29.12.2023
	277	03/00	29.12.2023		317	03/00	29.12.2023
	278	03/00	29.12.2023		318	03/00	29.12.2023

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Раздел	Стр.	Ред/рев	Дата внесения	Раздел	Стр.	Ред./рев.	Дата внесения
Приложение 11	319	03/00	29.12.2023	Приложение 13	359	03/00	29.12.2023
	320	03/00	29.12.2023		360	03/00	29.12.2023
	321	03/00	29.12.2023		361	03/00	29.12.2023
	322	03/00	29.12.2023		362	03/00	29.12.2023
	323	03/00	29.12.2023		363	03/00	29.12.2023
	324	03/00	29.12.2023		364	03/00	29.12.2023
	325	03/00	29.12.2023	Приложение 14	365	03/00	29.12.2023
	326	03/00	29.12.2023	Приложение 15	366	03/00	29.12.2023
Приложение 12	327	03/00	29.12.2023		367	03/00	29.12.2023
	328	03/00	29.12.2023		368	03/00	29.12.2023
	329	03/00	29.12.2023		369	03/00	29.12.2023
	330	03/00	29.12.2023	Приложение 16	370	03/00	29.12.2023
	331	03/00	29.12.2023		371	03/00	29.12.2023
	332	03/00	29.12.2023		372	03/00	29.12.2023
	333	03/00	29.12.2023		373	03/00	29.12.2023
	334	03/00	29.12.2023		374	03/00	29.12.2023
	335	03/00	29.12.2023		375	03/00	29.12.2023
	336	03/00	29.12.2023		376	03/00	29.12.2023
	337	03/00	29.12.2023		377	03/00	29.12.2023
	338	03/00	29.12.2023		378	03/00	29.12.2023
	339	03/00	29.12.2023		379	03/00	29.12.2023
	340	03/00	29.12.2023		380	03/00	29.12.2023
	341	03/00	29.12.2023	Приложение 17	381	03/00	29.12.2023
	342	03/00	29.12.2023		382	03/00	29.12.2023
Приложение 13	343	03/00	29.12.2023	Приложение 18	383	03/00	29.12.2023
	344	03/00	29.12.2023		384	03/00	29.12.2023
	345	03/00	29.12.2023		385	03/00	29.12.2023
	346	03/00	29.12.2023		386	03/00	29.12.2023
	347	03/00	29.12.2023	Приложение 19	387	03/00	29.12.2023
	348	03/00	29.12.2023	Приложение 20	388	03/00	29.12.2023
	349	03/00	29.12.2023	Приложение 21	389	03/00	29.12.2023
	350	03/00	29.12.2023		390	03/00	29.12.2023
	351	03/00	29.12.2023				
	352	03/00	29.12.2023				
	353	03/00	29.12.2023				
	354	03/00	29.12.2023				
	355	03/00	29.12.2023				
	356	03/00	29.12.2023				
	357	03/00	29.12.2023				
	358	03/00	29.12.2023				

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ВВЕДЕНИЕ

В настоящем документе реализованы требования:

- Приказа Министерства транспорта РФ от 12 января 2022 г. № 10 “Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил”.
- Общих правил воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требований к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей (утверждены приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 июня 2007 г. № 82).
- Руководства по производству полётов АО «Хабаровские авиалинии».
- Руководство по организации технического обслуживания АО «Хабаровские авиалинии».
- Других актов воздушного законодательства.

Тип документа	Руководящий документ
Регистрационный номер документа	РД-03-006
Название документа	Руководство по организации наземного обслуживания АО «Хабаровские авиалинии» (Роно АО «Хабаровские авиалинии»)
Подразделение - разработчик	АУП
Разработчик	Заместитель директора по производству – Начальник ПДС
Номер телефона	8 (924) 405-00-64

Содержание настоящего документа, полностью или частично, не может быть воспроизведено или передано в какой бы то ни было форме, и какими бы то ни было средствами, будь то электронные или механические, включая фотокопирование и запись на магнитный носитель, если на, то нет письменного разрешения АО «Хабаровские авиалинии».

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

СОДЕРЖАНИЕ

Лист регистрации изменений и дополнений	2
Данные о проверке документа	4
ВВЕДЕНИЕ	10
ЧАСТЬ 1 ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ.....	14
1.1. Заявление о политике в области безопасности полётов.....	14
1.2. Политика в области качества	15
1.3. Производственная политика	17
1.4. Цель и область применения.....	18
1.5. Определения	19
1.6. Сокращения.....	30
1.7. Ответственность	33
1.8. Обязанности персонала АО «ХАБАРОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ Пассажиров и воздушных судов....	34
1.9. Порядок проведения аудита организаций, осуществляющих наземное обслуживание	38
1.10. Ведение и внесение изменений в РОНО.....	45
ЧАСТЬ 2. ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ.....	47
2.1. Обслуживание пассажиров	47
2.2. Сбойные ситуации	66
2.3. Обслуживание багажа	69
2.4. Обработка груза и почты.....	85
2.5. Инструкции по контролю за массой и центровкой ВС.....	165
ЧАСТЬ 3 АВИАТОПЛИВООБЕСПЕЧЕНИЕ	179
3.1. Заправка воздушных судов топливом	179
3.1.4. Общие меры безопасности при заправке/сливе топлива ВС	182
ЧАСТЬ 4 ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ ОБРАБОТКА И ЗАЩИТА ВС ОТ НАЗЕМНОГО ОБЛЕДЕНЕНИЯ.....	194
ГЛАВА 1 Введение	194
1.1. Общие сведения.....	194
1.2. Используемые документы.....	194
1.3. Термины и определения	196
1.4. Производственные задачи АО «ХАБАРОВСКИЕ АВИАЛИНИИ».....	205
1.5. Производственно-технические условия	206
1.6. Типы противообледенительных жидкостей	208

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ГЛАВА 2 Процедуры по удалению снежно-ледяных отложений и предотвращению наземного обледенения (ТРЕБОВАНИЯ)	216
2.1. Концепция чистого крыла	216
2.2. ОБУЧЕНИЕ	217
2.3. ПРАВИЛА ОБРАЩЕНИЯ С ПОЖ	225
2.4. ПРОВЕРКА НА НАЛИЧИЕ СНЕЖНО-ЛЕДЯНЫХ ОТЛОЖЕНИЙ	227
2.5. Процедуры удаления снежно-ледяных отложений и предотвращения наземного обледенения	228
2.6. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ВС ПОСЛЕ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНОЙ ОБРАБОТКИ	243
2.7. ПРОВЕРКА ПОСЛЕ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ	245
2.8. ПРЕДВЗЛЕТНАЯ ПРОВЕРКА	248
2.9. ПРЕДВЗЛЕТНАЯ ПРОВЕРКА ЗАГРЯЗНЕНИЯ СЛО	248
2.10. ПРОЦЕДУРЫ КОММУНИКАЦИИ	248
2.12 ВРЕМЯ ЗАЩИТНОГО ДЕЙСТВИЯ	250
2.12. УДАЛЕНИЕ СЛО С ПРИМЕНЕНИЕМ ГЕНЕРАТОРА ВОЗДУШНОЙ СТРУИ	253
2.13. ПРОГРАММЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КАЧЕСТВА ПОЗ ВС	253
2.14. ПРОЦЕДУРЫ ВЗЯТИЯ ПРОБ ПОЖ Тип I, II, III, IV	254
2.15. ПРОВЕРКА ПОЖ, ПРИМЕНЯЕМЫХ ДЛЯ ПОЗ ВС	256
2.16. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ МЕСТНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ ЛЬДА И ИНЕЯ	262
2.17. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ПОВРЕЖДЕНИЙ ВС ПРИ ПОЗ	264
2.18. ОСОБЫЕ СЛУЧАИ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОО	265
ГЛАВА 3 Производственно-технические условия выполнения ПОЗ ВС	265
3.1. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРСОНАЛА	265
3.2. МЕРЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ТРУДА ПЕРСОНАЛА И ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ	270
3.3. ТЕХНОЛОГИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ ПО ПОО В АЭРОПОРТУ НИКОЛАЕВСК-НА-АМУРЕ	273
3.4. ОФОРМЛЕНИЕ ДОКУМЕНТАЦИИ ПО ПОО ВС	275
Приложение 1	279
Приложение 2	280
Приложение 3	281
Приложение 4	283
Приложение 5	285
Приложение 6	286

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Приложение 7.....	287
Приложение 8.....	288
Приложение 9.....	290
Приложение 10.....	299
Приложение 11.....	310
Приложение 12.....	327
Приложение 13.....	342
Приложение 14.....	365
Приложение 15.....	366
Приложение 16.....	370
Приложение 17.....	381
Приложение 18.....	383
Приложение 19.....	387
Приложение 20.....	388
Приложение 21.....	389

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ЧАСТЬ 1 ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

1.1. Заявление о политике в области безопасности полётов

Обеспечение безопасности полетов является наивысшим приоритетом всей нашей деятельности и главным критерием при принятии решений в любых производственных ситуациях. АО «Хабаровские авиалинии» поддерживать высокий уровень безопасности нашей авиационной деятельности и соответствовать национальным и международным стандартам в области безопасности полетов.

АО «Хабаровские авиалинии» (Общество) берет на себя обязательства:

- развивать и внедрять во всей нашей деятельности позитивную культуру безопасности в атмосфере открытости, доверия и сотрудничества, рассматривая ее как ключевую ценность и важнейший ресурс обеспечения безопасности полетов;
- постоянно повышать безопасность полетов посредством мониторинга ее состояния, актуализации целей и задач;
- соблюдать и, по возможности, превышать отраслевые требования и стандарты в области обеспечения безопасности полетов;
- активно развивать и совершенствовать процессы в области безопасности полетов для обеспечения их соответствия общепринятой международной практике;
- обеспечивать применение эффективных методов управления безопасностью полетов во всей нашей деятельности;
- чётко определять обязанности и ответственность всех сотрудников в обеспечении эффективного функционирования системы управления безопасностью полетов (СУБП);
- предоставлять всем сотрудникам адекватную и надлежащую информацию по безопасности полетов и соответствующую подготовку, чтобы каждый сотрудник был компетентен в вопросах безопасности полетов и ему поручались только те задачи, которые соизмеримы с его квалификацией;
- обеспечивать достаточное количество квалифицированных и обученных сотрудников для реализации процессов управления безопасностью полетов;
- обеспечивать, чтобы продукция и услуги, поставляемые сторонними организациями и физическими лицами для обеспечения нашей деятельности, отвечали соответствующим стандартам в области безопасности полетов;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- обеспечивать предоставление материальных, финансовых, человеческих и информационных ресурсов, необходимых для реализации политики в области безопасности полетов, эффективного управления рисками, связанными утомлением;
- устанавливать конкретные цели, связанные с безопасностью полетов, и обеспечивать их мониторинг, измерение и выполнение посредством показателей эффективности и целевых уровней, отражающих эффективность достижения целей;
- периодически пересматривать цели в области безопасности полетов с тем, чтобы сохранить их актуальность;
- развивать и совершенствовать системы обязательных и добровольных сообщений, предназначенные как для информирования о событиях в области безопасности полетов и факторах опасности, так и о положительных проявлениях человеческого фактора и действиях работников, в результате которых удалось избежать негативных последствий;
- не применять меры дисциплинарного воздействия к сотруднику, сообщившему о проблеме безопасности полетов за исключением случаев, если сообщение небезосновательно указывает на противоправные действия халатность или преднамеренное нарушение авиационных правил или процедур Общества этим сотрудником;
- осуждать и считать неприемлемыми действия, связанные с намеренным игнорированием авиационных правил, политики и процедур Общества, а также выполнение работ в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения;
- не привлекать к дисциплинарной ответственности сотрудника за ошибку или нарушение требований авиационных правил или процедур Общества, если они допущены не по вине сотрудника.

1.2. Политика в области качества

Наша Задача: Предоставление качественных авиационных услуг населению, бизнесу. Специализация на региональных авиаперевозках.

Наша Цель: Развиваясь и совершенствуясь, внедряя современные методы управления, АО «Хабаровские авиалинии» должно стать: стабильным, современным, лучшим региональным перевозчиком.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Основа политики АО «Хабаровские авиалинии» - это следование принципам управления качеством во всех сферах ее деятельности. Соблюдение всех требований Российского и международного законодательства в области гражданской авиации.

Руководство АО «Хабаровские авиалинии» провозглашает основной принцип управления – это «Управление через качество» основанное на соблюдении требований стандартов ISO серии 9000.

В АО «Хабаровские авиалинии» внедрена и поддерживается в рабочем состоянии система менеджмента качества, разработанная на основе требований стандарта ISO 9001-2015 (ГОСТ Р ИСО 9001:2015).

Наша политика в области качества направлена на:

- обеспечение высокого уровня безопасности полетов;
- обеспечение безопасности и качества предоставляемых услуг;
- поддержание и повышение деловой репутации Общества за счет предоставления услуг в установленные сроки и по конкурентным ценам;
- гарантированное выполнение требований потребителей;
- сохранение жизни людей и предотвращение ущерба окружающей среде;
- постоянное улучшение деятельности Общества;
- обеспечение устойчивых финансово-экономических показателей.

Политика реализуется путем:

- интеграции системы управления безопасности полетов, основанной на выявлении опасностей и управлении рисками, во все сферы производственной деятельности Общества;
- качественного выполнения каждым сотрудником Общества своих служебных обязанностей;
- подбора и подготовки высококвалифицированного персонала;
- мотивации персонала Общества на достижение целей в области безопасности и качества;
- использования передовых технологий в области воздушного транспорта;
- принятия решений, через анализ факторов риска, и на основании экономической рентабельности операций, при этом приоритетным направлением является сохранение жизни и здоровья человека, избежание грубой небрежности,

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

предотвращение незаконных действий умышленного или сознательного несоблюдения правил и порядков;

- развития взаимовыгодных и долгосрочных отношений с надежными поставщиками и партнерами;
- принятия эффективных решений, основанных на достоверной и полной информации;
- обновления парка современными, надежными, высокоэффективными воздушными судами.

Каждый член нашего коллектива – от руководителя до рядового сотрудника осознает свою личную ответственность за вклад в реализацию Политики в области качества. Коллектив стремится в полной мере использовать свои права и полномочия.

Руководство АО «Хабаровские авиалинии» берет на себя ответственность по реализации настоящей Политики. Обязуется обеспечивать её понимание всеми сотрудниками, а также создавать условия для её реализации.

1.3. Производственная политика

Производственная политика Общества построена на принципе - лучше своевременно обеспечить необходимый уровень безопасности и качества, чем устранять последствия их отсутствия.

Ориентирами основных ценностей для достижения поставленных целей в осуществлении процессов производственной деятельности Общества являются: безопасность и здоровье людей, охрана окружающей среды, рабочие традиции и уважение к людям. Данными ориентирами руководствуются все сотрудники Общества. Каждый сотрудник, анализирует свою деятельность и, используя систему добровольных сообщений, передает информацию об отклонениях, инцидентах руководству для принятия своевременных профилактических мер.

Высшее руководство Общества заявляет о принятии на себя обязательства по предоставлению потребителям безопасных и качественных услуг. При этом Руководство:

- признает приоритет обеспечения безопасности как основного компонента производства;
- обеспечивает внедрение и развитие культуры безопасности во всей авиационной деятельности компании;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- устанавливает четкие обязанности и ответственность в области обеспечения безопасности всему персоналу;
 - контролирует и требует от подчинённого персонала и персонала организаций, обеспечивающих производственную деятельность Авиакомпании, строгое соблюдение норм, правил и процедур по наземному обслуживанию;
 - проводит постоянный контроль и анализ выполнения установленных требований по обеспечению наземного обслуживания;
 - гарантирует регулярное проведение аудитов и анализа результатов производственной деятельности с вовлечением всего персонала в данный процесс;
 - анализирует выявленные недостатки и отклонения, оценивает риски, разрабатывает и принимает меры по устранению потенциальных опасностей и отрицательных тенденций;
 - поощряет достижения в области обеспечения безопасности производства;
- Каждый работник Общества:
- несет ответственность за обеспечение безопасности;
 - 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. Для воплощения обязательств по предоставлению безопасных и качественных услуг мы имеем: - официально документированные цели в области безопасности полетов, авиационной безопасности и качества, и гарантируем, что все работники процесса наземного обслуживания понимают эти цели и стремятся к ним;
 - систему доведения информации о целях в области безопасности полетов, авиационной безопасности и качества до исполнителей и мотивации достижения этих целей.

1.4. Цель и область применения

Настоящее руководство содержит требования и нормы обслуживания воздушных судов АО "Хабаровские авиалинии", определяет права, обязанности и

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ответственность персонала, ответственного за наземное обслуживание ВС АО «Хабаровские авиалинии».

Главной целью настоящего Руководства является обеспечение безопасного и качественного обслуживания ВС, пассажиров, багажа, грузов и почты АО «Хабаровские авиалинии» во всех внебазовых аэропортах.

Данное Руководство является основным документом для Обслуживающих компаний и Представителей Общества при обслуживании ВС, пассажиров, багажа, грузов и почты Общества.

Настоящее Руководство является собственностью АО «Хабаровские авиалинии».

Настоящий документ применяется для обслуживания ВС АО «Хабаровские авиалинии»: Ан-24, Ан-26, Л-410.

Все отзывы (обнаруженные ошибки, комментарии и предложения) относительно содержания Руководства должны быть отправлены директору по производству или заместителю директора по производству - Начальнику ПДС по электронной почте на адрес: a.diadechkin@khabavia.ru, nasachenko@khabavia.ru.

АО «Хабаровские авиалинии» уведомляет уполномоченный орган о внесенных изменениях в РОНО за 20 дней до вступления их в действие.

1.5. Определения

Авиационная грузовая накладная/ГАН (Airwaybill / AWB) – перевозочный документ, удостоверяющий заключение договора и условия воздушной перевозки груза, а также принятие Перевозчиком груза от отправителя.

Агент – поставщик услуг/субподрядчик, выполняющий функции по наземному и техническому обслуживанию гражданских воздушных судов, пассажиров, багажа, груза, почты, на основании заключенных договоров с Авиакомпанией.

Активное образование инея (Active frost). Условия погоды, при которых образуется иней. Активное образование инея происходит в условиях, когда температура поверхности составляет 0 С или ниже и равна температуре точки росы или ниже.

Аэрозоли или распылители аэрозолей – непerezаряжаемые емкости, отвечающие требованиям п. 3.2.7 части 6 ТИ ИКАО, изготовленные из металла, стекла или пластмассы и содержащие сжатый, сжиженный или растворенный под

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

давлением газ с жидкостью, пастой, порошком или без них, и снабженные выпускным устройством, обеспечивающим выброс содержимого в виде жидких или твердых, взвешенных в газе, частиц в пенообразной, пастообразной или порошкообразной форме, или в жидком или газообразном состоянии.

Багаж – личные вещи пассажиров или экипажа, перевозимые на борту воздушного судна по соглашению с эксплуатантом.

Багаж зарегистрированный багаж пассажира, принятый Перевозчиком к воздушной перевозке под ответственность Перевозчика, на который он выдал багажную квитанцию и багажную бирку.

Бортприпасы (принадлежности) (Stores (supplies)) означают: а) бортприпасы (принадлежности) выносимые, и б) бортприпасы (принадлежности) расходные.

Бортприпасы (принадлежности) выносимые: товары, предназначенные для продажи пассажирам и членам экипажа с целью их выноса с борта воздушного судна.

Бортприпасы (принадлежности) расходные: проданные или непроданные товары, предназначенные для потребления пассажирами и экипажем на борту воздушного судна, и товары, необходимые для эксплуатации и технического обслуживания воздушного судна, включая топливо и смазочные материалы.

Бронирование – закрепление на воздушном судне пассажирского места и провозной емкости для перевозки пассажира, багажа, груза и/или почты на определенный рейс и дату, являющееся обязательным условием перевозки воздушным транспортом пассажира, багажа, груза.

Видимая влага (Visible moisture). Туман, дождь, снег, дождь со снегом, высокая влажность (конденсация на поверхностях), ледяные кристаллы могут способствовать образованию пленки видимой влаги на поверхности самолетов, покрытия рулежных дорожек и взлетно-посадочных полос в условиях, когда они подвергаются воздействию этих явлений и на их поверхность оседает влага.

Взлётная центровка самолёта – центровка самолёта на старте при взлётной массе самолёта и выпущенном шасси. Определяется после окончательного расчёта коммерческой загрузки по ЦГ и должна находиться в диапазоне предельно допустимых полётных центровок самолёта.

Взрывное изделие (Explosive article) – изделие, содержащее одно или несколько взрывчатых веществ.

Взрывчатое вещество (Explosive substance) – твердое или жидкое вещество (или смесь веществ), которое само по себе способно к химической реакции с

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

выделением газов такой температуры и давления и такой скорости, что это вызывает повреждение окружающих предметов. Пиротехнические вещества, даже если они не выделяют газов, относятся к взрывчатым. Вещество, которое само по себе не является взрывчатым, но может образовать взрывоопасную атмосферу газа, пара или пыли, не относится к взрывчатым.

Время взлётное расчётное – время отправления ВС, установленное расписанием (планом полетов) и увеличенное на время, отведенное на руление и обеспечение безопасности воздушного движения.

Время защитного действия (Holdover time). Время защитного действия (HOT) представляет собой расчетное время, в течение которого противообледенительная жидкость будет предотвращать образование льда и ледяного налета, а также накопление снега на защищенных (обработанных) поверхностях самолета.

Время отправления ВС – время закрытия дверей воздушного судна.

Время прибытия ВС – время постановки на стоянку воздушного судна.

Время работы двигателей на земле – период времени от начала запуска двигателей на земле и до взлета ВС, а также период времени после посадки ВС до выключения двигателей на земле.

Высокая влажность (High humidity). Атмосферные условия, когда относительная влажность близка к насыщению.

Выгрузка – удаление грузов, почты, багажа и бортприпасов с борта воздушного судна после его приземления.

Готовый к перевозке груз (Ready for Carriage) – груз, полностью соответствующий требованиям п.2.3.2 TACT Rules IATA.

Груз – любое перевозимое на борту воздушного судна имущество, за исключением почты, бортприпасов и сопровождаемого или неправильно засланного багажа.

Груз трансферный – груз, 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.

Грузовая отправка (Consignment) – одно или несколько мест с опасным грузом, принятые эксплуатантом от одного грузоотправителя в одно время и в один адрес, включенные в одну партию и перевозимые одному грузополучателю в один пункт назначения.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Грузовое воздушное судно (Cargo aircraft) – любое воздушное судно, кроме пассажирского воздушного судна, которое перевозит груз или имущество

Грузовое место (упаковка) (Package) – конечный продукт операции по упаковыванию, состоящий из упаковочного комплекта и его содержимого, подготовленных для перевозки.

Грузовой терминал – комплекс сооружений, предназначенный для обслуживания груза.

Грузоотправитель – юридическое или физическое лицо, заключившее с Перевозчиком договор воздушной перевозки груза и указанное в грузовой авианакладной в качестве отправителя груза.

Грузополучатель – любое лицо, организация или правительство, которым дано право получать грузовую отправку и которое указано в грузовой авианакладной в качестве получателя груза.

Документы эксплуатантов воздушных судов, предназначенные для использования эксплуатантами воздушных судов авиагрузовые накладные/накладные, пассажирские билеты и посадочные талоны, документы, выдаваемые в соответствии с банковским планом взаимных расчетов и планом взаимных расчетов агента, квитанции на оплату сверхнормативного багажа, квитанции разных сборов (М.С.О.), акты о повреждениях и неисправностях, багажные и грузовые ярлыки, расписания, весовые и центровочные документы.

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

Емкости (Receptacles) – сосуды для помещения и удержания в них веществ или изделий, включая любые средства укупорки.

Жидкости (Liquids) – опасные грузы, которые при температуре 500С обладают упругостью пара не более 300 кПа (3 бара), которые не находятся полностью в газообразном состоянии при температуре 20 °С и давлении 101,3 кПа и температура плавления или начала плавления, которых при давлении 101,3 кПа составляет не более 20 °С.

Загрузка самолёта - размещение пассажиров в салонах; багажа, почты, груза, балласта в багажно-грузовых помещениях; топлива в баках самолета в соответствии с центровочным графиком, схемой загрузки, сводно-загрузочной ведомостью (СЗВ).

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Задержка выполнения рейса - прибытие ВС в конечный аэропорт позже времени, установленного расписанием (планом полетов).

Задержка отправления ВС – отправление ВС из аэропорта позже времени, установленного расписанием (планом полетов).

Задержка прибытия прибытие ВС в аэропорт назначения (промежуточной посадки) позже времени, установленного расписанием (планом полетов).

Заказчик - лицо (юридическое или физическое), заключившее договор с владельцем воздушного судна оказание услуг.

Замерзающий дождь и замерзающая морось (Freezing rain and freezing drizzle) – дождь или морось в форме переохлажденных водяных капель, которые замерзают при соприкосновении с любой поверхностью.

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

ИКАО (ICAO) – Международная организация гражданской авиации – всемирная межправительственная организация, созданная на основании Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 г., в целях содействия безопасному упорядоченному развитию международной гражданской авиации во всем мире.

Изморозь, зернистая (Rime) – Отложение льда, образуемое в результате замерзания переохлажденного тумана или облачных капель на объектах при температурах ниже или немного выше температуры замерзания. Состоит из зерен, разделенных воздухом и иногда образующих кристаллообразные ветви.

Интенсивность осадков (Precipitation intensity) – интенсивность осадков - это показатель количества осадков, выпавших за единичный интервал времени. Она классифицируется как слабая, средняя или сильная. Интенсивность определяется с учетом вида конкретных осадков на основе либо нормы выпадения дождя или ледяного дождя, либо видимости в случае снега и мороси. Критерии норм выпадения основываются на времени и не дают точного представления об интенсивности в конкретный срок наблюдения.

КВС Командир воздушного судна (Pilot-in-command) – пилот, назначенный эксплуатантом или, в случае авиации общего назначения, владельцем воздушного судна выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

КПБ квитанция для оплаты сверхнормативного багажа – документ, удостоверяющий оплату пассажиром перевозки багажа, вес которого превышает установленную Перевозчиком норму или перевозка которого подлежит обязательной оплате.

Критические поверхности (Critical surfaces) – поверхность самолета, которая перед взлетом должна быть полностью очищена от льда, снега, слякоти или инея. Критические поверхности определяются изготовителем самолета.

Коммерческая воздушная перевозка – воздушная перевозка, предоставляемая за плату.

Контролирующий орган (Inspection body) – независимый контролирующий и проверяющий орган, утвержденный соответствующим национальным полномочным органом.

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

Маршрут перевозки, указанный в пассажирском билете (при перевозке груза – в грузовой авианакладной) в определенной последовательности аэропорты (пункты) отправления, трансфера, остановки и назначения.

Места временного базирования – аэропорты, аэродромы, посадочные площадки, принадлежащие третьим лицам, либо заказчику, из которых осуществляются авиационные работы или коммерческие воздушные перевозки.

Мониторинг систематический сбор и обработка информации, которая может быть использована для улучшения процесса принятия решения. Мониторинг используется как инструмент обратной связи в целях осуществления проектов, оценки программ или выработки политики; выполняет организационные функции, в том числе:

- выявляет состояние критических или находящихся в состоянии изменения явлений, в отношении которых будет выработан курс действий на будущее;
- устанавливает соответствия правилам и контрактным обязательствам.

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

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Наземное обслуживание – комплекс работ по обеспечению прибытия воздушного судна на аэродром и его вылета с аэродрома, за исключением обслуживания воздушного движения. Наземное обслуживание гражданского воздушного судна не включает в себя его техническое обслуживание.

Обработка груза – комплекс операций, связанных с приемом, оформлением к перевозке, комплектованием груза, проводимых при подготовке воздушного судна к вылету, а также с разукomплектованием груза по прилету.

Партия груза соответствует определению «партия груза» - означает одно или более мест груза, принятое(ые) Перевозчиком от одного грузоотправителя в одно время и по одному адресу, зарегистрированное как за одно целое и перевозимое(ые) по одной авиационной транспортной накладной одному грузополучателю по одному адресу доставки.

Пассажирское воздушное судно (Passenger aircraft) – воздушное судно, осуществляющее перевозку любого лица, не являющегося членом экипажа, сотрудником эксплуатанта при исполнении служебных обязанностей, уполномоченным представителем соответствующего национального органа или сопровождающим партию, груза или другой груз.

Перевозка воздушная – перевозка пассажиров, багажа, груза, почты на воздушных судах на основании и в соответствии с условиями договора воздушной перевозки.

Перевозчик – эксплуатант (в частности, АО «Хабаровские авиалинии»), осуществляющий воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов, почты.

Полётное время/ время полета – общее время с момента начала движения самолета с целью взлета до момента его полной остановки по окончании полета.

Посадочная центровка самолёта – центровка самолёта на посадке при посадочной массе и выпущенном шасси.

Почта (Mail) – корреспонденция и другие предметы, отправляемые почтовыми службами и предназначенные для них в соответствии с правилами Всемирного почтового союза (ВПС).

Правила перевозки опасных грузов ИАТА (“Dangerous Goods Regulations” IATA) – документ, утвержденный и изданный Международной Ассоциацией воздушного транспорта ИАТА, в котором изложены подробные требования, применяемые к международным гражданским перевозкам опасных грузов по воздуху, содержащиеся в «Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху».

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Предельно допустимые полётные центровки – это крайние значения центровки – предельно передняя и предельно задняя, которые допускаются на взлёте, в полёте и при посадке самолёта данного типа.

Для обеспечения безопасного выполнения полёта важное значение имеет правильное распределение коммерческой загрузки самолёта. Смещение центра тяжести самолёта вперёд приводит к созданию в полёте пикирующего момента, снижению управляемости и увеличению расхода топлива. Смещение центра тяжести самолёта назад приводит к созданию кабрирующего момента, снижению продольной устойчивости.

Предельно передняя центровка определяется из условий обеспечения управляемости самолёта на посадке, а предельно задняя – из условий обеспечения необходимого запаса продольной устойчивости в полёте.

Предельная масса коммерческой загрузки (ПКЗ) - наибольшая коммерческая загрузка, определяемая требованиями безопасности полета в ожидаемых условиях предстоящего рейса.

Предотвращение обледенения (Anti-icing). Предотвращение обледенения представляет собой предупредительную процедуру, с помощью которой чистые поверхности самолета защищаются на ограниченный период времени от образования льда и инея, и накопления снега и слякоти.

Общество – Акционерное Общество «Хабаровские авиалинии» (АО «Хабаровские авиалинии»).

Противообледенительная защита (De-icing/anti-icing) – процедура, объединяющая оба процесса удаления и предупреждения обледенения, которая может быть выполнена в один или два этапа:

Одноэтапная процедура противообледенительной защиты. Эта процедура осуществляется с использованием нагретой противообледенительной жидкости. Жидкость используется для удаления обледенения самолета и остается на его поверхности в качестве противообледенительного средства. Могут использоваться утвержденные Обществом инженеров самодвижущегося транспорта (SAE) и Международной организацией по стандартизации (ИСО) жидкости типа I, II, III, IV, однако жидкости типа II, III и IV обеспечивают лучшую защиту, чем жидкость типа I.

Двухэтапная процедура противообледенительной защиты. Эта процедура подразделяется на два отдельных этапа. После первого этапа удаления обледенения осуществляется второй этап предупреждения обледенения с

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

повторным применением жидкости. После удаления обледенения применяется противообледенительная жидкость для защиты критических поверхностей самолета, в результате чего обеспечивается максимальная противообледенительная защита.

Прямой рейс – вид полета воздушного судна, когда весь рейс от пункта отправления до пункта назначения через любые промежуточные пункты указывается эксплуатантом одним и тем же условным обозначением.

Регистрация – это оформление пассажиров и их багажа, ручной клади на рейс Перевозчика путем внесения данных о пассажире и багаже в систему регистрации и изъятия соответствующего полетного купона из бумажного билета, либо изменение статуса купона электронного билета.

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

Руководство - Руководство по организации наземного обслуживания АО "Хабаровские авиалинии".

Ручная кладь – вещи, находящиеся при пассажире во время полета, кроме зарегистрированного багажа, маркируемые биркой «В кабину», перевозимые в салоне воздушного судна с согласия Перевозчика, под личную ответственность пассажира.

Сверхнормативный багаж – багаж, вес, количество мест и/или размеры которого превышают установленные перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа, подлежит обязательной оплате согласно правилам и тарифам Перевозчика.

Свидетельства аудита - записи, изложение фактов или другая информация, которая связана с критериями аудита и может быть проверена.

Сила сдвига (Shear force) – это сила, действующая на противообледенительную жидкость сбоку. При воздействии этой силы на жидкость типа II, III и IV ее вязкость будет уменьшаться; если воздействие силы сдвига прекращается, вязкость противообледенительной жидкости должна восстановиться. Например, сила сдвига будет воздействовать всякий раз, когда жидкость перекачивается, проходит через отверстие форсунки или, когда на жидкость воздействует воздушный поток. Если сила сдвига будет чрезмерной, то толщина слоя жидкости будет постоянно уменьшаться и ее вязкость может перестать соответствовать значениям, установленным изготовителем и проверенным при сертификации. Жидкость, характеристики которой ухудшились таким образом, не следует больше использовать при эксплуатации самолетов.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Средняя аэродинамическая хорда крыла – хорда условного крыла, с помощью которой определяют центровку самолёта.

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

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

Сухой снег – образуется, когда температура окружающего воздуха ниже точки замерзания.

Мокрый снег – образуется, когда температура окружающего воздуха близка к точке замерзания или выше ее.

Твердые опасные грузы (Solid dangerous goods) – опасные грузы, кроме газов, которые не подпадают под определение "жидкие опасные грузы".

Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху – документ, утвержденный и изданный Советом ИКАО, в котором изложены подробные требования, применяемые к международным гражданским перевозкам опасных грузов по воздуху.

Топливное обледенение (Эффект переохлаждения) (Cold-soak effect). Крылья воздушного судна могут 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 самолета, когда он находится на земле, может образоваться прозрачный лед. Лед или ледяной налет может образоваться при наличии видимой влаги или высокой влажности даже при температурах окружающего воздуха от -2°C до +15°C, если конструкция самолета имеет температуру 0°C или ниже. Прозрачный лед очень трудно обнаружить визуально, и он может проявить себя вовремя или после взлета. Переохлаждению содействуют следующие факторы: температура и количество топлива в баках, тип и расположение топливных баков, продолжительность полета на большой высоте, температура дозаправленного топлива и время, прошедшее после дозаправки.

Туман и приземистый туман (Fog and ground fog). Видимое скопление мельчайших водяных частиц (капель) в воздухе, снижающее горизонтальную видимость у поверхности земли до 1 км и менее.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Удаление обледенения (De-icing). Процесс удаления с поверхностей самолета льда, снега, слякоти или ледяно налета. Эта процедура 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. При использовании подогретых жидкостей и при необходимости оптимального использования их тепла жидкости должны наноситься с расстояния от поверхностей самолета, установленного согласно утвержденной эксплуатантом процедуре и рекомендациям изготовителя жидкостей.

Уполномоченный агент – агент по продаже услуг пассажирской или грузовой перевозки, либо агент по наземному обслуживанию, которому Перевозчик поручил действовать от его имени при заключении договоров перевозки, а также осуществляющий от имени Перевозчика функции коммерческого сервиса.

Центровочный график – документ, в котором фиксируются данные рейса, расчет предельной коммерческой загрузки, распределение фактической загрузки в соответствии с заданным диапазоном предельно допустимых полетных центровок самолета и полученные при этом взлетно-посадочные массы, и центровки. (Бланк центровочного графика - номограмма, с помощью которой рассчитывается центровка самолета графическим методом).

Центр тяжести самолёта – точка приложения общей силы тяжести самолёта. Местоположение ЦТ отсчитывается вдоль продольной оси самолёта и определяется из уравнения моментов сил тяжести отдельных масс самолёта относительно (как правило) передней точки носовой части фюзеляжа.

Местоположение ЦТ самолёта определяет балансировку, устойчивость и управляемость самолёта на земле и в воздухе, т.е. безопасность полёта.

Центровка самолёта – расстояние от носка САХ крыла до ЦТ самолёта, выраженное в процентах длины САХ.

Центровка пустого самолёта – центровка, полученная по результатам взвешивания самолёта после его изготовления или ремонта на заводе и зафиксированная в протоколе взвешивания, бортжурнале и формуляре самолёта.

Центровка пустого снаряжённого самолёта – центровка пустого самолёта с основным и дополнительным снаряжением. Определяется как центровка пустого самолёта с учётом изменений центровки, вызванных установкой на самолёт основного и дополнительного снаряжения. Центровка пустого снаряженного

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

самолёта является исходным параметром при расчёте центровки самолёта с помощью ЦГ.

Центровка самолёта без топлива – центровка загруженного самолёта, подготовленного в рейс, но не заправленного топливом.

Член летного экипажа (Flight crew member) – имеющий свидетельство член летного экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение служебного полетного времени.

Член экипажа (Crew member) – лицо, которое назначено эксплуатантом для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна в течение служебного полетного времени.

Эксплуатант – физическое или юридическое лицо, осуществляющее эксплуатацию воздушного судна на основании права собственности, договора аренды или других правоустанавливающих документах.

1.6. Сокращения

АД – авиационный двигатель

АК – авиакомпания;

АС – аэродромная служба;

АТ – авиационная техника;

АР – авиационные работы;

БСО – бланки строгой отчетности.

ВВЛ – внутренние воздушные линии.

ВЛН – весенне-летняя навигация.

ВС – воздушное судно;

ВСУ – вспомогательная силовая установка;

ГА – гражданская авиация;

ГД – генеральный директор;

ВЛС – внешняя линейная станция;

ГСМ – горюче-смазочные материалы;

ИБП – инспекция по безопасности полетов;

ИСО – Международная организация по стандартизации;

КВС – командир воздушного судна;

КС – коммерческая служба;

КД – коммерческий директор;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

КЛС – командно-летный состав;

КПБ – квитанция для оплаты сверхнормативного багажа – документ, удостоверяющий оплату пассажиром перевозки багажа, вес которого превышает установленную Перевозчиком норму или перевозка которого подлежит обязательной оплате.

КРС – Командно-руководящий состав.

ЛД – летный директор;

ОЗН – осенне-зимняя навигация

ОК – обслуживающая компания, Аэропорт, агент по наземному обслуживанию, другие компании, предоставляющие услуги по обслуживанию пассажиров, багажа, груза, почты в аэропорту.

ОТК – отдел технического контроля;

ПДС – производственно-диспетчерская служба;

ПО – производственный отдел;

ПОЖ – противообледенительная жидкость;

ПОО ВС – противообледенительная обработка ВС;

ПЛГ – поддержание лётной годности;

РД – радиограмма;

РЛЭ – Руководство по лётной годности;

РПП – Руководство по производству полётов;

РУБП – Руководство по управлению безопасностью полетов;

РОТО – Руководство по организации технического обслуживания;

РОНО – Руководство по организации наземного обеспечения;

САХ – средняя аэродинамическая хорда крыла;

СЗВ – сводно-загрузочная ведомость

СМК – система менеджмента качества;

СОП – служба организации перевозок;

ТКП – Транспортная клиринговая палата.

ТО – техническое обслуживание;

ТОВ – температура окружающего воздуха;

УВД – управление воздушным движением;

ЦГ – центровочный график;

ЦТ – центр тяжести самолёта;

ЭБ – электронный билет;

FP – точка замерзания;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

FPD – понизитель точки замерзания (противообледенительная жидкость);
 AVIH (ЖВТБ) – код информационного запроса на перевозку животных в багажно-грузовом отсеке ВС.

BLND (СЛПЖ) – слепой/плохо видящий пассажир. Может сопровождаться собакой-поводырем.

DEAF (ГПСЖ) – код информационного запроса на перевозку полностью или частично глухого пассажира, нуждающегося в помощи при любых объявлениях в аэропорту и на борту ВС.

EMD – электронный многоцелевой документ - именной перевозочный платежный документ, который используется при оказании услуг пассажирам (в том числе дополнительных услуг), взимании сборов и платы, в котором информация об услуге, сборе или плате представлена в электронно-цифровой форме.

LDM – телеграмма о загрузке рейса.

MCO – ордер разных сборов – именной платежный документ, выданный пассажиру

Перевозчиком или его Уполномоченным агентом, при предъявлении которого пассажир может использовать указанную в ордере сумму на оплату билета, сверхнормативного багажа и других.

MVT – телеграмма о движении ВС.

PETC (ЖВТК) – код информационного запроса на перевозку животных в салоне ВС.

PIR – Акт о неисправностях при перевозке багажа.

STCR (НСЛК) – код информационного запроса на перевозку пассажира на носилках в салоне ВС.

UMNR (РБСП)– код информационного запроса на перевозку несопровождаемого ребенка.

VIP-пассажиры – пассажиры, о которых дополнительно сообщает Коммерческая дирекция.

WCHC (Wheelchair – C for Cabin Seat) (ИНВК)– код информационного запроса на перевозку пассажира, которому требуется инвалидное кресло для передвижения к/от ВС, по трапу и к/от его места.

WCHR (Wheelchair – R for Ramp) (ИНКП)- код информационного запроса на перевозку пассажира, который может подняться на борт ВС /выйти из ВС и

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

передвигаться по салону ВС, но для передвижения к/от ВС требуется инвалидное кресло.

WCHS (Wheelchair – S for Steps) (ИНКС) – код информационного запроса на перевозку пассажира, который не может подняться на борт ВС /выйти из ВС, но который может передвигаться по салону самолета. Ему требуется инвалидное кресло для передвижения к/от ВС и по трапу.

Weight Concept – система провоза багажа с ограничениями Перевозчика по весу и размеру.

World Tracer – международная автоматизированная система по обработке данных и розыску утерянного багажа.

WT – обозначение общего веса зарегистрированного багажа.

1.7. Ответственность

Ответственность за выполнение требований Руководства наземным персоналом по обслуживанию ВС несут:

Заместитель генерального директора-Директор по производству – за общее руководство работами по наземному обслуживанию ВС АО «Хабаровские авиалинии»;

Начальник службы управления качеством – за проведение аудитов агентов, выполняющих функции по наземному обслуживанию;

Начальник СОП и АР – за обслуживание пассажиров, багажа, груза и почты; Начальник службы ГСМ - в части выполнения работ по заправке топливом ВС;

Заместитель директора по производству-Начальник ПДС – за организацию наземного обслуживания, необходимого для обеспечения вылета воздушного судна или завершения полета по прибытию в аэропорт.

Оперативное управление и контроль за производственным процессом при осуществлении наземного обслуживания рейсов возлагается на производственно-диспетчерскую службу (далее - ПДС).

Задачи ПДС:

Координирование деятельности структурных подразделений Общества в вопросах подготовки и обеспечения полетов, контроль, координация.

Оперативное управление наземным обслуживанием воздушных судов Общества по вылету/прилету, выполняемое структурными подразделениями.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Координация, контроль и корректировка коммерческого и технического обслуживания собственных ВС, а также ВС сторонних авиакомпаний на основании договоров (контрактов).

Проведение мероприятий по обеспечению регулярности отправок ВС. Определение причин, классификация и составление акта на задержку (отмену) отправления рейса. Выполнение мероприятий по обеспечению безопасности полетов.

1.8. Обязанности персонала АО «Хабаровские авиалинии» при осуществлении наземного обслуживания пассажиров и воздушных судов

1.8.1. Обслуживание пассажиров, багажа, груза и почты

В аэропорту г. Хабаровск и внебазовых аэропортах ответственность в области обслуживания пассажиров, багажа, почты, груза несут Представители АК, в их обязанности входит:

- контроль своевременной отправки рейсов, пассажиров, багажа, грузов и почты, в т.ч. трансферных и транзитных, с учетом требований в части обеспечения авиационной безопасности, срочности доставки;
- контроль своевременной передачи и полноты сведений о прилете, вылете, задержке, отмене, изменении маршрута рейсов;
- взаимодействие с производственно-диспетчерской службой (далее по тексту – ПДС), своевременно предоставлять информацию по загрузке ВС, выполнять рекомендации ПДС, информировать по сбойным ситуациям и составу, предоставленного обслуживания пассажирам;
- обеспечение своевременного предоставления необходимой информации экипажу ВС по вылетающему рейсу;
- контроль проведения мероприятий, направленных на обеспечение безопасности полетов, безопасности пассажиров, экипажей, охраны ВС в аэропорту, включая тщательный досмотр ВС, пассажиров, багажа, ручной клади, груза и почты в целях обнаружения предметов, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте;
- принятие необходимых мер в соответствии с планом аэропорта по предотвращению незаконного захвата, угона и уничтожения ВС, противоправных актов, направленных против пассажиров и экипажей;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- обеспечение взаимодействия с руководством и подразделениями аэропортов, участвующими в приеме/выпуске и обслуживании рейсов АО «Хабаровские авиалинии»;
- контроль полноты и качества предоставления услуг аэропортами, обслуживающими компаниями и агентами, выполнения ими условий действующих соглашений и договоров, принятие на месте в пределах своей компетенции всех необходимых мер, способствующих их надлежащему выполнению;
- контроль правильности оформления первичной учетной документации по услугам, оказанным обслуживающими компаниями;
- подтверждать факт предоставления услуг (за исключением их стоимости) обслуживающими компаниями на рейсах;
- в период обслуживания ВС на месте стоянки контролировать выполнение согласованного технологического графика обслуживания рейса: выгрузку, погрузку пассажиров, багажа и груза; заправку топливом, питьевой и технической водой; слив туалетов; техническое обслуживание ВС, загрузку бортового питания. Контролировать готовность ВС к посадке пассажиров;
- при вылете рейса лично контролировать отправку ВС до момента самостоятельного движения самолета на собственной тяге;
- работать с пассажирами и грузоотправителями/грузополучателями;
- разрешать конфликтные ситуации с пассажирами и грузоотправителями, грузополучателями;
- производить контроль соблюдения «Программы авиационной безопасности АО «Хабаровские авиалинии» и Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» обслуживающими компаниями;
- оказывать особое внимание обеспечению наиболее качественного обслуживания VIP пассажиров, инвалидов, маломобильных пассажиров, несопровождаемых детей и людей пожилого возраста;
- организовывать обслуживание пассажиров и экипажей в случае сбойных ситуаций (при задержках и отмены рейсов);
- принимать все необходимые меры для обеспечения своевременной отправки рейсов, пассажиров, багажа, грузов и почты при сбойных ситуациях с рейсами Общества с учетом требований в части обеспечения авиационной безопасности, а также срочности доставки и наименьшими затратами;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- при обслуживании пассажиров в сбойных ситуациях (при задержках и отмененных рейсов) руководствоваться п. 99 ФАП-82 от 28.06.2007 и соответствующими нормативными правовыми актами;
- в случае вынужденных посадок и происшествий незамедлительно информировать об этом руководство и соответствующие структурные подразделения действовать в соответствии с установленными правилами;
- обеспечивать контроль процесса обслуживания ВС в аэропортах вынужденных посадок, при необходимости выезжать на место для решения вопросов доставки пассажиров, багажа, груза и почты в первоначальный пункт назначения;
- контролировать организацию розыска недоставленного багажа и груза обслуживающими компаниями, принимать срочные меры к их розыску, руководствуясь установленными в АО «Хабаровские авиалинии» правилами;
- принимать в установленном порядке претензионные заявления от пассажиров.
- оперативно и своевременно информировать об изменении коммерческой загрузки экипаж ВС;
- проводить обучение персонала обслуживающих компаний правилам и технологиям обслуживания рейсов, бронирования и продажи перевозок;
- осуществлять оперативный контроль правильности оформления перевозочной документации агентами;
- контролировать своевременное оформление агентами грузовых и пассажирских отправок на вылетающий рейс.

В филиалах и представительствах АО «Хабаровские авиалинии» ответственность в части обслуживания пассажиров, багажа, почты и груза лежит на службах обеспечения перевозок и авиационных работ, в обязанности входит:

- взаимодействие с производственно-диспетчерской службой (далее - ПДС): своевременное предоставление информации по загрузке ВС, выполнение рекомендаций ПДС, информирование по сбойным ситуациям и составу предоставленного обслуживания пассажирам;
- оказание особого внимания обеспечению наиболее качественного обслуживания VIP пассажиров, инвалидов, маломобильных пассажиров, несопровождаемых детей и людей пожилого возраста;
- реализация мероприятий по программе «Доступная среда»;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- разработка и заключение договоров, соглашений на авиационные работы и воздушные перевозки;
- разработка предложений по производству услуг, организация и совершенствование системы перевозок пассажиров и грузов, проведения авиационных работ, взаимодействие с аэропортами, авиакомпаниями, агентствами по обеспечению воздушных перевозок и авиационных работ;
- принятие участия в разработке тарифов и сборов за воздушные перевозки, авиационных работ;
- обеспечение и совершенствование информационно - справочной работы, организация оформления рекламных материалов по оказанию услуг;
- осуществление коммерческого обслуживания пассажиров, клиентов вылетающих и прилетающих ВС с принятием мер по повышению коммерческой загрузки ВС и рентабельности воздушных перевозок (авиационных работ).

1.8.2. Авиатопливообеспечение

В АО «Хабаровские авиалинии» ответственным подразделением за топливообеспечение является Служба ГСМ, в чьи обязанности входит:

- обеспечение горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями, необходимыми для своевременной заправки ВС и наземной техники;
- осуществление контроля качества ГСМ;
- обеспечение правильной эксплуатации, содержания и ухода за сооружениями и технологическим оборудованием объектов службы ГСМ и стационарных средств заправки в представительствах и филиалах;
- проведение аэродромного и лабораторного контроля качества ГСМ;
- осуществление контроля состояние технологического оборудования подвижных средств заправки;
- организация проведения лабораторных проверок ГСМ и противообледенительных жидкостей;
- поддержание в исправном состоянии средств заправки;
- обеспечение калибровки передвижных средств заправки, поверки средств измерения количества ГСМ.

При непосредственной заправке контроль осуществления процедуры на ВС осуществляет бортмеханик (на Ан-24/26) или второй пилот (на Л-410).

1.8.3. Противообледенительная защита ВС

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Противообледенительную обработку и защиту (далее ПОО и З) воздушного судна от наземного обледенения в аэропортах, не относящихся к АО «Хабаровские авиалинии» осуществляют подрядные организации в соответствии с настоящим Руководством. Контроль качества выполнения обработки осуществляет специально-обученный персонал и экипаж воздушного судна.

В аэропорту базирования «Николаевск-на-Амуре» имеется специально подготовленный и обученный персонал для выполнения данного вида работ, в чьи обязанности входит:

- соблюдение технологии проведения ПОЗ ВС в соответствии с настоящим Руководством;
- определение концентрации и температуры ПОЖ, применяемые для обработки;
- чистоту обработанных поверхностей ВС после проведения процедур по удалению СЛО;
- безопасное выполнение всех операций при выполнении ПОЗ ВС;
- соблюдение техники безопасности при эксплуатации оборудования, спецмашин, исключающее повреждение ВС, спецмашин, оборудования и причинение вреда людям;
- полноту и правильность передачи информации ответственному за выпуск ВС;
- своевременное и правильное оформление документации.

1.9. Порядок проведения аудита организаций, осуществляющих наземное обслуживание

Аудит предприятия-поставщика проводится по соглашению с поставщиком и на основе договорных отношений. Процедура оценки и ее результаты носят конфиденциальный характер и не могут использоваться сторонами во взаимоотношениях с третьими лицами.

Основанием для проведения аудитов являются:

- повторяющиеся проблемы по качеству поставок;
- снижение интегральной оценки поставщика по качеству;
- низкая квалификация результатов самооценки поставщика;
- необходимость выбора альтернативного поставщика и т.д.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Принятие решения о проведении проверки принимает служба управления качеством.

Аудит поставщика, при необходимости, включается в план работы на следующий месяц/квартал.

В зависимости от цели проверки, аудиты поставщика классифицируются на:

- Аудит СМК;
- Аудит процесса производства;
- Аудит качества поставляемой продукции;

Аудит поставщика проводится специальной комиссией. Состав комиссии формируется из специалистов АО «Хабаровские авиалинии» в зависимости от цели аудита, вида поставляемой продукции и особенностей поставщика.

Возможно проведение комплексных аудитов предприятий-поставщиков, при которых производится проверка всех или нескольких направлений деятельности Общества.

1.9.1. Порядок выполнения работы

Инициирование аудита. Назначение руководителя группы по аудиту.

Ответственные за проведение аудита должны назначить руководителя группы по аудиту для проведения конкретного аудита в соответствии с: ФАП 150-перевозки, ФАП 89 – ГСМ, Руководство по противооблуденительной обработке ВС от 05.02.12 №03.10- 7.

В случае проведения совместного аудита (несколько структурных подразделений) важно достичь соглашения по распределению ответственности между проверяющими организациями до начала аудита, в частности в отношении полномочий назначенного руководителя аудиторской группы.

1.9.2. Определение целей и масштаба аудита

Цели аудита устанавливаются, что должно быть достигнуто в результате аудита, и могут включать следующее:

- определение степени соответствия системы менеджмента проверяемой организации или ее подразделения критериям аудита;
- оценку способности системы менеджмента удовлетворять установленным и контрактным требованиям, а также законодательным и обязательным требованиям;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- оценки результативности и эффективности системы менеджмента при выполнении определенных целей;

- выявление областей для потенциальных улучшений системы менеджмента.

Масштаб аудита включает объем и границы аудита, включая территориальное расположение, структурные единицы, проверяемые виды деятельности и процессы, а также время проведения аудита.

Цели аудита должны быть определены ответственным за проведение аудита.
Назначение группы по аудиту

В случае привлечения только одного аудитора, он должен выполнять все необходимые обязанности руководителя аудиторской группы.

При решении вопроса о размере и составе аудиторской группы необходимо принять во внимание, следующее:

- цели и масштаб, а также ориентировочную продолжительность аудита;
- общую компетентность группы по аудиту, необходимую для достижения поставленных целей;
- установленные, контрактные и сертификационные требования, а также обязательные и законодательные требования.

Процесс обеспечения общей компетентности группы по аудиту должен включать следующие шаги:

- определение знаний и навыков, необходимых для достижения целей аудита;
- назначение членов группы по аудиту таким образом, чтобы все необходимые знания и навыки были у аудиторской группы.

Если последнее условие не выполняется полностью за счет аудиторов, то недостающие знания могут быть восполнены с помощью привлечения технических экспертов. Технические эксперты должны работать под руководством аудитора.

Установление предварительных контактов с проверяемой организацией.
Целями предварительного контакта являются:

- установление каналов связи с представителями проверяемой организации;
- подтверждение полномочий на проведение аудита;
- предоставление информации о временных рамках и составе группы по аудиту;
- требование доступа к соответствующим документам, включая записи;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- установление необходимых правил безопасности;
- заключение соглашения на проведение аудита, при необходимости;
- согласование потребности в сопровождающем.

1.9.3. Анализ документации

До проведения аудита на месте должна быть проанализирована документация проверяемой организации, с той целью, чтобы определить соответствие системы менеджмента критериям аудита. Документация может включать соответствующие процедуры и записи по системе менеджмента, а также отчеты по внутренним аудитам.

Анализ должен проводиться с учетом размера, особенностей и сложности организации, целей и масштаба аудита. В некоторых ситуациях, такой анализ может быть отложен до начала аудита, если это не наносит ущерба эффективности проведения аудита. В других ситуациях, может быть проведено предварительное посещение с тем, чтобы получить соответствующее представление об имеющейся информации.

1.9.4. Подготовка к проведению аудита на месте

Руководитель группы по аудиту должен подготовить план аудита. План должен облегчать составление графика и координацию деятельности по аудиту.

План аудита включает:

- а) цели аудита;
- б) критерии аудита и относящиеся к ним документы;
- в) область аудита, включая определение проверяемых организационных и функциональных единиц и процессов;
- г) дату проведения аудита на месте;

План аудита должен также затрагивать следующее, если возможно:

- а) определение представителя проверяемой организации, ответственного за аудит;
- б) разделы отчета аудита;
- в) любые сопутствующие действия по аудиту.

План должен быть проанализирован и принят заказчиком аудита и представлен проверяемой организации до начала аудита на месте.

1.9.5. Распределение обязанностей в группе по аудиту

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Руководитель группы по аудиту в процессе обсуждения со своей группой должен распределить между членами команды ответственности за отдельные процессы аудита, функции, участки, области или деятельность. При назначении должны приниматься во внимание независимость и компетентность аудиторов, эффективное использование ресурсов, равно как и различные роли и ответственности аудиторов, стажеров, и технических экспертов. Изменения в рабочем процессе могут быть сделаны во время аудита, чтобы обеспечить достижение поставленных целей аудита.

Подготовка рабочих документов

Члены группы по аудиту должны ознакомиться с информацией, относящейся к их части аудита и подготовить соответствующие рабочие документы для записей и ссылок на проверяемые аудитором процедуры. Рабочие документы, включая записи результатов ее использования, должны сохраняться, по крайней мере, до окончания аудита. Документы, затрагивающие конфиденциальную или частную информацию, должны соответствующим образом храниться членами аудиторской группы на протяжении всего времени.

Проведение предварительного совещания

Предварительное совещание должно проводиться с участием руководства проверяемой организации или, если это уместно, лицами, ответственными за проверяемые функции или процессы. Целью предварительного совещания является:

- а) утверждение плана аудита;
 - б) представление краткого описания проведения аудита; в) определение каналов связи;
 - г) предоставление возможности проверяемой организации задать вопросы.
- Общение в ходе аудита

В зависимости от масштаба и сложности аудита может возникнуть необходимость в формализации коммуникаций между группой по аудиту и проверяемой организацией. Группа по аудиту должна периодически обмениваться информацией, оценивать прохождение аудита и перераспределять работу между членами аудиторской группы, если необходимо.

Во время аудита руководитель группы аудита должен периодически обсуждать процесс прохождения аудита и все, что касается проверяемой организации.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

1.9.6. Сбор и проверка информации

При проведении аудита информация, относящаяся к целям, масштабу и критериям аудита, включая информацию, относящуюся к взаимодействию функциональных подразделений и процессам, должна быть отобрана должным образом и проверена. Только та информация, которая была проверена, может служить свидетельством аудита. Свидетельства аудита должны быть задокументированы.

Свидетельства аудита основываются на выборках доступной информации. Поэтому существует элемент неопределенности в аудите, и те, кто работают с аудиторскими заключениями, должны знать об этой неопределенности.

Методы сбора информации включают:

- заполнение чек-листа самоконтроля;
- интервью;
- наблюдение за деятельностью;
- анализ документации.

Регистрация результатов аудитов осуществляется в журнале о проведении аудитов.

1.9.7. Обобщение наблюдений аудита

Свидетельства аудита должны быть оценены в соответствии с листом Самооценки поставщика, чтобы обобщить наблюдения аудита.

Группа по аудиту должна анализировать деятельность наблюдения аудита на всех этапах процесса аудита.

Несоответствия и подтверждающие их свидетельства должны быть задокументированы. Регистрация несоответствий фиксируется в журнале регистрации корректирующих действий.

Несоответствия могут быть ранжированы по важности. Они должны быть проанализированы совместно с проверяемой организацией, чтобы получить подтверждение тому, что свидетельства аудита достоверны, и что несоответствия признаны. Должно быть сделано все, чтобы разрешить любые расхождения во мнениях относительно свидетельств и/или наблюдений аудита, а неразрешенные моменты должны быть задокументированы.

1.9.8. Подготовка заключения по результатам аудита

Аудиторская группа должна до заключительного совещания:

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- а) проанализировать наблюдения аудита и чек-лист самооценки, заполненный во время проведения аудита и сопоставить их с целями аудита;
- б) прийти к единому мнению по аудиторскому заключению, принимая во внимание неопределенность, присущую аудиторскому процессу;
- в) подготовить рекомендации, если это предусмотрено целями аудита;
- г) обсудить последующий аудит, если это предусмотрено планом аудита.

Проведение заключительного совещания

Заключительное совещание под руководством руководителя группы по аудиту проводится для представления наблюдений аудита и заключения по результатам аудита в виде и форме, понятной для проверяемой организации.

На заседании должны присутствовать представители проверяемой организации.

На заключительном совещании руководителем аудиторской группы сообщается итог оценки СМК предприятия, который устанавливается путем анализа проведенного аудита.

Любые расхождения во мнениях между группой по аудиту и проверяемой организацией относительно наблюдений и/или заключений аудита должны обсуждаться и, по возможности, разрешаться. Если разногласие не устранено, оно должно быть оформлено документально.

Если это предусмотрено целями аудита, должны быть представлены рекомендации по улучшениям. При этом должно быть подчеркнуто, что рекомендации не являются обязательными для исполнения.

Подготовка отчета по аудиту

Руководитель группы по аудиту должен отвечать за подготовку и содержание отчета по аудиту.

Аудиторский отчет должен содержать полную, точную, четкую и ясную информацию (записи) об аудите и должен включать или ссылаться на следующее:

- цели аудита;
- масштаб аудита, в частности определение структурных и функциональных единиц и процессов, подлежащих аудиту, и требуемый период времени;
- определение заказчика аудита;
- определение руководителя и членов группы по аудиту;
- д) дату и место проведения аудита;
- критерии аудита;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

– наблюдения аудита;

– заключение по результатам аудита. Утверждение и распространение отчета по аудиту

Отчет по аудиту должен быть представлен в рамках согласованного периода времени.

Одобренный отчет по аудиту должен быть затем разослан получателям.

Члены группы по аудиту и все получатели отчета должны соблюдать и поддерживать конфиденциальность отчета.

1.9.9. Завершение аудита

Аудит завершается, когда вся деятельность, описанная в плане аудита, выполнена, а отчет об аудите разослан.

Документы, имеющие отношение к аудиту, должны сохраняться или уничтожаться по соглашению между участвующими сторонами и в соответствии с процедурами программы аудита, обязательными, законодательными и контрактными требованиями.

Если иное не предусмотрено законом, группе по аудиту не следует разглашать содержание документов, любую другую информацию, собранную в ходе аудита или содержащуюся в отчете по аудиту.

В случае если выполнение работ по наземному обслуживанию передаются сторонней организации по договору, то аудит данной организации проводится не реже чем один раз в 720 последовательных календарных дней.

1.10. Ведение и внесение изменений в РОНО

Ответственность за поддержание Руководства в актуальном состоянии несет заместитель генерального директора-директор по производству (ЗГД-директор по производству).

Внесение изменений в Руководство производится в случае введения в действие в области ГА новых нормативных актов либо внесении изменений в действующие нормативные акты, регулирующие деятельность наземного обеспечения полетов в ГА.

Пользователи Руководства имеют право представлять свои замечания в отношении содержания и формы, а также обязаны немедленно сообщать своему

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

непосредственному руководителю об обнаруженных ошибках в информации, относящейся к эксплуатации и/или безопасности полетов.

Руководители всех уровней обязаны принять к рассмотрению предложения своего персонала и в случае целесообразности и обоснованности предложения передать их директору по оперативной работе для рассмотрения целесообразности и дальнейшего внесения изменений в Руководство.

Руководители Авиакомпании и руководители структурных подразделений должны направлять директору по оперативной работе свои предложения о внесении изменений, дополнений, поправок в настоящее Руководство на основании анализа действующих и вновь издаваемых документов, регламентирующих деятельность Авиакомпании, нормативно-правовых актов Российской Федерации и государств куда выполняются полеты, обязательных или целесообразных для использования при управлении деятельностью Авиакомпании, а также при совершенствовании процессов по направлениям деятельности.

Агентам актуальная версия РОНО распространяется через электронную почту info@khabavia.ru в формате pdf.

С целью контроля получения экземпляра РОНО (поправок к РОНО) Агентами, через электронную почту info@khabavia.ru Агентам направляется уведомление о рассылке экземпляра РОНО. После получения уведомления по электронной почте Агент обязан направить обратным письмом подтверждение о получении, заполненное и подписанное уполномоченным сотрудником Агента.

Ответственный за размещение актуальной версии Руководства на сайте АО «Хабаровские авиалинии» - коммерческий директор.

Агенты могут использовать только актуализированную электронную копию Руководств. Использование Руководств на бумажных носителях допускается, однако данная копия Руководства является неуправляемой копией и действительна в течение 10 дней. По истечении данного срока, бумажная копия документа должна быть аннулирована и уничтожена.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ЧАСТЬ 2. ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

2.1. Обслуживание пассажиров

2.1.1. Высадка пассажиров

Обслуживающая компания должна гарантировать начало высадки пассажиров не позднее 5 минут после постановки колодок.

Обслуживающая компания должна обеспечить высадку пассажиров в следующем порядке:

- Пассажиры эконом класса;
- Пассажиры MEDA.

Обслуживающая компания должна обеспечить подачу автобусов до установки трапов.

Обслуживающая компания должна обеспечить доставку пассажиров MEDA от ВС в аэропорт отдельным автобусом.

2.1.2. Служба розыска багажа

Обслуживающая компания должна обеспечить присутствие персонала Службы розыска багажа на рабочем месте на момент выдачи первого места багажа.

В случае неприбытия или повреждения багажа пассажиров, сотрудники службы розыска багажа ОК, должны зафиксировать данный факт, составив PIR – Акт о неисправностях при перевозке багажа.

2.1.3. Информационное обслуживание пассажиров

В аэропорту должно быть предусмотрено достаточное количество технических средств, необходимых для информационного обеспечения пассажиров: информационные мониторы, устройства громкой связи. Информационные табло должны в обязательном порядке находиться в зонах проведения регистрации пассажиров, в зонах контроля авиационной безопасности, в местах выходов на посадку, в зонах прилета пассажиров, в зонах выдачи багажа.

Информация, доводимая до пассажиров по средствам громкой связи должна быть одинаково хорошо доступна пассажирам в зонах ожидания и на местах проведения технологических процедур.

Информационное обслуживание пассажиров должно осуществляться на русском языке.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Контроль над объективностью информации по рейсу осуществляют ответственные сотрудники ОК, начальники смен/представители АК, ответственные за рейс.

Представитель АК в аэропорту контролирует наличие информации для пассажиров об изделиях и веществах, запрещенных к перевозке на борту ВС.

Указанная информация размещается в зонах продажи билетов, регистрации, в бизнес залах, зонах посадки и выдачи багажа в соответствии с регламентом аэропорта оперирования.

Обслуживающая компания обеспечивает оперативное информирование пассажиров в зоне посадки в соответствии с условиями заключенного соглашения с авиакомпанией.

2.1.4. Зона регистрации пассажиров и багажа

Время начала регистрации и количество секций регистрации, выделяемое аэропортом/ОК под рейс, должно быть таким, чтобы обеспечить необходимый уровень сервиса для всех категорий пассажиров АК и своевременное закрытие регистрации на рейсы. Зона регистрации по условиям аэропорта оборудуется специальными элементами ограждения.

В зоне регистрации должны размещаться стойки-ограничители ручной клади для возможности определения габаритов ручной клади (во внебазовых аэропортах по возможности).

В зоне регистрации должна располагаться визуальная информация о предметах и веществах, которые могут перевозиться в ограниченном количестве в качестве зарегистрированного багажа, а также информация об ограничении провоза жидкостей в ручной клади (по согласованию с аэропортом).

Оборудование секций регистрации

Каждая секция регистрации должна быть оборудована:

- весами с дисплеем для взвешивания багажа и ручной клади;
- принтером для печати посадочных талонов и багажных бирок;
- монитором;
- клавиатурой;
- системным блоком;
- панелью управления для включения транспортера;
- переключателем для подачи багажа на транспортер;
- телефоном (по возможности);

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- информационным монитором.

На каждой секции регистрации должны находиться в достаточном количестве следующие расходные материалы: багажные бирки для автоматизированной печати; сигнальные бирки; посадочные талоны и другие материалы, необходимые для проведения регистрации. Место хранения указанных материалов должно быть вне досягаемости пассажиров.

Оформление секций регистрации

На каждой секции регистрации по согласованию с аэропортом размещается:

- информация об изделиях и веществах, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте;
- рекламная продукция АК (в зависимости от их поставки).

Информация на информационных мониторах должна представляться с момента начала до окончания регистрации. При наличии технической возможности информация должна быть представлена в соответствии со стандартами АК.

На секциях регистрации, должна быть представлена следующая информация:

- пункт назначения;
- номер рейса;
- местное время;
- время окончания регистрации (по возможности);
- время отправления рейса.

2.1.5. Внесение персональных данных в систему управления регистрацией

В процессе регистрации или контроля посадки пассажира на рейс, ответственный сотрудник ОК обязан корректно вносить полные персональные данные каждого пассажира в систему.

Ошибки при внесении данных, а также игнорирование полей для ввода данных недопускаются.

Правила и порядок внесения данных должен строго соблюдаться для каждого пассажира на обслуживаемых рейсах АК.

2.1.6. Регистрация

Регистрация – это оформление пассажиров и их багажа/ручной клади на рейс путем внесения данных о пассажире и багаже в автоматизированную систему регистрации и изъятия соответствующего полетного купона из бумажного билета

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

или изменение статуса электронного полетного купона на «checked-in», выпуск посадочного талона и номерных багажных бирок для каждого места зарегистрированного багажа (при наличии).

В случае невыполнения хотя бы одного из вышеуказанных условий, регистрация не считается завершенной.

Регистрация пассажиров с бумажными и электронными билетами производится только на секциях регистрации в аэропорту вылета.

Виды регистрации

Регистрация пассажира на секциях регистрации в аэропорту возможна только при личном присутствии пассажира, предъявившего документ, удостоверяющий его личность.

Документами, удостоверяющими личность пассажира на внутренние рейсы, являются:

- паспорт гражданина РФ;
- заграничный паспорт РФ, общегражданский загранпаспорт, дипломатический паспорт;
- национальный паспорт иностранного гражданина;
- вид на жительство РФ для лиц без гражданства;
- свидетельство о рождении для граждан РФ до 14 лет;
- паспорт моряка (удостоверение личности моряка) для поездки по службе;
- временное удостоверение личности гражданина РФ;
- свидетельство на возвращение в страну, гражданином которой является пассажир;
- удостоверение личности офицера, прапорщика РФ или стран СНГ, кроме Грузии;
- военный билет военнослужащих РФ, проходящих службу по призыву или по контракту с отметкой о прохождении службы;
- проездной документ лиц без гражданства, беженцев;
- международный паспорт ООН для служебных поездок;
- справка об освобождении для лиц, освободившихся из мест лишения свободы;
- удостоверение, выдаваемое осужденному, получившему разрешение на длительный или краткосрочный выезд за пределы мест лишения свободы.

Подготовка к регистрации пассажиров в аэропорту

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Время начала регистрации в аэропорту – не менее чем за 1,5 часа до времени вылета ВС, указанного в пассажирском билете или маршрут/квитанции.

Время фактической регистрации одного пассажира не должно превышать 2 минуты.

Время регистрации определяется как время от момента подачи пассажиром сотруднику ОК на линии регистрации документов до момента выдачи пассажиру посадочного талона (кроме рейсов, где осуществляется дополнительная проверка персональных данных пассажиров).

Регистрация на рейсы АК заканчивается за 40 минут до времени вылета, указанного в пассажирском билете или маршрут/квитанции, если иное не предусмотрено условиями аэропорта, в зависимости от условий обслуживания в аэропорту оперирования время начала/окончания регистрации может быть другим.

При наличии в аэропорту собственной системы регистрации АК – АРС «АСТРА», обслуживающая компания производит регистрацию пассажиров и багажа только в этой системе. Возможно использование локальной DCS, в качестве резервной системы или в том случае, когда отсутствует АСР «АСТРА» в аэропорту оперирования.

Перед началом регистрации представитель АК/ОК, ответственный за рейс, выявляет на рейсе пассажиров, не имеющих электронных билетов, пассажиров с бумажными авиабилетами или пассажиров, не имеющих ни бумажных, ни электронных билетов. В случае обнаружения таких пассажиров в списках на рейсе, представитель АК/ОК, ответственный за рейс, должен принимать пассажиров к перевозке, предварительно удостоверившись в наличии авиабилета на рейс.

Перед началом регистрации, представитель АК/ОК проводит инструктаж сотрудников ОК об особенностях рейса, специальных условиях перевозки отдельных категорий пассажиров.

При регистрации сотрудники ОК проверяют документы, удостоверяющие личность пассажира, и, в соответствии с данными предъявленных документов, вносят в блоки персональных данных каждого пассажира необходимые дополнения и изменения с целью их полного и корректного отражения в системе управления регистрацией.

Пассажиры с чужими билетами, или неправильно оформленными документами к перевозке не принимаются.

Сотрудники СОПиАР, представители АК (при наличии в аэропорту оперирования) оказывают содействие сотрудникам ОК на линии регистрации в

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

нестандартных случаях в принятии решения о приеме или отказе пассажиру в перевозке.

Во время регистрации в билете проверяют:

- номер электронного билета и статус «ОК» электронного полетного купона (в электронном билете);
- наличие валидатора (в бумажном билете);
- наличие пассажирского купона (в бумажном билете);
- наличие соответствующего полетного купона (в бумажном билете);
- маршрут перевозки;
- код авиакомпании – перевозчика;
- номер рейса;
- дату вылета;
- статус бронирования;
- норму бесплатного провоза багажа.

При регистрации пассажиров сотрудник ОК на линии регистрации обязан:

- спрашивать у пассажиров предпочтительные места в салоне самолета (у прохода, у окна, в начале или конце салона и т.д.
- перед предоставлением пассажирам мест около аварийных выходов информировать пассажиров о необходимости и готовности оказать содействие членам экипажа на борту ВС в случае возникновения внештатных ситуаций; о владении пассажирами языком экипажа.

Запрещено присваивать места около аварийных выходов следующим категориям пассажиров:

- пассажирам из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности (за исключением случаев, описанных в настоящем Руководстве);
- людям с явными физическими или психическими отклонениями;
- детям путешественников без сопровождения;
- пассажирам с детьми;
- пассажирам преклонного возраста;
- беременным женщинам;
- пассажирам, которых перевозят под охраной/сопровождением;
- пассажирам, не говорящим на языке экипажа.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

При регистрации пассажиров, имеющих электронный билет, сотрудник ОК определяет наличие электронного авиабилета в системе регистрации и проверяет статус электронного купона.

Для регистрации разрешен электронный авиабилет со статусом «ОК» и оформленный на дату и маршрут, соответствующие регистрируемому рейсу.

В случае если билет оформлен на другой рейс или на другую дату пассажир направляется в кассу для переоформления.

В случае невозможности зарегистрировать пассажира с электронным билетом в штатном режиме необходимо проверить статус купона.

В случае невозможности произведения регистрации пассажира с электронным билетом по следующим причинам:

- несоответствия аэропорта вылета или аэропорта прилета,
- изменения статуса купона на «CHECKED-IN» при отсутствии статуса регистрации в АРС.

Представитель АК/ОК обращается в Группу по обработке электронных билетов АК для возможности произведения принудительной регистрации пассажира.

Контакты Группы по обработке электронных билетов АК:

Е-mail: kulikyulia@khabavia.ru

Моб. +7(924)303-85-43

Регистрация пассажиров

Регистрация пассажиров состоит из следующих операций: Подготовка к регистрации:

- выбор рейса;
- выбор режима регистрации (бронь/подсадка/транзит);
- выбор выхода на посадку и зала регистрации (из выпадающих списков в соответствующих полях);
- выбор режима оформления багажных бирок (автоматическая печать бирок задается при проставлении флажка в поле Печать бирок; если флажок не проставлен, бирки не печатаются, а оформляются вручную).

Регистрация:

- выбор пассажира из списка (если регистрация пассажиров из бронирования или транзитных) или ввод данных о пассажире (если регистрация без списков бронирования или на посадку);

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- поиск и подтверждение электронного билета (если у пассажира имеется электронный билет)
- ввод ремарок (если необходимо);
- ввод данных о транзите (если необходимо);
- назначение места пассажиру вручную (если необходимо);
- ввод данных о багаже и ручной клади и печать багажных бирок;
- регистрация пассажира и печать посадочного талона. Прочее:
- просмотр данных о багаже, связывание места багажа с номером бирки и объявленной ценностью;
- ввод данных о несопровождаемом багаже;
- отмена регистрации пассажира;
- снятие багажа и удаление багажной бирки.

2.1.7. Посадка

Обслуживающая компания должна гарантировать начало посадки пассажиров не позднее 20 минут до запланированного времени вылета ВС.

Обслуживающая компания должна обеспечить открытие залов-накопителей не позднее 40 минут до запланированного времени вылета ВС.

Обслуживающая компания должна объявить о начале посадки по громкоговорителю на русском языке;

Обслуживающая компания должна обеспечить проверку посадочных талонов, выданных пассажирам, до начала посадки в автобус или перед входом на трап.

Обслуживающая компания должна обеспечить строгое соответствие количества и размеров ручной клади стандартам обслуживания перевозчика.

Запрещено перевозить животных в сумках, которые являются ручной кладью.

Обслуживающая компания должна обеспечить транспортировку пассажиров с аэровокзала до ВС отдельными транспортными средствами:

- VIP пассажиры;
- Пассажиры MEDA.

Обслуживающая компания должна обеспечить наличие необходимого количество автобусов для транспортировки пассажиров из терминала аэропорта до ВС.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Обслуживающая компания должна обеспечить посадку пассажиров в следующем порядке:

- Пассажиры MEDA;
- Пожилые пассажиры и пассажиры с детьми;
- Пассажиры эконом класса;

Обслуживающая компания должна гарантировать окончание посадки пассажиров не позднее 10 минут до запланированного времени вылета ВС.

2.1.8. Утрата/повреждение/неправильное оформление пассажирского билета

Перевозчик может признать пассажирский электронный билет недействительным и имеет право отказать в перевозке, если полетный купон имеет окончательный статус, а именно:

- по полетному купону осуществлен обмен;
- полетный купон использован для перевозки;
- произведен обмен на бумажный билет с новым номером;
- по полетному купону произведен возврат;
- полетный купон закрыт для использования.

При обращении пассажиров на регистрации с купоном электронного билета со статусом «ПРИОСТАНОВЛЕН» представитель АК/ОК направляет запрос в Группу по обработке электронных билетов для выяснения причины «приостановления» статуса билета по E-mail: kulikyulia@khabavia.ru или телефону 8-924-303-85-43.

В случае если бумажный билет пассажира утерян, неправильно оформлен, либо поврежден представитель АК/ОК незамедлительно направляется с пассажиром в офис продаж АК/каассу продаж для установления факта заключения договора воздушной перевозки пассажира.

Если установлено, что договор воздушной перевозки пассажира действительно был заключен, пассажир принимается к перевозке в соответствии с условиями заключенного договора воздушной перевозки пассажира с оформлением дубликата билета в кассе АК или его агента.

В случае если установлено, что договор воздушной перевозки пассажира не был заключен, то билет признается недействительным и пассажир к перевозке не допускается. В этом случае составляется Акт с указанием причины признания билета недействительным и отказа в перевозке за подписями трех ответственных сотрудников АК/ представителей ОК.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

2.1.9. Перевозка пассажиров особых категорий

2.1.9.1 Перевозка пассажиров с детьми

Пассажиры, следующие с детьми в возрасте до 2-х лет, обязаны приобрести авиабилет на ребенка. Один ребенок до 2-х лет, следующий со взрослым пассажиром, перевозятся со скидкой в размере 100% от тарифа, без предоставления отдельного места. В случае оформления отдельного места ребенку в возрасте до 2-х лет, то такой ребенок перевозится со скидкой 50% от примененного тарифа Тарифы на авиационные перевозки — ХАБАРОВСКИЕ АВИАЛИНИИ (khabavia.ru), при этом предоставляется бесплатный провоз багажа по установленным нормам.

Другие следующие с пассажиром дети в возрасте до 2-х лет, а также дети в возрасте от 2-х до 12-ти лет перевозятся со скидкой в размере 50% от нормального или специального тарифа, с предоставлением отдельного места и бесплатного провоза багажа по установленным нормам.

Дети в возрасте от 2 до 12 лет перевозятся со скидкой 50% согласно правилам применения тарифа с предоставлением бесплатного провоза багажа по установленным нормам.

При оформлении пассажирского авиабилета и во время регистрации ребенка необходимо предъявить Перевозчику документ, подтверждающий возраст ребенка. Возраст ребенка учитывается на дату начала перевозки от начального пункта отправления, указанного в авиабилете. Если перевозка ребенка в возрасте от 2-х до 12-ти лет планируется в сопровождении совершеннолетнего пассажира или пассажира, который в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации приобрел дееспособность в полном объеме до достижения им восемнадцатилетнего возраста (далее – сопровождающий пассажир), пассажирский авиабилет для такого ребенка необходимо приобретать одновременно с пассажирским авиабилетом для сопровождающего пассажира. В случае если пассажирский авиабилет для сопровождающего пассажира уже приобретен, то при покупке пассажирского авиабилета для ребенка необходимо предъявить билет сопровождающего пассажира. Перевозка ребенка должна осуществляться в сопровождении сопровождающего пассажира, заявленного при покупке пассажирского авиабилета ребенку.

Перевозка несопровождаемых детей запрещается на всех рейсах АО «Хабаровские авиалинии». Дети в возрасте от 2 до 12 лет могут перевозиться на ВС только с сопровождающими.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

2.1.9.2 Перевозка пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности

Пассажир обязан самостоятельно определить возможность пользования воздушным транспортом, исходя из состояния своего здоровья.

Представитель АК/ОК выявляет пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности до начала регистрации в аэропорту и производит им предварительное резервирование мест с учетом функциональных особенностей пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности. При отсутствии предварительного бронирования при обращении пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности при регистрации в аэропорту места предоставляются по желанию пассажира. Места около аварийных выходов пассажирам указанной категории не предоставляются.

При отсутствии в период регистрации свободных мест, предназначенных для данной категории пассажиров, представитель АК/ОК на рейсе решает этот вопрос путем пересадки уже зарегистрированных пассажиров.

Перевозка несовершеннолетних пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности в возрасте до 12 лет без сопровождения не допускается.

АК не осуществляет перевозку с использованием на борту медицинского баллона с кислородом для использования пассажиром в полете.

Предварительное бронирование пассажиром перевозки необходимо в следующих случаях:

- пассажир планирует совершить перелет на носилках (не позднее 48 часов до запланированного времени вылета рейса);
- пассажир планирует использовать в полете портативный концентратор кислорода, аппарат искусственной вентиляции легких, вентилятор, респираторное устройство с достаточным зарядом батареи, покрывающий 150% максимального времени полета (не позднее 48 часов до запланированного времени вылета рейса);
- пассажир планирует осуществить перевозку с собакой-поводырем (не позднее 48 часов до запланированного времени вылета рейса);
- пассажир, которому необходимо инвалидное кресло на борту ВС (не позднее 24 часов до запланированного времени вылета рейса);

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- пассажир планирует перевозку на инвалидном кресле с питанием от кислотнo-щелочных аккумуляторных батарей (не позднее 48 часов до запланированного времени вылета рейса);
- планируется перевозка группы из 10 пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности (не позднее 48 часов до запланированного времени вылета рейса);
- пассажиры с тяжелыми нарушениями зрения и слуха одновременно (не позднее 48 часов до запланированного времени вылета рейса).

При отсутствии предварительного бронирования пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности, АК осуществляет перевозку данной категории пассажиров при условии, что при организации обслуживания не произойдет задержки вылета рейса по расписанию.

В случае если у представителя АК/ ОК возникают сомнения, что пассажир сможет совершить перелет без предоставления ему на борту ВС неотложной медицинской помощи представитель АК/ОК может потребовать у пассажира предоставить письменное медицинское заключение от лечащего врача пассажира об отсутствии противопоказаний к полёту.

АК не должна отказывать пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности в перевозке по причине инвалидности пассажира, наличия ограничений жизнедеятельности, или пассажиру данной категории, непроизвольное поведение которого может оскорбить или причинить неудобства членам экипажа или другим пассажирам.

АК вправе отказать пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности в перевозке в случае угрозы безопасности полета.

АК рекомендует пассажирам из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности предварительно бронировать специальные услуги перевозки для удобства самих пассажиров, улучшения качества обслуживания, а также в целях быстроты обслуживания.

Обслуживание пассажиров данной категории на всех этапах осуществления перевозки производится вне очереди (по желанию пассажира).

При возникновении любой сбойной ситуации перевозка пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности осуществляется в приоритетном к остальным пассажирам порядке.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

При предоставлении дополнительных услуг в аэропорту по запросу пассажира представитель АК/ОК работает с такими пассажирами индивидуально.

В случае возникновения конфликтных ситуаций при обслуживании пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности на линии регистрации в аэропорту, обращения пассажира с жалобой или в случае, если принятое решение не удовлетворило пассажира, представитель АК/сотрудник обслуживающей компании на линии регистрации приглашает для решения спорных вопросов, принятия жалобы от пассажира ответственного сотрудника АК в аэропорту.

Для передачи информации в сообщениях о пассажирах, которым требуются особые условия перевозки, используются следующие специальные коды:

- STCR (Stretcher Passenger) НСЛК – код информационного запроса на перевозку пассажира с размещением на носилках на борту ВС.
- BLND (Blind Passenger) СЛПЖ - код информационного запроса на перевозку полностью или частично незрячего пассажира, нуждающегося вследствие этого в помощи.
- DEAF (Deaf Passenger) ГПСЖ - код информационного запроса на перевозку полностью или частично глухого пассажира, нуждающегося в помощи при любых объявлениях в аэропорту и на борту ВС.
- SVAN (Service Animal) – код информационного запроса на перевозку пассажира с собакой-поводырем.
- WCHR (Wheelchair – R for Ramp) ИНКП - код информационного запроса на перевозку пассажира, который может подняться на борт ВС /выйти из ВС и передвигаться по салону ВС, но для передвижения к/от ВС требуется инвалидное кресло.
- WCHS (Wheelchair – S for Steps) ИНКС – код информационного запроса на перевозку пассажира, который не может подняться на борт ВС /выйти из ВС, но который может передвигаться по салону самолета. Ему требуется инвалидное кресло для передвижения к/от ВС и по трапу.
- WCHC (Wheelchair – C for Cabin Seat) ИНВК – код информационного запроса на перевозку пассажира, которому требуется инвалидное кресло для передвижения к/от ВС, по трапу и к/от его места.

Если пассажир путешествует с собственным инвалидным креслом, используются следующие информационные коды:

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- WCBD (Wheelchair – Dry cell / non-spillable battery) ИНКБ - кресло с питанием от сухих аккумуляторных батарей;

- WCMР (Wheelchair – Manual power) ИНКР - кресло с ручным управлением для транспортировки самим пассажиром;

В случае отсутствия в бронировании элемента SSR с указанием о следовании вышеуказанной категории при регистрации пассажира сотрудник ОК на линии регистрации вносит соответствующую ремарку в автоматическую систему регистрации.

Пассажиры с ограничением/отсутствием зрения/слуха BLND (Blind Passenger) СЛПЖ, DEAF (Deaf Passenger) ГПСЖ.

Информационное обслуживание

– С сопровождающим лицом:

- пассажира информируют об условиях перевозки

– Без сопровождающего лица и собаки-поводыря:

- пассажира информируют об условиях перевозки

– С собакой-поводырем:

- пассажира информируют об условиях перевозки;

- о необходимости наличия при регистрации:

- документа, подтверждающего инвалидность пассажира; ветеринарного сертификата на собаку;

- сертификата о специальном обучении собаки,

представитель АК/ОК может потребовать от пассажира предоставить документ, подтверждающий специальное обучение собаки;

- намордника и поводка.

Бронирование и оформление перевозки

– С сопровождающим лицом:

- обязательное внесение в бронирование элемента SSR с кодом BLND (СЛПЖ), DEAF (ГПСЖ) и добавление комментария, в котором указывается наличие сопровождающего лица.

– Без сопровождающего лица и собаки-поводыря:

- обязательное внесение в бронирование элемента SSR с кодом BLND, DEAF.

– С собакой-поводырем:

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- обязательное внесение в бронирование элемента SSR с кодом BLND, DEAF и добавление комментария, в котором указывается наличие собаки-поводыря;

- на ВС количество забронированных пассажиров с собакой-поводырем не должно быть более 3 на рейс.

Наземное обслуживание (вылет)

– **С сопровождающим лицом:**

- пассажир проходит регистрацию на секции регистрации вне очереди (по желанию пассажира);

- багаж пассажира и сопровождающего его лица маркируется сигнальными бирками.

– **Без сопровождающего лица и собаки-поводыря:**

- пассажир проходит регистрацию на секции регистрации вне очереди (по желанию пассажира);

- багаж пассажира маркируется сигнальными бирками;

- индивидуальное сопровождение представителем АК/ ОК к борту ВС в случае обращения пассажира;

- представитель АК/ОК контролирует отправку телеграммы с указанием особых условий перевозки в аэропорт трансфера/назначения.

– **С собакой-поводырем:**

- пассажир проходит регистрацию на секции регистрации вне очереди (по желанию пассажира);

- проверка документов, необходимых при перевозке пассажира с собакой-поводырем осуществляется представителем АК/ОК;

- собака перевозится без взимания оплаты;

- багаж пассажира маркируется сигнальными бирками;

- индивидуальное сопровождение АК/ ОК к борту ВС в случае обращения пассажира;

- представитель АК/ОК контролирует отправку телеграммы с указанием особых условий перевозки в аэропорт трансфера/назначения.

Размещение на борту ВС

– **С сопровождающим лицом:**

- места для пассажира и его сопровождающего предоставляются рядом;

- места около аварийных выходов не предоставляются;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- обязательное информирование бортпроводника о местах, предоставленных пассажиру и сопровождающему его лицу.

– **Без сопровождающего лица и собаки-поводыря:**

- места около аварийных выходов не предоставляются;
- обязательное информирование бортпроводника о предоставленных местах;
- персональная передача пассажира от представителя АК/ ОК бортпроводнику.

Наземное обслуживание (прилет)

- При получении телеграммы представитель АК/сотрудник ОК информирует медпункт аэропорта о необходимости организации обслуживания пассажира;
- При обращении пассажира предоставляется индивидуальное сопровождение представителем АК/ОК, встреча у борта ВС, сопровождение при прохождении послеполётных формальностей, помощь при получении багажа;
- в случае невозможности индивидуального сопровождения представителем АК/ОК информация о таком пассажире передается в группу сопровождения аэропорта/ ответственному сотруднику ОК.

Пассажиры на носилках STCR (НСЛК)

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.

Перевозчик вправе отказать в перевозке больного пассажира на носилках при отсутствии на воздушном судне условий, необходимых для перевозки таких пассажиров.

Пассажиры на инвалидных креслах

Перевозка пассажиров на инвалидных креслах осуществляется как с сопровождающим, так и без сопровождающего лица.

Информирование пассажира

Пассажира в обязательном порядке информируют:

- об условиях перевозки;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- при наличии инвалидного кресла с аккумуляторными батареями иметь письменную инструкцию по демонтажу/монтажу батареи.

Бронирование и оформление перевозки

- При бронировании обязательно создание элемента SSR с указанием специального кода WCHR/WCHS/WCHC/WCOB.

- Все виды инвалидных кресел перевозятся бесплатно в дополнении к норме провоза багажа. При бронировании обязательно создание элемента с указанием специальной записи в бронировании.

- При выполнении рейса, количество пассажиров с собственными инвалидными креслами должно быть не более 2.

При выполнении рейса из внебазовых аэропортов оперирования АК запрос направляется на электронный адрес info@khabavia.ru, kulikyulia@khabavia.ru, либо по факсу 8(4212)26-20-31 не позднее, чем за 24 часа до выполнения рейса.

Наземное обслуживание (вылет)

- По желанию пассажир может регистрироваться на секциях регистрации вне очереди.

- Багаж пассажира и сопровождающего его лица маркируется сигнальными бирками.

- По желанию пассажира инвалидное кресло может быть сдано в багаж на линии регистрации в аэропорту. При этом демонтаж инвалидного кресла производится уполномоченным сотрудником АК/ОК согласно инструкции, предоставленной пассажиром.

В таком случае по требованию пассажира ему в течение 10-15 минут предоставляется инвалидное кресло сотрудниками группы сопровождения уполномоченных служб аэропорта/ОК с момента регистрации до борта ВС и услуга сопровождения пассажира данными сотрудниками аэропорта до борта ВС, либо пассажир пользуется услугами сопровождающего его лица.

- По желанию пассажира инвалидное кресло может быть сдано/получено около трапа, при этом на регистрации инвалидное кресло регистрируется и дополнительно маркируется сигнальной биркой.

Представитель АК/ОК контролирует отправку телеграммы в аэропорт транзита/назначения, с информацией о наличии пассажиров указанной категории и особых условий перевозки.

В случае сопровождения пассажира сотрудниками группы сопровождения уполномоченных служб аэропорта/ОК посадка на борт ВС пассажира

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

производится в первую очередь. При осуществлении перевозки пассажира с его сопровождающим/ без сопровождения посадка на борт ВС производится по желанию пассажира вне очереди.

При отсутствии предварительного бронирования, услуга предоставляется при технической возможности АК и при условии, что оказание услуги не приведет к задержке рейса.

Размещение на борту ВС

- Предоставление мест в ряду с подвижными подлокотниками (с учетом пожелания пассажира).
- Пассажиру и сопровождающему его лицу места на борту ВС предоставляются рядом.
- Места около аварийных выходов не предоставляются.
- Представитель АК/ОК в обязательном порядке информирует бортпроводника о наличии данной категории пассажиров, их количестве, и занимаемых местах до начала посадки. После окончания посадки представитель АК/ОК передает бортпроводнику список пассажиров со спецзапросами. Бортпроводник передает информацию КВС.

Наземное обслуживание (прилёт)

- При получении информации ПДС информирует уполномоченных сотрудников медпункта аэропорта о необходимости организации обслуживания пассажира.
- Пассажиру предлагается произвести высадку с борта ВС в последнюю очередь.
- При высадке пассажира из ВС собственное инвалидное кресло пассажира, маркированное биркой или инвалидное кресло, предоставляемое группой сопровождения аэропорта/ОК в случае, если эта услуга была забронирована заблаговременно, должно быть предоставлено около трапа или в случае, если услуга предоставления кресла не была забронирована заблаговременно, группа сопровождения аэропорта/ ОК должна обеспечить предоставление инвалидного кресла пассажиру не позднее 15 минут после обращения пассажира.
- Координатор комплектации багажа/ представитель АК/ОК контролирует подачу инвалидного кресла в зону выдачи багажа в первую очередь.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

2.1.10. Действия сотрудников в случае наличия опоздавших на посадку пассажиров

Для предотвращения задержки вылета рейса, пассажиры, которые не явились на посадку ко времени, определенному технологическим графиком обслуживания ВС, к перевозке не принимаются.

В исключительных случаях разрешается прием пассажиров на борт ВС после времени окончания посадки, указанного в посадочном талоне, если это не влияет на регулярность отправления рейса или не ведет к увеличению задержки вылета рейса.

Представитель АК/ОК контролирует пофамильные голосовые объявления для опаздывающих пассажиров, которые делает аэропорт.

Представитель АК/ОК организует своевременный поиск и снятие багажа таких пассажиров с борта ВС.

Во внебазовом аэропорту контроль над вышеуказанной процедурой осуществляет представитель АК.

В случае если пассажир своевременно не явился на посадку, на посадочном талоне опоздавшего пассажира ставится отметка о времени прибытия на посадку с подписью представителя АК/ОК, при обращении пассажира.

Представитель АК/ОК обязан довести до сведения опоздавших ко времени окончания посадки пассажиров возможные варианты их дальнейшей отправки, или о возможности произведения возврата стоимости перевозки в соответствии с условиями тарифа.

2.1.11. Формирование документации

2.1.11.1. Рейсовая документация

Ответственный за рейс формирует конверт с рейсовой документацией в следующей комплектации:

- полётные купоны бумажных авиабилетов;
- квитанции платного багажа;
- обменные купоны MCO;
- список пассажиров с EMD;
- сводно-загрузочная ведомость (LOADSHEET) с подписью ответственного члена экипажа;
- пассажирский манифест;
- манифест пассажиров с электронными билетами;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- Акты о нарушениях (с подробной информацией о причине составления).

Конверт с рейсовой документацией должен оформляться согласно вышеизложенному перечню, не допускается отправка документов, оформленных ненадлежащим образом (исправления, отрывные купоны посадочных талонов и другие вложения), документация должна направляться в офис АО «Хабаровские авиалинии» оформленной Командирской почтой через экипаж ВС или почтой по адресу:

Получатель: Отдел взаиморасчетов АО «Хабаровские авиалинии»

Адрес: Россия, Хабаровск, 680031, Матвеевское шоссе, 47

Тел/факс: +7 (4212) 26-20-31.

2.1.11.2. Документы, передаваемые на борт ВС

Обслуживающая компания несет ответственность за подготовку и доставку на борт ВС следующей полетной документации:

- сводно-загрузочная ведомость (3 экз.);
- пассажирский манифест/ список PNL (1 экз.);
- грузовой манифест, грузовые авианакладные;
- другие документы в соответствии с требованиями аэропортов вылета/назначения.

Обслуживающая компания должна обеспечить доставку документации на борт ВС не позднее 15 минут до запланированного вылета рейса, а представитель АК – проконтролировать своевременность доставки документации на борт ВС и правильность данных в ней.

В случае изменения количества пассажиров, принимаемых к перевозке, груза и багажа, в Сводно-загрузочной ведомости должны быть внесены соответствующие изменения в графе «изменения в последнюю минуту».

2.2. Сбойные ситуации

2.2.1. Общая информация

В случае сбойной ситуации, АО «Хабаровские авиалинии» должна уведомить Обслуживающую компанию о задержке рейса, а также о нахождении ВС. Обслуживающая компания обязана проинформировать пассажиров о задержке рейса.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

В случае возникновения сбойной ситуации по вине АО «Хабаровские авиалинии» и по причинам независящим от авиакомпании, Представитель перевозчика (при его отсутствии Обслуживающая компания) должен предпринять все меры по удовлетворению запросов пассажиров. Авиаперевозчик должен предоставить пассажирам питание, размещение в гостинице, организовать трансфер в гостиницу, организацию приема соответствующими службами аэропорта на хранение вещей незарегистрированного багажа. Представитель перевозчика обязан составлять списки пассажиров, которым предоставлялись услуги при сбойной ситуации. Все расходы в случае сбойной ситуации берет на себя АО «Хабаровские авиалинии».

2.2.2. Предоставление питания и размещение в гостинице

Обслуживание пассажиров, в случае задержки рейса

При перерыве в перевозке по вине перевозчика, а также в случае задержки рейса, отмены рейса вследствие неблагоприятных метеорологических условий, по техническим и другим причинам, изменения маршрута перевозки перевозчик обязан организовать для пассажиров в пунктах отправления и в промежуточных пунктах следующие услуги:

- предоставление комнат матери и ребенка пассажиру с ребенком в возрасте до 7 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 отправления рейса более восьми часов - в дневное время и более шести часов - в ночное время;
- доставка транспортом от аэропорта до гостиницы и обратно в тех случаях, когда гостиница предоставляется без взимания дополнительной платы;
- организация хранения багажа.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Услуги, указанные в настоящем пункте, предоставляются пассажирам без взимания дополнительной платы.

Для целей настоящего пункта время ожидания отправления рейса начинается со времени отправления рейса, указанного в билете.

2.2.3. Перебронирование, перепродажа

В случае перебронирования, представитель АО «Хабаровские авиалинии» или супервайзер Обслуживающей компании должен заранее провести анализ списка пассажиров (PNL) на наличие пассажиров специальных категорий, которым необходимо предоставить место в салоне ВС и зарезервировать для них места на стойках регистрации.

В случае отсутствия возможности принять к перевозке на данном рейсе всех пассажиров, необходимо установить прием пассажиров в следующей очередности:

- пассажиры вылетающие с целью обеспечения оперативной деятельности АО «Хабаровские авиалинии» (члены экипажа, технический персонал и другие сотрудники) должны быть приняты к перевозке в первую очередь;
- пассажиры, не улетевшие ранее (на предыдущем рейсе АК) в связи с перебронированием;
- трансферные пассажиры;
- пассажиры, вылетающие в связи со смертью, болезнью родственников;
- несопровождаемые дети, пассажиры MEDA, беременные женщины, пассажиры приклонного возраста;
- женщины с детьми.

Представитель АО «Хабаровские авиалинии» или супервайзер Обслуживающей компании должен предложить пассажирам, невылетающим в связи с перебронированием на рейсе, дополнительные услуги по наземному обслуживанию за счет АО «Хабаровские авиалинии» (в порядке приоритета):

- вылетающему на следующем рейсе АК – размещение в гостинице, питание;
- изменение маршрута на рейсах АО «Хабаровские авиалинии» или другой АК. В начале регистрации Представитель АО «Хабаровские авиалинии» или супервайзер Обслуживающей компании должен найти пассажиров, которые согласятся лететь следующим рейсом АК.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

В конце регистрации представитель АО «Хабаровские авиалинии» или супервайзер Обслуживающей компании на билете пассажира, который не улетел из-за перебронирования, ставит отметку «ПЕРЕПРОДАЖА» и направляет пассажира к оператору по продажам для выписки билета.

2.3. Обслуживание багажа

2.3.1. Общие положения

Багаж пассажира принимается к перевозке в качестве зарегистрированного багажа и перевозится в багажно-грузовых отсеках воздушного судна. Вещи, находящиеся при пассажире, перевозятся в салоне воздушного судна в качестве ручной клади.

Перевозчик обязан принять меры к тому, чтобы зарегистрированный багаж пассажира был отправлен в пункт назначения рейсом, который указан в перевозочном документе. Если такая перевозка стала невозможна, Перевозчик должен перевезти такой багаж ближайшим рейсом в пункт назначения пассажира.

Перевозчик имеет право отказать пассажиру в перевозке его багажа, если масса, количество мест, содержимое, размер или упаковка не соответствует требованиям Правил воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты АО «Хабаровские авиалинии».

Багаж пассажира, не явившегося на посадку после регистрации, а также багаж и ручная кладь транзитного пассажира, не явившегося на посадку в аэропорту транзита, подлежат обязательному снятию с борта воздушного судна.

Несопровождаемый багаж не принимается к перевозке за исключением досылочного багажа.

2.3.2. Предметы и вещества, перевозка которых ограничена или запрещена

2.3.2.1. Предметы и вещества, перевозка которых запрещена

В целях обеспечения безопасности полетов не принимаются к перевозке в качестве багажа и ручной клади 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

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

любой страны на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка:

- взрывчатые вещества, средства взрывания и предметы, ими начиненные:

- пороха всякие, в любой упаковке и в 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, аммонал и другие взрывчатые вещества, капсюли- детонаторы, электродетонаторы, электровоспламенители, детонирующий и огнепроводный шнур и т.д., сжатые и сжиженные газы:

- газы для бытового пользования (бутан-пропан) и другие газы;
- газовые баллончики с наполнением нервнопаралитического и слезоточивого воздействия и т.д.;

- легковоспламеняющиеся жидкости:

- ацетон;
- бензин;
- пробы легковоспламеняющихся нефтепродуктов;
- метанол;
- метилацетат (метиловый эфир);
- сероуглерод;
- эфиры;
- этилцеллозола;

- воспламеняющиеся твердые вещества:

- вещества, подверженные самопроизвольному возгоранию;
- вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой:

• калий, натрий, кальций металлический и их сплавы, кальций фосфористый и т.д.;

• фосфор белый, желтый и красный и все другие вещества, относящиеся к категории воспламеняющихся твердых веществ;

- окисляющие вещества и органические перекиси:

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- нитроцеллюлоза коллоидная, в гранулах или хлопьях, сухая или влажная, содержащая менее 25 % воды или растворителя;
 - нитроцеллюлоза коллоидная, в кусках, влажная, содержащая менее 25 % спирта;
 - нитроцеллюлоза сухая или влажная, содержащая менее 30 % растворителя или 20 % воды и т.д.;
 - токсичные вещества;
 - радиоактивные материалы;
 - едкие и коррозирующие вещества;
 - сильные неорганические кислоты: соляная, серная, азотная и другие;
 - фтористоводородная (плавиковая) кислота и другие сильные кислоты и коррозирующие вещества;
 - ядовитые и отравляющие вещества:
- любые ядовитые сильнодействующие и отравляющие вещества в жидком или твёрдом состоянии, упакованные в любую тару:
- бруцин;
 - никотин;
 - стрихнин;
 - тетрагидрофурфуриловый спирт;
 - антифриз;
 - тормозная жидкость;
 - этиленгликоль;
 - ртуть;
 - все соли синильной кислоты и цианистые препараты;
 - циклон, цианплав, мышьяковистый ангидрид и т.д.;
 - другие опасные вещества, предметы и грузы, которые могут быть использованы в качестве орудия нападения на пассажиров, экипаж воздушного судна, а также создающие угрозу полета воздушного судна;
 - оружие:
 - пистолеты, револьверы, винтовки, карабины и другое огнестрельное, газовое, пневматическое оружие, электрошоковые устройства, кортики, стилеты, десантные штык-ножи, за исключением случаев и в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Администрация аэропорта, авиапредприятия, авиакомпании вправе принимать решение о введении дополнительных мер по обеспечению авиационной

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

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 менее 60 мм;
- складные (без фиксатора) дорожные, перочинные ножи с длиной лезвия менее 60 мм.

2.3.2.2. Изделия и вещества, которые могут перевозиться в ограниченном количестве с разрешением АК и соблюдением требуемых условий в качестве багажа и в ручной клади пассажира

В качестве багажа пассажира:

- арбалеты, ружья для подводной охоты, шашки, сабли, тесаки, ятаганы, палаши, мечи, шпаги, штыки, кинжалы, любые ножи, имитаторы любого вида оружия;
- алкогольные напитки с содержанием более 24%, но не более 70% алкоголя в емкостях вместимостью не более 5л, в таре, предназначенной для розничной торговли – не более 5л на одного человека;
- Жидкости и алкогольные напитки с содержанием алкоголя по объему не более 24%;
- аэрозоли, предназначенные для использования в спортивных или бытовых целях, выпускные клапаны которых защищены колпачками от самопроизвольного выпуска содержимого в емкостях вместимостью не более 0,5 кг или 500 мл – не более 2 кг или 2л на одного пассажира;
- кресла-коляски для перевозки пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности или другие приводимые в действие батареями подвижные средства, снабженные не протекающими батареями и провозимые, при условии, что клеммы батареи защищены от коротких замыканий и батарея надежно прикреплена к креслу-каталке или подвижному средству.

В качестве вещей, находящихся при пассажире (ручной клади):

- термометр медицинский – один на пассажира;
- тонометр ртутный в стандартном футляре – один на человека;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- 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 человека;
- 3% перекись водорода – не более 100 мл на пассажира;
- жидкости, гели, аэрозоли, относящиеся к неопасным (в емкостях вместимостью не более 100 мл, упакованные в надежно закрывающийся прозрачный пакет объемом не более 1л – один пакет на пассажира);
- лекарства, детское питание, специальные диетические принадлежности и питание;
- 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 поездки.

Пассажиру не рекомендуется включать в свой зарегистрированный багаж хрупкие и скоропортящиеся предметы, денежные знаки, ювелирные изделия, драгоценные металлы, компьютеры, электронные средства связи, денежные обязательства, ценные бумаги и другие ценности, деловые документы, паспорта, удостоверения личности, ключи и другие подобные предметы.

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

2.3.3. Ручная кладь

Общие положения

Ручная кладь - вещи, находящиеся при пассажире, перевозимые в салоне ВС под ответственностью пассажира.

В качестве ручной клади принимаются вещи, вес и габариты которых установлены АК и позволяют безопасно разместить их в салоне ВС, сумма длины, ширины и высоты места ручной клади не должна превышать 45 см x 35 см x 15 см. в сумме трех измерений, максимальная масса ручной клади 5 кг.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

При регистрации пассажир обязан предъявить для взвешивания весь багаж, предназначенный для перевозки за исключением предметов, которые могут ему понадобиться во время посадки (высадки) в (из) воздушное судно, а также в полете, если они находятся при пассажире и не вложены в багаж:

- рюкзак, весом до 5 кг. общие габариты не более 36 x 30 x 27 см, или дамскую сумку, или портфель с вложенными в рюкзак, или сумку, или портфель с вещами;

- букет цветов;
- верхнюю одежду;
- детское питание для ребенка на время полета;
- костюм в портпледе;
- устройство для переноса ребенка (детскую люльку, удерживающие системы (устройства) для детей до двух лет, детскую коляску и другие устройства) при перевозке ребенка, габариты которых установлены правилами перевозчика, и позволяют безопасно разместить их в салоне воздушного судна на полке над пассажирским сидением либо под сидением впереди стоящего пассажирского сидения.

Коляска-трость в салон самолёта допускается — весом до 7 кг и размерами в собранном виде не превышающими 105x27x24 см. Коляска, превышающая установленный вес и габариты, подлежит сдаче в зарегистрированный багаж и входит в норму провоза багажа;

- лекарственные препараты, специальные диетические потребности в количестве, необходимом на время полета;

- костыли, трости, ходунки, роллаторы, складное кресло-коляску, используемые пассажиром и имеющие габариты, позволяющие безопасно разместить их в салоне воздушного судна на полке над пассажирским сидением либо под сидением впереди стоящего пассажирского сидения;

- товары, приобретенные в магазинах беспошлинной торговли в аэропорту, упакованные в запечатанный (опломбированный) пластиковый пакет, вес и габариты которых установлены правилами перевозчика.

2.3.4. Перевозка багажа в салоне ВС

2.3.4.1. Перевозка хрупкого/ценного багажа (в том числе музыкальных инструментов) в салоне ВС с размещением на пассажирском кресле

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Вещи пассажира, требующие особых мер обращения при перевозке (кино-, фото-, теле-, видео-, радиоаппаратура, электронные и оптические приборы, оргтехника, музыкальные инструменты, хрупкие вещи) могут перевозиться в салоне ВС на пассажирском кресле (СВВГ).

Данная услуга предоставляется на основании предварительного бронирования. При отсутствии предварительного бронирования услуга может быть предоставлена АК при наличии свободных мест в салоне ВС.

При подготовке к рейсу представитель АК/ОК должен проверить списки пассажиров на наличие пассажиров с забронированной услугой СВВГ и, при наличии вышеуказанной категории пассажиров, сделать им предварительное резервирование мест в системе регистрации. Места для пассажира и сопровождаемого им багажа в салоне ВС предоставляются рядом друг с другом (Например, 11А, 11В).

Для перевозки багажа в салоне ВС сотрудник ОК на регистрации должен проверить:

- наличие отдельного авиабилета на перевозку багажа в салоне ВС, стоимость которого составляет 100% тарифа, по которому оформлена перевозка сопровождающего его пассажира;
- при взвешивании багажа его вес не должен превышать среднее значение массы пассажира (не более 80 кг);
- габаритные размеры багажа должны позволять разместить и закрепить его на отдельном пассажирском кресле.

Доставка до борта ВС, подъем багажа на борт ВС, снятие его с борта воздушного судна и доставка до здания аэровокзала, осуществляются пассажиром, перевозящим данный багаж.

2.3.4.1. Перевозка багажа спецсвязи в салоне ВС с размещением на пассажирском кресле

Перевозка багажа спецсвязи производится в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Данная услуга предоставляется на основании предварительного бронирования. При отсутствии предварительного бронирования услуга может быть предоставлена АК при наличии свободных мест в салоне ВС.

При подготовке к рейсу представитель АК/ОК проверяет списки пассажиров, выявляет пассажиров с забронированной услугой СВВГ.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

При наличии вышеуказанной категории пассажиров представитель АК/ОК резервирует места в системе регистрации.

1. Специальный багаж/почта, сопровождаемый курьером, разрешается перевозить в салоне ВС.

2. Оформление багажа спецсвязи производится до начала регистрации пассажиров, в случае оформления во время регистрации – вне очереди.

Перевозка багажа спецсвязи / почты производится по правилам перевозки незарегистрированного багажа с размещением указанной корреспонденции на отдельном пассажирском кресле или в удобном для наблюдения за ними месте.

3. Сотруднику спецсвязи выдается два посадочных талона: один – на пассажира, второй – на сопровождаемый багаж.

4. Вес перевозимого в салоне дипломатического багажа/почты не должен превышать среднее значение массы пассажира (не более 80 кг), а габаритные размеры должны позволять его размещение на отдельном пассажирском кресле.

Перевозка дипломатического багажа/почты оплачивается по установленным АК тарифам, и в соответствии с правилами оформления перевозки багажа в салоне воздушного судна.

2.3.5. Зарегистрированный багаж

2.3.5.1. Общие положения

При регистрации багажа в аэропорту отправления или другом пункте регистрации сотрудник ОК на линии регистрации обязан выдать пассажиру номерную багажную бирку на каждое место зарегистрированного багажа. Багажная бирка предназначена для идентификации багажа.

Представитель/сотрудник на регистрации ОК обязан сделать запись в билете (при условии, что билет бумажный) о количестве и весе зарегистрированного багажа, которая рассматривается как выданная пассажиру багажная квитанция.

Багаж пассажира принимается к перевозке в качестве зарегистрированного багажа и перевозится в багажно-грузовых отсеках ВС.

АК/ОК после принятия багажа к перевозке несет ответственность за сохранность зарегистрированного багажа и его упаковки.

Несопровождаемый багаж не принимается к перевозке за исключением досылочного багажа.

2.3.5.2. Нормы бесплатного провоза зарегистрированного багажа

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

На всех рейсах перевозчика пассажир имеет право бесплатного провоза своего багажа (ручной клади), в пределах установленной нормы без дополнительной платы:

- на одного пассажира ВС Ан-24, Ан-26Б-100 – одно место не более 20 кг.;
- на одного пассажира ВС L-410 – одно место не более 10 кг;
- ручная кладь на всех типах ВС – одно место не более 5 кг.

При выполнении комбинированной авиаперевозки с использованием разных типов ВС вес багажа на одного пассажира составляет не более 10 кг.

Дети (до 2-х лет), летящие на руках у родителей без отдельного места, не пользуются правом на бесплатный провоз багажа.

В случае, если место багажа по весу или размерам превышает норму бесплатного провоза багажа, такой багаж подлежит оплате в соответствии с установленными тарифами.

В случае, если общий вес багажа пассажира, включая вес ручной клади, не превышает 10 кг, то количество мест багажа не ограничивается.

Перевозчик 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.

Норма бесплатного провоза багажа не распространяется на:

- вещи пассажира, независимо от их наименования и назначения, габариты которых в упакованном виде превышают 203 сантиметра в сумме трех измерений на рейсах, выполняемых на ВС Ан-24, Ан-26;
- вещи пассажира, независимо от их наименования и назначения, габариты которых в упакованном виде превышают 115 сантиметров в сумме трех измерений на рейсах, выполняемых на ВС L-410;
- вещи пассажира массой одного места свыше 30 кг., независимо от их наименования и назначения;
- велосипеды, лыжи, весла и иной громоздкий спортивный инвентарь (перевозка указанного спортивного инвентаря на ВС типа L-410 – запрещена);
- детали автомобилей, мотоциклов, катеров и иных транспортных средств (покрышки, крылья и пр.), не вложенные в чемоданы, коробки и другую тару и перевозятся только по согласованию с перевозчиком;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- цветы, саженцы растений, пищевую зелень, сушеные растения, ветки деревьев и кустарников общей массой более 5 кг.;
- животных, домашних птиц, и другую живность, за исключением собак-проводников, сопровождающих слепых (эти собаки перевозятся в счет нормы бесплатной провозки багажа).

Перевозка указанных вещей оплачивается по их фактической массе, независимо от количества других вещей пассажира, перевозимых в качестве багажа.

Перевозчик, по просьбе пассажиров, следующих совместно с одной целью поездки в один и тот же аэропорт (пункт) назначения или аэропорт (пункт) остановки, одним и тем же рейсом (члены семьи, лица, совместно путешествующие или следующие в командировку), и при заключении такими пассажирами договоров воздушной перевозки пассажира, предусматривающих норму бесплатного провоза багажа, обязан объединить сумму норм бесплатного провоза багажа по весу каждого из пассажиров.

Объединение касается только нормы бесплатного провоза багажа. Багаж оформляется на каждого пассажира индивидуально.

Перевозка багажа и ручной клади пассажиров на рейсах, выполняемых в рамках договора код-шер, а также взимание тарифов за сверхнормативный багаж и негабаритный багаж, осуществляется в соответствии с правилами, опубликованными на сайте маркетингового партнера.

2.3.5.3. Упаковка багажа

Упаковка мест, сдаваемых пассажиром в багаж, должна обеспечивать сохранность содержимого багажа при обращении с ним во время его обслуживания и перевозки.

Соединение в одно место двух и более вещей, имеющих отдельные упаковки, не допускается. Багаж, в упаковке которого имеются острые торчащие предметы, а также багаж в неисправной упаковке к перевозке не допускается.

Ответственность за упаковку багажа возлагается на пассажира. Перевозчик имеет право отказать пассажиру в приеме багажа в качестве зарегистрированного, если багаж не помещен в упаковку, обеспечивающую его сохранность

2.3.5.4. Багажные бирки/бирки специального назначения **Багажные бирки**

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

При оформлении багажа Сотрудник ОК на линии регистрации выдает часть (отрывной талон) номерной багажной бирки пассажиру, а другую часть прикрепляет к каждому месту багажа.

Номерная багажная бирка предназначена для идентификации зарегистрированного багажа и содержит информацию о фамилии и имени пассажира, номере рейса, дате вылета, аэропорте (пункте) отправления и аэропорте (пункте) назначения, до которого зарегистрированный багаж принят к перевозке, весе места багажа. Номерная багажная бирка может содержать иную дополнительную информацию.

Багажная бирка установленного образца



Бирки досылочного багажа RUSH

Бирки RUSH - бирки, которые используются для маркировки досылочного багажа.



В различных пунктах отправления досылочного багажа могут использоваться собственные бирки аэропортов отправления.

Наклейки на багаж

FRAGILE - наклейка на багаж, используемая для дополнительной маркировки хрупкого багажа, требующего бережного отношения во время его транспортировки.

ОСТОРОЖНО



ХРУПКОЕ

2.3.5.5. Оформление багажа при регистрации в аэропорту вылета

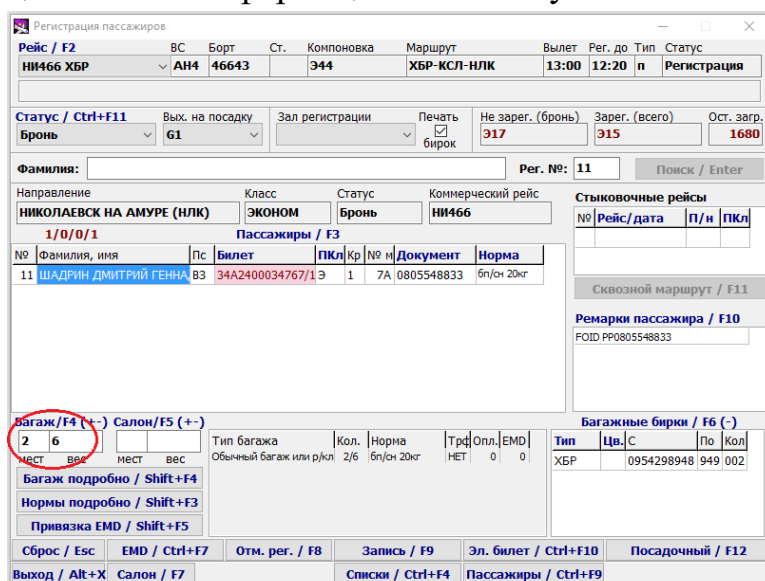
Оформление багажа на секциях регистрации в аэропорту возможна только при личном присутствии пассажира, предъявившего документ, удостоверяющий его личность.

При регистрации багажа в аэропорту сотрудник ОК обязан выдать пассажиру номерную багажную бирку на каждое место зарегистрированного багажа. Багажная бирка предназначена для идентификации багажа.

Багажные бирки с предыдущего рейса должны быть удалены с мест багажа.

Оформление багажа пассажиров с электронным билетом Внесение информации по багажу пассажиров

При регистрации багажа пассажиров с электронным билетом сотрудник ОК на линии регистрации вносит информацию в систему АСТРА:



Рейс / F2	ВС	Борт	Ст.	Компоновка	Маршрут	Вылет	Рег. до	Тип	Статус
NI466 XBP	AN4	46643	Э44		ХБР-КСЛ-НЛК	13:00	12:20	п	Регистрация

Статус / Ctrl+F11	Вых. на посадку	Зал регистрации	Печать	Не зарег. (бронь)	Зарег. (всего)	Ост. загр.
Бронь	Б1		☒ бирок	317	315	1680

Фамилия:	Рег. №:	Поиск / Enter
НИКОЛАЕВСКИЙ НА АМУРЕ (НЛК)	11	

Направление	Класс	Статус	Коммерческий рейс
НИКОЛАЕВСКИЙ НА АМУРЕ (НЛК)	ЭКОНОМ	Бронь	NI466

№	Фамилия, имя	Пс	Билет	ПКЛ	Кр	№	Документ	Норма
11	ШАДРИН ДМИТРИЙ ГЕННА	ВЗ	34A2400034767/1	Э	1	7A	0805548833	6л/он 20кг

Багаж / F4 (+/-)	Салон / F5 (+/-)
2 6	

Багажные бирки / F6 (-)
Тип Цв. С По Кол
ХБР 0954298948 949 002

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Внести информацию о багаже можно во время процесса регистрации или после того как пассажир зарегистрировался.

Оформление багажа пассажиров с бумажным билетом

При регистрации багажа пассажиров, имеющих бумажный билет, на соответствующем полетном купоне сотрудник ОК делает следующие отметки:

- количество мест багажа, вес багажа, вес ручной клади;



2.3.5.6. Негабаритный/тяжелый/хрупкий багаж

Негабаритный багаж

Негабаритный багаж – это багаж, превышающий по сумме трех измерений при перевозке по системе weight concept - 203 см;

Негабаритный багаж принимается к перевозке только по предварительному согласованию с АК при условии, что размеры загрузочных люков и багажных отсеков воздушного судна позволяют производить его погрузку/выгрузку на/из воздушного судна и размещение в указанных местах на воздушном судне. 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.

Доплата за превышение размера места багажа (203 см) не производится.

Тяжёлый багаж

Багаж, вес одного места которого превышает 32 кг дополнительно маркируют сигнальными бирками ТЯЖЕЛЫЙ БАГАЖ/ HEAVY BAGGAGE.

Прием к перевозке места багажа весом от 30 до 45 кг определяется, исходя из коммерческой загрузки на рейсе, возможностей аэропорта и действующими в нем нормами охраны труда, а также по предварительному согласованию пассажира с АК. По требованию представителя АК/ОК пассажир обязан разделить одно место

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

багажа на два или более, если принятие к перевозке багажа, превышающего по весу 32 кг, невозможно. Максимальный вес багажа для принятия к регистрации в аэропорту определяется договорными обязательствами/существующими технологиями между перевозчиком и аэропортом. Багаж весом свыше 45 кг оформляется как груз.

Хрупкий багаж

Хрупкий багаж - багаж, требующий особенного внимания при транспортировке, дополнительно маркируют сигнальными бирками «ОСТОРОЖНО СТЕКЛО» «FRAGILE».

2.3.5.7. Платный (сверхнормативный) багаж

Оформление и прием к перевозке сверхнормативного багажа производится при условии предварительного информирования пассажиром АК о предполагаемом весе, размере и количестве мест багажа сверх установленной бесплатной нормы провоза, при этом обязательно осуществляется бронирование такого багажа.

Если перевозка багажа сверх нормы не была предварительно согласована пассажиром с АК, то ему может быть отказано в перевозке багажа, вес которого превышает установленную норму бесплатного провоза.

Если пассажир предъявил на регистрации к перевозке багажа больше, чем было предварительно им согласовано с АК, то такое количество багажа может быть принято к перевозке только при наличии на воздушном судне свободной провозной емкости.

Если перевозка осуществляется с использованием отдельных билетов по каждому участку единого маршрута, то условия бесплатного провоза соответствуют указанным в билетах нормам по каждому участку маршрута. Оплата за багаж сверх нормы в данном случае производится за каждый участок единого маршрута в соответствии с действующими на каждом участке тарифами.

Порядок оформления сверхнормативного багажа пассажира

Пассажир обязан оплатить перевозку багажа, превышающую установленную норму бесплатного провоза.

В случае отказа оплатить сверхнормативный багаж пассажир к перевозке не принимается.

Оплата сверхнормативного багажа по всему маршруту взимается в пункте начала перевозки.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Сверхнормативный багаж должен быть оплачен до окончания регистрации на рейс. При невыполнении условий по оплате перевозки сверхнормативного багажа, перевозка багажа сверх нормы не производится.

Основанием для принятия сверхнормативного багажа к перевозке является КПБ/EMD, оформленная должным образом (правильный вес багажа, направление перевозки, дата, полномочие агента, выписавшего квитанцию). Ответственность за принятие квитанции платного багажа/ EMD лежит на сотруднике ОК.

Каждое место багажа взвешивается отдельно, с последующим введением данных в систему регистрации.

При регистрации группы пассажиров расчет оплаты сверхнормативного багажа производится, исходя из превышения объединенной нормы бесплатного провоза багажа указанными пассажирами.

Порядок принятия квитанции оплаты сверхнормативного багажа

В случае наличия у пассажира сверхнормативного багажа и согласия пассажира оплатить его, сотрудник ОК на линии регистрации в аэропорту отправления регистрирует пассажира и багаж, оформляет номерную багажную бирку, при этом посадочный талон пассажиру не выдается.

На номерной багажной бирке сотрудник ОК делает отметку с указанием веса и/или габаритов, превышающих бесплатную норму провоза багажа и направляет пассажира в офис продаж АК/уполномоченного агента для оплаты и оформления КПБ/EMD.

При предъявлении пассажиром сотруднику ОК на линии регистрации оплаченный обменный купон КПБ, обменный купон КПБ у пассажира изымается. Пассажирский купон КПБ остается у пассажира.

Далее сотрудник ОК на линии регистрации выдает посадочный талон пассажиру.

2.3.5.8. Перевозка животных и птиц

Пассажир должен согласовать перевозку животных и птиц воздушным транспортом с АК.

Пассажир обязан информировать АК или ее уполномоченного агента о перевозке животных, птиц при оформлении бронирования перевозки или приобретении им пассажирского билета.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Пассажир, перевозящий животное, птицу воздушным транспортом, должен иметь действующие документы (сертификаты) о здоровье животного, птицы, выданные компетентными органами в области ветеринарии.

К перевозке на воздушных судах АК принимаются только прирученные/комнатные собаки/кошки и комнатные птицы мелких видов по предварительному согласованию с АК и при наличии необходимых документов.

На животных и птиц не распространяется норма бесплатного провоза багажа. Перевозка животных и птиц оплачивается по тарифу для сверхнормативного багажа, исходя из фактической массы животного, птицы вместе с контейнером/клеткой. В системе weight concept исходя из стоимости за 1 кг веса.

К перевозке на воздушных судах АК не принимаются животные и птицы (за исключением прирученных/комнатных собак/кошек и комнатных птиц мелких видов) насекомые, рыбопосадочный материал, пресмыкающиеся, грызуны, подопытные и больные животные, птицы.

Перевозка мелких пород собак/кошек в салонах ВС (PETC)

Разрешается перевозка животных (мелкие породы собак/кошек) в пассажирских салонах воздушного судна, общим весом не более 8 кг вместе с контейнером, размер которого 115 см в сумме трех измерений и высота контейнера не превышает 20 см. Животное должно находиться в контейнере/сумке-переноске с доступом воздуха, дно должно быть водонепроницаемым и покрыто абсорбирующим материалом, по периметру дна должен быть борт, исключаяющий просыпание абсорбирующего материала. Во время полета запрещается открывать контейнер/сумку-переноску и доставать животное.

На одном рейсе допускается не более 2-х животных, при этом один пассажир может перевезти только одно животное. Не разрешается перевозка кошек и собак одновременно на одном рейсе.

Размещение пассажиров с животными (мелкие породы собак/кошек) в пассажирских салонах воздушного судна на местах около аварийных выходов и местах в первом ряду салона не допускается.

Животное в салоне ВС принимается к перевозке с обязательным подтвержденным запросом SSR с кодом ЖВТБ (PETC). В запросе должен быть указан вид животного, габариты и вес животного вместе с контейнером.

При превышении размеров, перевозка животных производится в качестве багажа.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

2.4. Обработка груза и почты

2.4.1. Прием грузов к перевозке

При отправке груза рейсом АО "Хабаровские авиалинии" Заказчик (далее грузоотправитель) информирует представителей АО «Хабаровские авиалинии» в аэропорту о характере груза (габариты, наличие тяжеловесов, наличие опасного груза), а они (он), в свою очередь, принимают решение о возможности или невозможности перевозки вышеуказанного груза на воздушных судах АО "Хабаровские авиалинии", а так же определяют максимальную массу груза на данный рейс в зависимости от количества пассажиров (если такие имеются) и предельной коммерческой загрузки воздушного судна.

Грузоотправитель в аэропорту получает у агента обслуживающей организации заявку грузоотправителя, на которой указан номер грузовой накладной, дата выполнения рейса, номер рейса, время вылета.

Перевозчик принимает груз непосредственно от своих грузовых агентов.

За сутки до вылета рейса грузоотправитель сдает груз на грузовой склад агента перевозчика для оформления и сдачи.

Груз должен быть доставлен на склад с учетом сроков, необходимых для его обработки, а также для прохождения предполетных формальностей и выполнения требований, связанных с, ветеринарным, карантинным фитосанитарным видами контроля, предусмотренными законодательством Российской Федерации.

Грузоотправитель предъявляет старшему диспетчеру (оператору) (далее диспетчер) по приемке груза заявку грузоотправителя. Диспетчер проверяет наличие необходимых сопроводительных документов, правильность заполнения заявки грузоотправителя, наименование аэропортов отправления и назначения, полное наименование организации отправителя и получателя, их почтовый адрес и номера телефонов, полное наименование груза, род упаковки, массу и количество мест.

К воздушной перевозке принимается груз, который по своему качеству, свойствам, объему, весу и упаковке допущен к транспортировке воздушными судами в соответствии с требованиями правил «Общие правила перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утвержденных приказом № 82 Минтранса России от 28 июня 2007 года, и иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Груз принимается к перевозке на следующих условиях:

- габариты груза должны обеспечивать его свободную погрузку (выгрузку) в воздушное судно, его размещение в багажно-грузовых отсеках и крепление;
- вес, размеры или объем груза не превышают норм, установленных для определенного типа воздушного судна;
- груз должен иметь исправную упаковку, обеспечивающую возможность его надежного размещения и крепление на борту воздушного судна и сохранность при перевозке, перевалке, перегрузке, транспортировке и хранении;
- груз при перевозке не должен создавать опасность для пассажиров, членов экипажа воздушного судна, на котором он перевозится, а также для багажа или груза, перевозимого совместно с ним;
- габариты грузового места ограничиваются размерами загрузочных люков и багажных грузовых отсеков воздушного судна;
- вес груза не должен превышать допустимое для конкретного типа воздушного судна давление груза на палубу воздушного судна.

При несоблюдении хотя бы одного из указанных условий перевозчик вправе отказать в перевозке груза.

При приеме к перевозке негабаритного груза допускается руководствоваться весовыми характеристиками груза, указанными в документации, представленной грузоотправителем, о чем указывается в заявке грузоотправителя. Грузоотправитель обязан представить достоверную информацию о весе негабаритного груза.

Груз должен быть упакован в тару, емкости и другие компоненты и материалы, обеспечивающие защиту груза от повреждений, порчи и потерь, целостность груза, защиту окружающей среды от загрязнения, а также обработку груза (далее - упаковка) с учетом специфических свойств груза и особенностей таким образом, чтобы обеспечивалась их сохранность при перевозке, перевалке, перегрузке, транспортировке и хранении, а также исключался доступ к содержимому и возможность причинения вреда пассажирам, членам экипажа, третьим лицам, воздушному судну, другим грузам, багажу или имуществу перевозчика.

Упаковка груза должна обеспечивать возможность его надежного крепления на борту воздушного судна.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Упаковка груза должна иметь чистую поверхность, не иметь заостренных углов, выступов, которые могут привести к повреждению или загрязнению воздушного судна и его оборудования, а также перевозимого совместно с ним другого груза, багажа.

Без упаковки по согласованию с перевозчиком может перевозиться тяжеловесный и/или негабаритный груз, если это разрешено техническими условиями его транспортировки.

Совокупность упаковки и ее содержимого, подготовленная к перевозке (далее - грузовое место) подлежит маркировке.

Соединение скотчем или пленкой нескольких упаковок в одно грузовое место не допускается.

Каждое грузовое место должно иметь отправительскую и транспортную маркировку, а грузовое место с грузом, требующим особых условий перевозки, - также специальную маркировку.

Грузоотправитель указывает в транспортной маркировке сведения об аэропорте (пункте) отправления, аэропорте (пункте) назначения, количестве грузовых мест в грузовой отправке, порядковом номере грузового места, весе грузового места, номере грузовой накладной.

Грузоотправитель указывает достоверные и достаточные сведения об адресе и фамилии, имени, отчестве или наименовании грузоотправителя и грузополучателя, весе грузового места, количестве грузовых мест грузовой отправки, порядковом номере грузового места в отправительской маркировке, а также сведения о характере груза, требующего особых условий перевозки в специальной маркировке.

Отправительская маркировка должна содержать знаки, указывающие на способы обращения с грузом.

Перевозчик или агент перевозчика, осуществляющий приёмку груза, имеют право вскрыть упаковку груза в присутствии, а также в отсутствие грузоотправителя или грузополучателя в целях обеспечения сохранности груза или удостоверения обнаруженной неисправности в случаях:

- нарушения упаковки или пломб грузоотправителя;
- необходимости установления характера и состояния бездокументного груза;
- требования служб авиационной безопасности при наличии оснований;
- требования уполномоченных государственных органов.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Вскрытие упаковки груза производится комиссией, созданной перевозчиком или агентом перевозчика, осуществляющего приём груза к перевозке. Груз после вскрытия упаковки должен быть вновь упакован и опломбирован перевозчиком или агентом перевозчика, осуществляющего приём груза.

О вскрытии упаковки груза составляется акт, в котором указываются фактический вес поврежденного грузового места, количество грузовых мест в грузовой отправке, описывается внутритарное содержимое и состояние груза, поврежденных грузовых мест. Акт подписывается перевозчиком.

При обнаружении нечеткой транспортной маркировки на грузе, отсутствия транспортной маркировки на грузе, нарушения упаковки, нарушения пломб, груза без документов, документов без груза, отсутствие внесенного в грузовую ведомость груза и/или грузовой накладной, недостачи, повреждения (порчи) груза (далее - неисправности при перевозке) перевозчиком или агентом перевозчика, осуществляющего приём груза к перевозке, составляется акт.

После того, как правильно упакованный и промаркированный груз уложен на поддоны, водитель погрузчика устанавливает скомплектованные поддоны на стол рольганговой линии и по ней поддоны продвигаются к складским весам, где агент по приемке груза проверяет правильность нанесения маркировки отправителя, состояние упаковки. Взвешивает груз и проставляет в заявке грузоотправителя фактическую массу груза, количество мест, количество поддонов и номер ячейки стеллажа складирования, личный штамп и подпись. Далее, поддоны с грузом по рольганговой ленте продвигаются в интроскоп для досмотра службой авиационной безопасности (САБ). Если со стороны сотрудников САБ нет вопросов, то далее поддоны с грузом попадают в стерильную зону и размещаются по ячейкам стеллажей складирования, указанным в заявке грузоотправителя.

Грузоотправитель ставит на заявке грузоотправителя подписанной агентом по приемке груза штамп досмотра и возвращается к диспетчеру для оформления и оплаты перевозки.

После оформления и оплаты перевозки, согласно заявки грузоотправителя, оформляется грузовая авианакладная, которая передается диспетчеру агента перевозчика, осуществляющего приём груза к перевозке, для комплектования загрузки на рейс.

2.4.2. Погрузка грузов на ВС

Перед началом погрузки грузов начальник СОПП:

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

а) Назначает допущенных специалистов, осуществляющих погрузку груза на борт ВС, и представителя службы организации перевозок ответственного за загрузку ВС;

б) Определяет четкий порядок подвоза, погрузки, размещения и крепления грузов в ВС.

Перевозка груза к ВС осуществляется на грузовых машинах, оборудованных для этих целей. Кузова грузовых машин должны быть очищены от грязи и мусора.

Ответственный за загрузку ВС регулирует подход машин с грузами в район погрузки на ВС. Подъезд машин с грузами к месту производства работ осуществляется поодиночке, остальные машины останавливаются не ближе чем за 25 м от ВС.

До начала погрузки грузов ответственный за загрузку ВС инструктирует всех участников погрузочных работ о характере и свойстве груза, правилах укладки, погрузки, подъема, опускания, переноски груза и о мерах личной безопасности, пожарной безопасности.

Погрузка груза на ВС производится под руководством члена экипажа ВС бортоператора (бортпроводника) в соответствии с инструкциями по загрузке и швартовке груза на воздушных судах типа Ан-24/26 (приложение 11) и Л-410 (приложение 12).

2.4.3. Меры безопасности при погрузке (выгрузке)

Перед началом погрузки для обеспечения безопасности выполнения работ должно быть обеспечено:

- установление порядка охраны погрузки и ВС, загружаемых (выгружаемых) грузов, допуска к ним членов экипажа, технического персонала и других лиц;
- разрешение должностного лица, под ответственностью которого ВС находится;
- своевременная подготовка места для постановки ВС под погрузку (разгрузку);
- наличие необходимых средств механизации, дополнительных средств загрузки, средств пожаротушения, средств нейтрализации разлитых или рассыпанных опасных веществ, средств для оказания первой медицинской помощи

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

и индивидуальной защиты (при необходимости), предоставляемых отправителями в зависимости от характера перевозимого груза (для опасных грузов);

- установление четного порядка подвоза, погрузки, размещения и крепления опасных грузов в грузовых отсеках ВС, контроль подъезда-отъезда и работы используемых транспортных и иных средств;
- наличие под колесами шасси ВС тормозных колодок и включения стояночного тормоза;
- установка и плотный контакт системы заземления ВС;
- выключение всех ненужных для выполнения погрузоразгрузочных работ потребителей электроэнергии;
- наличие страховочных колодок для наземных транспортных средств;
- подготовка к действию ручных огнетушителей и других средств пожаротушения.

2.4.4. Меры, принимаемые при недостатке, повреждении, утрате грузов

Все случаи нарушений правил перевозки грузов должны быть своевременно оформлены соответствующими актами для принятия по ним надлежащих мер.

Нарушения правил перевозки грузов, влекущих за собой имущественную ответственность, между авиапредприятиями оформляются «Актами о неисправностях» установленного образца. Эти акты являются внутренними документами и составляются в целях удостоверения нарушений правил перевозки грузов, проведения по ним расследований и принятия соответствующих мер.

Нарушения правил перевозки, которые влекут за собой ответственность авиапредприятия перед получателями (отправителями), оформляются коммерческими актами установленной формы.

«Акт о неисправностях» при перевозке грузов составляется при приеме – передаче грузов работникам авиапредприятия в процессе перевозки или передачи их по смене в следующих случаях:

- при неправильном оформлении «Грузовой накладной», если это обнаружено в трансферном аэропорту или в аэропорту назначения;
- при оставлении бортпроводником грузов на борту ВС без соблюдения требований по обеспечению сохранности принятых материальных ценностей;
- при несоответствии фактического наименования, массы или количества мест груза данным, указанным в «Грузовой накладной»;
- при повреждении или при порче грузов, повреждении упаковки;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- при обнаружении грузов без документов или документов без грузов;
- при возвращении авиапредприятию утраченных грузов;
- при вскрытии или при опломбировании мест груза из-за обнаружения неисправностей.

«Акт о неисправностях» составляется в момент обнаружения нарушений и подписывается лицами, в присутствии которых обнаружено нарушение: приемосдатчиком, грузчиком, бортпроводником или членом экипажа, ответственным за коммерческую загрузку.

«Акт о неисправностях» составляется в трех экземплярах, один из которых остается у бортпроводников и служит основанием для ответственности за неисправность грузов, второй направляется в аэропорт отправления, третий остается в аэропорту, составившем акт.

«Акты о неисправностях» нумеруются и регистрируются.

«Коммерческие акты» составляются при выдаче грузов получателю для удостоверения следующих обстоятельств:

- несоответствия наименования, массы и количества мест груза данным, указанным в «Грузовой накладной»;
- повреждения или порчи грузов;
- обнаружения грузов без документов, а также документов без грузов.

В аэропорту отправления «Коммерческий акт» составляется в случае полной утраты грузов.

«Коммерческие акты» не составляются, если утрата, недостача или повреждение произошли вследствие:

- действий или упущений отправителя, или получателя;
- недостатков тары или упаковки, которые не могли быть определены по наружному виду при приеме грузов;
- сдачи грузов к перевозке без указания в «Грузовой накладной» его особых свойств, требующих специальных условий или мер предосторожности при перевозке и хранении;
- обстоятельств, связанных с погрузкой или выгрузкой средствами отправителя или получателя;
- непринятия необходимых мер к сохранению грузов уполномоченными отправителем или получателем лицами, которые сопровождали грузы;
- естественной убыли грузов при перевозке в пределах установленных норм;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- обнаружения недостатки грузов, прибывших в исправных таре, упаковке или в контейнере с исправными пломбами отправителя.

К составлению «Коммерческого акта» привлекаются:

- работник, обнаруживший неисправность грузов;
- получатель грузов;
- работник, на ответственности которого находятся актируемые грузы.

«Коммерческий акт» подписывают диспетчер-приемосдатчик СОП и АР, а также работники, участвовавшие в удостоверении установленного факта или в проверке грузов. «Коммерческий акт» утверждается начальником СОП и АР.

«Коммерческий акт» составляется на бланках установленной формы.

«Коммерческий акт» составляется в двух экземплярах:

- первый экземпляр прилагается к грузовым документам и выдается получателю или отправителю;
- второй экземпляр остается в аэропорту, составившем акт.

Составленный «Коммерческий акт» должен быть зарегистрирован в соответствующих книгах (журналах), которые должны вестись в каждом аэропорту.

При составлении «Коммерческого акта» должны быть заполнены все разделы и графы с отражением в них подробных и объективных данных об обнаруженных неисправностях с указанием их причин и обстоятельств, которые могут как определить размеры неисправностей, так и выявить виновных лиц. Оставлять в акте свободные (незаполненные) графы или прочеркивать их запрещается.

При описании повреждений упаковки мест грузов, недостатки массы и других неисправностей не разрешается делать записи в общих выражениях (например, «тара повреждена», «груз поврежден», «общая недостача десять кг» и т.п.), так как они не позволяют определить действительный характер, причины и размеры неисправностей, возникших при перевозке. Записи необходимо делать с подробным описанием характера неисправностей.

При обнаружении недостатка или излишка массы брутто против массы, указанной в «Грузовой накладной», в акте должны быть даны ответы на следующие вопросы:

- общая масса грузов, указанная в «Грузовой накладной», определена взвешиванием всей партии или отдельных мест груза?

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- имеется ли на местах груза маркировка отправителя о массе брутто и соответствует ли она фактической массе брутто, определенной при контрольном взвешивании?
- в помещениях аэропорта (каких) или на открытом воздухе и сколько времени хранился груз?
- соответствует ли тара установленным стандартам (ГОСТам) или техническим условиям и не могла ли упаковка способствовать порче грузов и уменьшению их массы?

Если в «Грузовой накладной» указана масса каждого места в отдельности, то необходимо вновь взвесить места груза и указать в акте их фактическую массу брутто.

При обнаружении грузов, имеющих повреждения упаковки или перевозимых без упаковки, в акте подробно должны быть указаны следующие обстоятельства:

- в чем именно заключается неисправность (цела ли упаковочная проволока или контрольная металлическая лента, можно ли при такой неисправности упаковки изъять содержимое из тары);
- имеется ли россыпь грузов, в каком количестве и в каком месте обнаружена, соответствует ли масса указанной в «Грузовой накладной»;
- характер повреждений упаковки (надлом частей, следы ржавчины, какого они происхождения);
- если по требованиям ГОСТ или техническим требованиям грузы должны перевозиться в упаковке (таре), то указать, в какой таре грузы сданы к перевозке;
- имеются ли какие-либо записи в «Грузовой накладной» о разрешении перевозки грузов без упаковки;
- может ли обнаруженное повреждение препятствовать использованию грузов по назначению и требуется ли заключение об этом специалистов (экспертизы); если по мнению аэропорта отправителя или получателя такое заключение требуется, то для определения характера повреждения грузов и возможности их использования по назначению приглашается эксперт.

В акте должны быть сделаны записи о наличии на местах груза специальной отправительской маркировки о мерах предосторожности при обращении с данными грузами («верх», «стекло» и т.п.).

При обнаружении недостачи общей массы грузов указать в акте массу каждого отдельного места в поврежденной и исправной таре с тем, чтобы

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

определить фактическую недостачу грузов в поврежденных местах (если имеется подозрение на то, что из мест груза с поврежденной тарой часть содержимого изъята, утеряна или похищена, то такие места подлежат вскрытию в установленном порядке).

При обнаружении следов хищения грузов в акте необходимо сделать записи:

- о следах хищения (например, целы ли опломбированные шнуры и исправны ли пломбы);
- о состоянии наружной упаковки и тары;
- о наличии следов выемки содержимого из места груза;
- о массе брутто места груза, в котором обнаружены следы хищения;
- о месте, времени и обстоятельствах, при которых обнаружено место груза со следами хищения;
- о следах подделки или подчистки надписей, печатей, подписей на перевозочных документах на данные грузы и на местах груза;
- о других обстоятельствах, которые могут выявить причины хищения грузов и виновных лиц.

При обнаружении недостачи, порчи или хищения скоропортящихся грузов в акте необходимо сделать следующие записи:

- какие конкретно выявлены неисправности перевозки грузов (повреждение упаковки, россыпь, течь, порча, заплесневелость грузов и т.п.);
- в какие сроки данные грузы доставлены в аэропорт назначения или в трансферный аэропорт, считая с момента приема грузов к перевозке; кем разрешена перевозка;
- имеются ли при «Грузовой накладной» качественные удостоверения или сертификаты, кем они выданы, правильно ли оформлены, какие сделаны записи в этих документах о качестве грузов, определен ли в них срок доставки данных грузов;
- в какой таре перевозились грузы и отвечала ли она техническим условиям или требованиям, установленным ГОСТ; каково состояние и качество тары; имеются ли щели между дощечками, через которые может сыпаться груз; плотно ли обиты ящики; обвязаны ли они проволокой или упаковочной лентой;
- в каком количестве содержимое грузов помещено в одну упаковку и соответствует ли масса одной упаковки груза техническим требованиям;
- одинаково ли наполнение содержимым всех мест груза или некоторые из них (сколько именно мест) наполнены по-разному;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- имеются ли признаки хищения грузов из упаковки (из скольких мест), чем обосновывается подозрение в хищении;
- правильно ли уложены грузы внутри упаковки и соответствует ли укладка техническим условиям; одного ли сорта и качества грузы помещены в одну упаковку;
- имеются ли на упаковке мест груза надписи о наименовании грузов и отправительская маркировка с указанием сорта, массы нетто и брутто и соответствия грузов данным маркировки, фактическому состоянию, качеству и массе нетто и брутто;
- в каких помещениях склада или на открытом воздухе и в течение какого времени находились грузы;
- перевозились ли грузы с сопровождающими лицами или без них;
- какие допущены нарушения по хранению и транспортировке при перевозке скоропортящихся грузов воздушным транспортом.

При составлении «Коммерческого акта» оценка степени повреждения, порчи грузов или их части должна производиться экспертом. При такой оценке должны иметься счета, фактуры, прейскуранты и другие обосновывающие документы, на которые и должна быть сделана ссылка в «Коммерческом акте». В остальных случаях оценка стоимости повреждения, недостачи, порчи или снижения качества грузов и выявление конкретных виновных лиц могут быть сделаны лишь после тщательного расследования.

2.4.5. Реализация невостребованного, бесхозного и без документального грузов

Реализации или уничтожению подлежит груз в случае, если он признан невостребованным.

Решение о реализации либо уничтожении груза принимается комиссией, образованной аэропортом Николаевск-на-Амуре.

В состав комиссии включаются представители экспертной организации, а в случае реализации груза – также оценщик.

В соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации в состав комиссии могут включаться представители государственных органов.

Комиссия должна проверить наличие документов и материалов, подтверждающих своевременность и полноту принятых мер по выявлению

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

принадлежности груза, и установить, что имеющихся материалов достаточно для принятия решения о реализации либо уничтожении груза.

При решении вопроса о реализации либо уничтожении груза комиссия в обязательном порядке рассматривает следующие документы:

- акт;
- грузовая накладная (при ее наличии);
- розыскное дело (за исключением скоропортящегося груза, находящегося под угрозой порчи);
- акты экспертной организации по экспертизе груза;
- распоряжения грузоотправителя, документы об отказе грузополучателя от получения груза (при их наличии);
- другие документы, предусмотренные нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Решение комиссии о реализации либо уничтожении груза оформляется актом о реализации или актом на уничтожение.

Грузы реализуются по оценке, устанавливаемой комиссией. Реализация производится через торговые организации.

Для уничтожения груз передается в специализированные организации.

При реализации груза перевозчик имеет право удержать из полученных сумм все причитающиеся ему и другим лицам суммы на возмещение расходов, связанных с неполучением груза, а оставшуюся сумму перевести грузоотправителю или пассажиру. Реализация груза не освобождает грузоотправителя от возмещения перевозчику и другим лицам расходов, не покрытых за счет средств, полученных от реализации груза.

2.4.6. Ведение претензионного производства

Ведение претензионного производства осуществляется в соответствии с «Положением о претензионной комиссии», утвержденной генеральным директором АО «Хабаровские авиалинии».

2.4.7. Перевозка опасных грузов

2.1.11.2. Общие положения, порядок организации перевозки опасных грузов.

Политика АО «Хабаровские авиалинии» в области безопасности при перевозке опасных грузов состоит в том, чтобы осуществлять перевозку опасных

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

грузов в рамках законодательства Российской Федерации и на основании требований приложения 18 к Конвенции ИКАО Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху Doc 9284 ИКАО.

Для выполнения перевозок опасных грузов авиакомпания имеет подготовленный, сертифицированный и допущенный к данному виду работ персонал.

Для обеспечения безопасности перевозки опасных грузов не ниже уровня, установленного нормативно-правовыми актами Российской Федерации и международными требованиями, авиакомпания придерживается следующей критериев:

- никакое должностное лицо авиакомпании или другой организации не могут требовать принять или перевозить грузы, запрещенные к перевозке по воздуху при любых обстоятельствах;
- разрешается допускать к перевозке только те опасные грузы, которые поименованы в Перечне опасных грузов, как разрешенные для перевозки на грузовых или пассажирских воздушных судах (далее - ВС), при этом разрешенные к перевозке только на грузовых воздушных судах не допустимо перевозить на пассажирских воздушных судах;
- перевозка опасных грузов должна производиться, как правило, прямыми рейсами до пункта назначения. Перевозка с перегрузкой в промежуточных аэропортах допускается только при специальном разрешении трансфертного аэропорта;
- перевозка опасных грузов должна быть оформлена надлежащими перевозочными документами;
- при перевозке опасных грузов должна быть предоставлена вся требуемая информация;
- должна быть обеспечена периодическая специальная учебная подготовка и аттестация персонала, непосредственно связанного с обеспечением безопасности перевозок опасных грузов и оружия по программам, утвержденным специально уполномоченными в области авиации органами;
- транспортная безопасность опасных грузов должна быть подтверждена в соответствии с установленными в Российской Федерации требованиями;
- на каждом борту АО «Хабаровские авиалинии», перевозящего опасные грузы и оружие, должны быть документированные процедуры по действиям в аварийной ситуации;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- каждая воздушная перевозка должна иметь обеспечение физической защиты и другие меры обеспечения авиационной безопасности;

- необходим постоянный сбор и анализ информации по инцидентам с опасными грузами и разработка мер по их предотвращению при перевозках на ВС

Опасные грузы (ОГ) – изделия или вещества, которые способны вызвать угрозу для здоровья, безопасности, имущества или окружающей среды и которые указаны в Перечне опасных грузов в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху или классифицируются в соответствии с этими инструкциями.

В странах, являющихся членами Международной организации гражданской авиации (ИКАО), приняты технические требования ИКАО к воздушным перевозкам опасных грузов, поэтому и в соответствующих авиакомпаниях также приняты эти технические требования, ежегодно публикуемые в виде Правил ИАТА по перевозке опасных грузов в сотрудничестве авиакомпаний со специалистами по химии, медицине, ядерной физике и т.п.

Осуществляя воздушную перевозку опасного груза, грузоотправитель должен убедиться в том, что:

- данные предметы или вещества не запрещены для перевозки воздушным транспортом;
- грузы надлежащим образом классифицированы, упакованы, маркированы и имеют этикетки;
- правильно заполнена и подписана декларация грузоотправителя;
- ни один предмет или вещество, представляющее собой опасный груз, не загружено в средство пакетирования (на паллету или в контейнер), подготовленное к отправке грузоотправителем или агентом по грузовым перевозкам.

Порядок организации и проведения перевозок ОГ включает:

1. Общество имеет право перевозить только те классы и категории опасных грузов (ОГ), которые указаны в лицензии на право выполнения перевозок опасных грузов. Перевозка опасных грузов (за исключением ОГ, на которые не распространяются действия Правил) без лицензии, а для наиболее опасных ОГ без соответствующего государственного освобождения от действия Правил - **ЗАПРЕЩАЕТСЯ!**

2. Для выполнения установленных требований по обеспечению безопасности воздушной перевозки потенциально опасных категорий груза, приказом по Обществу назначается ответственный специалист, имеющий право

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

принимать решение от имени Общества о допуске (отказе в допуске) к воздушной перевозке опасного (ОГ) и других категорий груза и об условиях его перевозки в зависимости от класса (категории) и других условий, в том числе об обязательном сопровождении груза представителем грузоотправителя (сопровождающим) и/или вооруженной охраной. Он должен иметь сертификат специально уполномоченного органа в области гражданской авиации РФ по перевозке опасных грузов, подтверждающий достаточный уровень его квалификации (объем подготовки по организации и проведению перевозок ОГ не менее программы для персонала, осуществляющего приемку опасного груза).

3. Организация и проведение перевозки ОГ, представляющих собой оружие (боеприпасы к нему) производятся с одновременным выполнением требований по перевозке оружия.

4. Организация и проведение перевозки опасных и других категорий грузов, представляющих собой военно-техническое имущество, производятся с одновременным выполнением требований по перевозке такого имущества.

5. Персонал Общества или агента по наземной обработке груза должен проходить соответствующую сертификационную подготовку по опасным грузам и быть осведомленным относительно обнаружения, документирования, должного обращения (загрузки и крепления на борту ВС) и хранения задекларированного и незадекларированного опасного груза, в том числе и материала компании (СОМАТ).

Право на принятие решения от имени эксплуатанта о допуске (отказе в допуске) к воздушной перевозке опасного груза возложено на ответственное лицо авиакомпания при перевозке:

- грузов по освобождениям и утверждениям;
- литиевых батарей (класс 9);
- любых классов опасных грузов.

2.1.11.2. Обязанности грузоотправителя

Общие требования

Перед тем, как представить какое-либо грузовое место или средство пакетирования с опасным грузом для перевозки по воздуху, отправитель груза обязан убедиться в том, что эти опасные грузы не запрещены к перевозке по воздуху и должным образом классифицированы, упакованы, маркированы, снабжены знаками и сопровождаютс надлежащим образом оформленным документом перевозки опасных грузов.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Скрытие опасности предъявляемого к перевозке груза, классифицируется как нарушение требований безопасности полетов и несанкционированное вмешательство в область авиации.

При транспортировке опасных грузов высокой степени опасности и в других установленных специально уполномоченными в области авиации органами случаях, грузоотправитель обязан предоставить средства:

- индикации и предупреждения об опасных концентрациях перевозимых веществ;
- нейтрализации разлитых или рассыпанных опасных веществ и дополнительные (специальные) средства пожаротушения, для оказания первой медицинской помощи и индивидуальной защиты экипажа ВС и сопровождающих.

Предоставленные средства должны быть сертифицированы (допущены к применению в гражданской авиации).

Грузоотправитель опасного груза обязан известить грузополучателя об отправке груза, а также о времени его прибытия.

Грузополучатель опасного груза должен прибыть для его получения в аэропорт назначения ко времени, указанному авиакомпанией. Груз выдается грузополучателю немедленно после выгрузки из ВС, без завоза его в складские помещения и без взвешивания.

В случае не вывоза опасного груза в установленный срок авиакомпания обязана обратиться в местные органы власти за содействием в немедленном получении этого груза грузополучателем.

Персонал грузоотправителя, действующий от его имени и непосредственно выполняющий обязанности по отправке груза, должен быть подготовлен в соответствии с требованиями Технических инструкций ИКАО.

2.1.11.2. Классификация опасных грузов

Общие принципы классификации опасных грузов.

Опасные грузы классифицируются по степени опасности и по их физико-химическим свойствам.

Классификация включает в себя:

- определение степени опасности ОГ;
- определение класса ОГ (основного и дополнительных при наличии нескольких опасных свойств);
- определение его номера по списку ООН;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- определение возможности его транспортирования по воздуху, допустимая масса (объем) ОГ и необходимые специальные положения;
- определение требуемой группы упаковывания;
- определение требуемой упаковки (инструкции по упаковыванию).

Классификация ОГ производится на основании результатов испытаний по критериям, установленным Комитетом экспертов ООН по перевозке опасных грузов, группой экспертов ИКАО.

Опасные грузы, прошедшие классификацию, приведены в Перечне ОГ Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284) ИКАО.

Классификация опасных грузов по степени опасности.

Степень опасности ОГ определяет возможность их воздушной перевозки и требуемые при этом меры безопасности (класс ВС, максимально допустимое количество ОГ, группу упаковывания, специальные положения).

В зависимости от степени опасности опасные грузы подразделяются на следующие группы:

- а) грузы, запрещенные к воздушной перевозке, включая:
 - грузы, запрещенные к воздушной перевозке при любых обстоятельствах;
 - грузы, запрещенные к воздушной перевозке без государственного освобождения от действия правил;
 - грузы, запрещенные к воздушной перевозке на пассажирских ВС;
 - грузы, запрещенные к воздушной перевозке на грузовых ВС;
- б) грузы, допускаемые к воздушной перевозке (соответственно на пассажирских и/или грузовых ВС), включая:
 - грузы высокой степени опасности;
 - грузы средней степени опасности;
 - грузы низкой степени опасности;
 - опасные грузы в ограниченных количествах;
 - опасные грузы в освобожденных количествах и авиапочте.

Грузы, запрещенные к воздушной перевозке.

К грузам, запрещенным к воздушной перевозке при любых обстоятельствах (особо опасным), относятся изделия и вещества, которые конкретно названы в Перечне ОГ путем указания слова «Запрещено» вместо номера ООН.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

К грузам, запрещенным к воздушной перевозке без государственного освобождения от действия правил, относятся грузы, перевозка которых запрещена и на пассажирских, и на грузовых ВС, а также зараженные (больные) животные.

К грузам, запрещенным к воздушной перевозке на пассажирских или грузовых ВС, относятся грузы, перевозка которых запрещена соответствующей надписью в Перечне опасных грузов (Часть 2 Технических инструкций ИКАО).

Опасные грузы, разрешенные к воздушной перевозке.

К воздушной перевозке допускаются только те ОГ, которые соответствуют требованиям нормативных документов.

Они должны быть:

- классифицированы по списку ООН;
- иметь соответствующую документацию;
- сертифицированы;
- описаны;
- упакованы в соответствии с 'Техническими инструкциями "(Стандартами РФ или другими аналогичными документами для определенных типов грузов);
- маркированы;
- иметь знаки опасности.

Масса нетто ОГ в одной упаковке не должна превышать установленной нормы для используемого воздушного судна (пассажирского или грузового).

Грузы высокой степени опасности.

К грузам высокой степени опасности относятся ОГ, транспортируемые в нормальных условиях полета в соответствии с установленными правилами и требующие для перевозки упаковывание по I группе списка ООН.

Грузы средней степени опасности.

К грузам средней степени опасности относятся ОГ, транспортируемые в нормальных условиях полета в соответствии с установленными правилами и требующие для перевозки упаковывание по II группе списка ООН.

Грузы низкой степени опасности.

К грузам низкой степени опасности относятся ОГ, транспортируемые в нормальных условиях полета в соответствии с установленными правилами и требующие для перевозки упаковывание по III группе списка ООН.

Опасные грузы в ограниченных количествах.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

К опасным грузам в ограниченных количествах относятся допускаемые к воздушной перевозке ОГ низкой степени опасности со значительно меньшим, чем максимально допустимо, значением перевозимой массы (объема).

На опасные грузы в ограниченных количествах частично не распространяются требования Правил перевозки ОГ.

Опасные грузы, которые могут перевозиться в ограниченных количествах, и требования к ним приведены в Перечне ОГ как вещества (изделия) в альтернативной упаковке (знак Y перед номером требуемого упаковочного комплекта).

Определение таких ОГ приведено в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху ИКАО.

Опасные грузы в освобожденных количествах и авиапочте.

К опасным грузам в освобожденных количествах относятся допускаемые к воздушной перевозке ОГ низкой степени опасности с незначительной величиной перевозимой массы (объема).

Определение таких ОГ приведено в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху ИКАО.

Опасные грузы запрещено перевозить в авиапочте за исключением ограниченных количеств короткоживущих нуклидов и биологических препаратов.

2.1.11.2. Классификация опасных грузов по их физико-химическим и иным свойствам

Общие положения.

В зависимости от физико-химических и иных свойств опасные грузы условно подразделяются на девять классов. Каждый класс подразделяется на подклассы, категории и группы (приложение 1).

Некоторые классы опасности могут дополнительно подразделяться на подклассы (категории).

Порядок, в котором пронумерованы классы или категории, соблюден для удобства и не отражает степень опасности.

Трехбуквенные коды (IMP-коды) – набор определенных букв для использования в перевозочных документах, по которому можно определить класс опасности груза; они используются в грузовом манифесте, загрузочной ведомости, уведомлении командиру ВС (NOTOC) и в сообщениях по рейсу IMP-код Cargo Aircraft Only (CAO) используется только в том случае, если ОГ разрешается

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

перевозить только на грузовом ВС. Перечень грузовых кодов IMP приведен в приложении 8.

Общие принципы классификации и особенности воздушной перевозки ОГ различных классов подробно приводятся в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху.

Опасные грузы, которые имеют несколько опасных свойств, классифицируются по наиболее опасному свойству как основному классу, далее по приоритету опасных свойств они классифицируются как имеющие дополнительные классы опасности.

Классификация опасных грузов по физико-химическим свойствам приведена в приложении 10.

Обеспечение авиационной безопасности при перевозке грузов повышенной опасности.

Грузами повышенной опасности являются грузы, которые могут быть использованы не по назначению, а в террористических целях и, следовательно, привести к серьезным последствиям, таким как многочисленные людские потери, массовые разрушения или, особенно в случае грузов класса 7, массовым социально-экономическим потрясениям.

Примерный перечень грузов повышенной опасности, относящихся к различным классам и категориям, кроме класса 7:

- Класс 1, категория 1.1: взрывчатые вещества.
- Класс 1, категория 1.2: взрывчатые вещества.
- Класс 1, категория 1.3: взрывчатые вещества группы совместимости С.
- Класс 1, категория 1.4: номера ООН 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456, 0500, 0512 и 0513.
- Класс 1, категория 1.5: взрывчатые вещества.
- Класс 1, категория 1.6: взрывчатые вещества.
- Категория 2.3: токсичные газы (за исключением аэрозолей).
- Класс 3: десенсибилизированные взрывчатые вещества.
- Категория 4.1: десенсибилизированные взрывчатые вещества.
- Категория 6.1: вещества группы упаковки I, за исключением тех случаев, когда они перевозятся в соответствии с требованиями ТИ ИКАО.
- Категория 6.2: инфекционные вещества категории А (номер ООН 2814 и ООН 2900) и медицинские отходы категории А (номер ООН 3549).

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Все лица, задействованные при перевозке опасных грузов, должны учитывать требования в отношении обеспечения авиационной безопасности при перевозке таких грузов соразмерно со своими обязанностями.

Опасные грузы должны предъявляться для перевозки только надлежащим образом идентифицированным авиакомпанией.

Положения настоящего раздела не применяются к:

- а) освобожденным упаковкам под номерами ООН 2908 и ООН 2909;
- б) освобожденным упаковкам под номерами ООН 2910 и ООН 2911, уровень активности и которых не превышает значения А2;
- в) материалам LSA-I под номером ООН 2912 и объектам SCO-I под номером ООН 2913.

Подготовка персонала по перевозке опасных грузов должна включать элементы ознакомления с аспектами обеспечения авиационной безопасности.

На учебных курсах по ознакомлению с аспектами обеспечения авиационной безопасности должны изучаться такие вопросы, как характер угрозы безопасности, методы распознавания угроз безопасности, методы оценки и снижения таких угроз, а также меры, которые должны приниматься в случае нарушения требований авиационной безопасности. Они должны включать (в соответствующих случаях) занятия по ознакомлению с программами обеспечения авиационной безопасности с учетом обязанностей отдельных лиц и степени их участия в реализации своих планов обеспечения авиационной безопасности.

При приеме на работу, связанную с перевозкой опасных грузов, следует обеспечить проведение такой подготовки или убедиться в ее прохождении. В целях повышения уровня знаний следует проводить переподготовку указанных лиц не позднее, чем через 24 месяца после прохождения ими предыдущей подготовки.

Работодатель должен вести учет всех пройденных курсов в области обеспечения авиационной безопасности при перевозке опасных грузов и выдавать работнику или соответствующему национальному полномочному органу, по его просьбе, соответствующую справку. Работодатель должен вести учет прохождения подготовки в течении периода, установленного соответствующим национальным полномочным органом.

2.1.11.2. Принятие груза к перевозке

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Приемка груза должна исключить возможность принятия к воздушной перевозке опасных грузов:

а) если опасные грузы не сопровождаются заполненным документом перевозки опасных грузов, за исключением тех случаев, когда в Правилах указано, что наличие такого документа не требуется;

б) до тех пор, пока не будет проверено каждое грузовое место, внешняя упаковка или грузовой контейнер с опасными грузами в соответствии с утвержденным порядком приемки.

Принятый порядок приемки должен исключить воздушную перевозку и наземную обработку опасных грузов как не имеющих степени опасности и быть направленным на выявление не декларированных (скрытых) опасных грузов и оружия.

Общий порядок приемки опасного груза в соответствии с требованиями Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху ИКАО.

Лицо, принимающее опасный груз к перевозке, обязано:

1. Определить правильное техническое наименование вещества или описание изделия (согласно представленному «Паспорту безопасности» для данного вещества).

2. Удостовериться в том, приводится ли наименование или состав вещества, или изделия в таблице 3-1 и какое в таком случае у него надлежащее отгрузочное наименование.

3. Если вещество или изделие не указано в таблице 3-1, определить класс или категорию, к которым оно относится, путем сравнения известных характеристик с определениями различных классов, которые приводятся в главах 1-9 части 2. Если характеристики неизвестны, то для определения соответствующего класса или категории необходимо проводить испытания. Если наименование изделия или вещества не указано в таблице 3-1 и если оно не отвечает определениям ни одного из классов, то на него данные требования к перевозке опасных грузов не распространяются. В случае наличия веществ или изделий, характеризующихся несколькими видами опасности, следует руководствоваться положениями вступительной главы части 2. Если известны все характеристики вещества или изделия, определить в соответствии с положениями п. 2.1 части 1, не запрещены ли они к перевозке при любых обстоятельствах. Если положения п. 2.1 части 1 не распространяются на данное вещество или изделие, определить надлежащее

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

отгрузочное наименование, руководствуясь наиболее подходящими из числа наименований н.у.к. (не указанных конкретно) в таблице 3-1. Информация по наименованиям н.у.к. приводится во вступительной главе части 2.

4. В тех случаях, когда вещество или изделие целесообразно перевозить в соответствии с положениями об освобожденных количествах, должны соблюдаться все требования п. 2.4 части 1. В этом случае данное вещество или изделие не подпадает под действие любых других требований Технических инструкций, кроме перечисленных в п. 2.4.4 части 1.

5. В тех случаях, когда вещество или изделие целесообразно перевозить в соответствии с положениями об ограниченных количествах, должны соблюдаться все требования главы 4 части 3, а также все применимые требования Технических инструкций, если в главе 4 части 3 не предусматривается соответствующим национальным полномочным органом. Если вещество или изделие запрещено к перевозке на пассажирском воздушном судне, определить, может ли оно быть перевезено на грузовом воздушном судне.

6. Если вещество или изделие целесообразно перевозить на пассажирском воздушном судне, и оно не запрещено к перевозке, а количество на грузовое место не превышает допустимое максимальное количество нетто на место;

7. Если вещество или изделие целесообразно перевозить на грузовом воздушном судне или если его можно перевозить только на грузовом воздушном судне, определить номер инструкции по упаковыванию, количественные ограничения, специальные положения и любые расхождения государств или эксплуатантов, как указано в таблицах 3-1 и 3-2 и дополнении 3.

8. Определить все положения, связанные с упаковыванием, исходя из соответствующей информации или инструкции по упаковыванию в части 4 и любых особых требований в части 2, главы 1-9, и части 5, главы 1.

9. В допустимых случаях выбрать, руководствуясь инструкцией по упаковыванию, метод упаковки или убедиться в том, что положения инструкции, а также подлежащие использованию упаковочные комплекты отвечают требованиям части 4, глава 1, и части 6.

10. Подготовить партию груза согласно всем соответствующим требованиям,

11. Прикрепить все необходимые знаки опасности и нанести маркировку на грузовые места в соответствии с частью 5, главы 2 и 3.

12. Принять любые надлежащие предварительные меры.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

13. Подготовить документы перевозки и заполнить, и подписать документ перевозок и опасных грузов.

14. Представить подготовленную партию груза для перевозки по воздуху.

2.1.11.2. Приемка, хранение и погрузка опасных грузов

Приемка, хранение и погрузка опасных грузов подлежит соответствию следующим требованиям:

- персонал, занятый приемкой погрузкой/разгрузкой опасного груза должен быть обучен согласно рекомендациям "Технических инструкций по перевозке опасных грузов по воздуху" (Дос 9284) и DGR IATA и в соответствии с планами обучения, разработанными в Авиакомпании;

- при приемке опасного груза на склад и на борт (погрузка) ВС должны быть соблюдены все требования "Технических инструкций по перевозке опасных грузов по воздуху" (Дос 9284) и DGR IATA по маркировке упаковки опасного груза;

- контейнеры или средства пакетирования, содержащие опасные грузы, принимаются к перевозке согласно порядку приемки опасного груза, указанному в "Технических инструкциях по перевозке опасных грузов по воздуху" (Дос 9284) и DGR IATA. Внешняя тара перед погрузкой в средства пакетирования и средства пакетирования перед погрузкой в ВС должны быть досмотрены на предмет наличия течи и/или повреждения;

- опасные грузы, погруженные в ВС и средства пакетирования, должны быть закреплены надежным способом во избежание их перемещения и повреждения во время погрузки, полета, выгрузки;

- при приемке груза на склад, груз должен взвешиваться. При взвешивании груза на складах, весы должны быть сертифицированы и тарированы согласно стандартам, запрещается погрузка опасных грузов на борт ВС с нарушением "Технических инструкций по перевозке опасных грузов по воздуху" (Дос 9284) и DGR IATA;

- в случае обнаружения несоответствий требованиям "Технических инструкциях по перевозке опасных грузов по воздуху" Дос 9284 и DGR IATA (нарушенная маркировка, упаковка, наличие течи и/или повреждения груза) при погрузке-разгрузке на ВС груз направляется на грузовой склад для устранения несоответствий или утилизации груза. При этом обеспечивается надлежащее состояние остальной части партии груза, багажа для перевозки от загрязнения.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

В случае возникновения инцидентов с опасными грузами на борту ВС необходимо руководствоваться "Инструкцией о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами на воздушных судах" (Дос 9481 AN/928), "Техническими инструкциями по перевозке опасных грузов по воздуху" Дос 9284 и DGR IATA. При загрязнении (проливе/протекании) ВС выводится из эксплуатации. В случае обнаружения пролива/протекания опасного груза он удаляется с ВС специалистами, допущенными к обращению с опасными грузами, и направляется на грузовой склад для решения вопроса его утилизации агентами компании по обработке грузов с привлечением компетентных органов, допущенных к таким работам.

2.1.11.2. Упаковка груза

Общие требования

Опасные грузы должны быть упакованы в упаковочные комплекты в соответствии с установленными правилами (приведены в Части 3 Технических инструкций ИКАО).

Упаковочные комплекты.

Упаковочные комплекты, используемые для транспортировки опасных грузов по воздуху, должны представлять собой емкости хорошего качества, сконструированные и надежно закрытые таким образом, чтобы предотвратить утечку, которая может быть вызвана в обычных условиях перевозки изменениями температуры, влажности, давления или вибрации.

Упаковочные комплекты должны соответствовать содержимому. Упаковочные комплекты, находящиеся в непосредственном контакте с опасными грузами, должны обладать способностью противостоять любому химическому или другому воздействию таких грузов.

Упаковочные комплекты должны соответствовать предъявляемым техническим требованиям к материалам и конструкциям, указанным в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху и других нормативных документах.

Упаковочные комплекты должны проходить сертификационные и периодические эксплуатационные испытания в соответствии с положениями нормативных документов. Упаковочные комплекты, предназначенные для перевозки жидкостей, должны обладать способностью выдерживать без утечки давление, указанное в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

грузов по воздуху и других нормативных документах, и не иметь устройств сброса избыточного давления.

Внутренние упаковочные комплекты должны упаковываться, защищаться и снабжаться прокладками таким образом, чтобы предотвратить разломили утечку и осуществлять контроль за их перемещением внутри внешнего упаковочного комплекта (комплектов) в обычных условиях перевозки по воздуху. Прокладочные и абсорбирующие материалы не должны вступать в опасное взаимодействие с содержимым емкостей.

Ни одна емкость для перевозки ОГ не используется повторно до тех пор, пока она не прошла проверку, установившую, что в ней нет коррозии или других повреждений. В тех случаях, когда емкость используется повторно, должны быть предприняты все необходимые меры для того, чтобы не допустить загрязнения нового содержимого.

Если пустые неочищенные емкости могут создать опасность в силу характера их прежнего содержимого, они плотно закрываются и обрабатываются, исходя из той опасности, которую они представляют.

На внешней стороне грузового места не допускается наличие опасных веществ в количествах, способных причинить вред.

Подробные требования к упаковочным комплектам для перевозки ОГ различных классов и порядок их испытаний приведены в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху ИКАО.

2.1.11.2. Приемка и маркировка

Перед обработкой и погрузкой грузоотправитель должен иметь визу на декларации об опасных грузах о том, что опасный груз соответствующим образом подготовлен к отправке. Упаковки и документация также проверяются приемосдатчиком в соответствии с Правилами ИАТА по перевозке опасных грузов.

Все упаковки, содержащие опасный груз, должны маркироваться и этикетироваться в соответствии с Правилами ИАТА по перевозке опасных грузов, чтобы на всех этапах транспортировки их можно было мгновенно идентифицировать (приложение 1):

- на всех содержащих опасный груз упаковках должно быть указано соответствующее наименование содержимого, а также название и адрес грузоотправителя и грузополучателя;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- за этикетирование каждой упаковки партии опасного груза наклейкой с указанием соответствующего класса опасного груза отвечает грузоотправитель;
- если необходимо, информация об обращении с данным грузом должна приводиться на всех упаковках в виде наклеек или штампов, таких как "ТОЛЬКО ДЛЯ ГРУЗОВОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА" и "ВЕРХ";
- в описании отправляемых упаковок должен указываться код упаковки.

Требования к упаковке

Требования к упаковке, которые обязан соблюдать грузоотправитель, приведены в Правилах ИАТА по перевозке опасных грузов.

1. Описание допустимых видов упаковки дано в инструкциях по упаковке (Правила ИАТА по перевозке опасных грузов, раздел 5). Эти упаковки должны быть испытаны и иметь соответствующую "U/N"-маркировку.

Если в инструкциях по упаковке не указан тип спецификации, например, Р.1.200, 805 и 910, может использоваться не сертифицированная упаковка. На этих упаковках спецификационной маркировки нет.

Для ограниченного количества груза используются "Y"-инструкции и такие упаковки не имеют никакой маркировки.

Партии радиоактивного груза обычно перевозятся в упаковках со следующей маркировкой:

- тип "A";
- тип "B(U)" или
- тип "B(N)".

2. Объединенное грузовое место с опасными грузами (дополнительная упаковка). Упаковки, содержащие опасный груз, правильно упакованные, маркированные и этикетированные в соответствии с Правилами ИАТА по перевозке опасных грузов, которые необходимо упаковать вместе, могут собираться грузоотправителем в прочную картонную коробку или цилиндр, деревянную коробку, бочку или ящик, металлическую бочку или цилиндр, а затем связываться или укладываться на складской поддон. Правила ИАТА по перевозке опасных грузов описывают условия, при которых объединенное грузовое место, содержащее упаковки с опасными грузами, могут приниматься к перевозке по воздуху (см. Правила ИАТА по перевозке опасных грузов).

2.1.11.2. Обработка и загрузка опасных грузов

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Общие процедуры. Таблица совместимости опасных грузов по классам опасности.

Опасные грузы могут быть перевезены безопасно, при условии, что они подготовлены для отправки в строгом соответствии с подробными требованиями текущего издания Правил ИАТА по перевозке опасных грузов (IATA Dangerous Goods Regulations), которое включает:

- ограничение количества на место груза;
- соответствие чрезвычайно жестким инструкциям по упаковке;
- наличие специфических маркировочных отметок и наклеек на внешней стороне места груза;
- наличие специфической документации;
- специальные требования о разделении, изоляции и укладке в грузовые отсеки воздушного судна некоторых опасных грузов;
- запрещение на перевозку некоторых опасных грузов на пассажирском самолете;
- запрет на перевозку некоторых опасных грузов на борту любого самолета. Прием опасных грузов к перевозке воздушным транспортом должен производиться только персоналом, прошедшим соответствующую подготовку по применению Правил ИАТА по перевозке опасных грузов (IATA Dangerous Goods Regulations).

Обработка и загрузка (в грузовое отделение воздушного судна или в средство пакетирования) должны производиться только при непосредственном наблюдении персонала, прошедшего соответствующую подготовку по применению процедур обработки, содержащихся в Правилах ИАТА по перевозке опасных грузов (IATA Dangerous Goods Regulations).

Опасные грузы не должны перевозиться в пассажирском салоне или в кабине экипажа вместе с пассажирами или с членами экипажа воздушного судна.

Перед погрузкой внешняя упаковка опасных грузов должна быть проверена на предмет наличия отверстий, протекания или иного свидетельства того, что сохранность упаковки не поставлена под угрозу, а для радиоактивных материалов, что ни одно запирающее устройство не сломано. Ни при каких обстоятельствах опасные грузы не должны быть загружены в воздушное судно, если замечено повреждение или имеются определенные подозрения.

При разгрузке воздушного судна внешняя упаковка опасных грузов должна быть проверена на наличие следов повреждения и протекания. Если грузы

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

перевозятся в средствах пакетирования, то место, где находилось средство пакетирования должно быть проверено на наличие следов протекания и загрязнения. При разгрузке средства пакетирования внешняя упаковка опасных грузов должна быть проверена на наличие следов повреждения или протекания.

Места, содержащие опасные грузы, должны всегда обрабатываться осторожно, чтобы избежать каких бы то ни было повреждений. В частности, никогда нельзя ронять, сталкивать или бросать такие места груза.

Места груза со специальными инструкциями по обработке (наклейки или напечатанные инструкции, например, "This Way Up" или стрелки для указания ориентации места груза и т.д.) должны обрабатываться в соответствии с такими маркировочными отметками и укрепляться таким образом, чтобы предотвратить любое движение, которое изменило бы ориентацию груза во время складирования и в период наземной/ воздушной перевозки.

Командир воздушного судна должен быть уведомлен до вылета, что на борту находятся опасные грузы.

Некоторым опасным грузам требуется больше, чем одна наклейка о степени опасности. В целях изолирования, только первичная опасность (наклейка, показывающая номер класса опасности) должна обследоваться, за исключением случая токсичных и инфекционных веществ.

2.1.11.2. Специальные процедуры

Радиоактивные материалы (Класс 7 – RRW, RRY).

На воздушных судах, эксплуатируемых в АО «Хабаровские авиалинии» запрещена перевозка радиоактивных материалов.

Двуокись углерода, твердый (сухой лед) (КЛАСС 9 – ICE).

Следующие требования к погрузке должны применяться при перевозке двуокиси углерода, твердый/сухой лед (ICE) для использования в качестве охладителя или как груза на борту ВС:

1. Конструкция багажного отделения или средств пакетирования должна быть защищена изолирующими материалами от непосредственного контакта с ICE или его упаковкой.
2. Промежуточные аэропорты и пункт назначения должны гарантировать, что отведено время для того, чтобы осуществить соответствующее проветривание отделения перед входом в него персонала.
3. Лед не должен загружаться вблизи AVI и инкубаторных яиц.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

4. Сухой лед, принимается к перевозке в качестве или для охлаждения других грузов, с соблюдением инструкций по упаковыванию, установленных IATA DGR. Максимальное количество сухого льда, должно быть не более 200 кг на одну упаковку.

Максимально допустимое количество сухого льда в багажных отсеках ВС при перевозке в качестве груза указано ниже:

Максимальное количество сухого льда для БГО по типам ВС»

Тип ВС	Максимально количество сухого льда, кг		
	Передний багажник	Задний багажник	Всего на ВС
Ан-24	200	-	200
Ан-26	-	-	200
Л-410	-	-	-

Коррозионные вещества (КЛАСС 8 – RCM).

Коррозионные материалы не должны загружаться в воздушное судно или на средство пакетирования рядом, поверх или под места груза, содержащие опасные грузы, классифицируемые как: взрывчатые вещества (RCX/ RGX/ RXB/ TXC/ TXD/ RXE/ RXG/ RXS), воспламеняющиеся вещества (RSC/RFW), окисляющие вещества (ROX), органические перекиси (ROP).

Токсические и инфекционные вещества (КЛАСС 6- RPB и RIS).

Места груза с наклейками "Токсичный" (RPB) или "Инфекционное вещество" (RIS) не должны укладываться в одно багажное отделение или средство пакетирования с живыми животными или продуктами питания (EAT). Когда яды или инфекционные вещества и продукты питания загружаются в отдельные средства пакетирования, должна быть гарантия того, что соответствующие средства пакетирования не находятся рядом друг с другом при загрузке на одно и то же воздушное судно.

Грузы, перевозимые только грузовыми самолетами Места опасных грузов с наклейками "Только грузовой самолет" (CAO) могут быть загружены только на грузовой самолет в отделения, доступные во время полета или в доступные места паллеты на главной палубе. Это требование по доступности не применяется для RRW и RRY, токсичных веществ (RPB), инфекционных веществ (RIS), различных опасных грузов (RMD, ICE, MAG, RSB) и для некоторых воспламеняющихся жидкостей (RFL), как определено в Правилах ИАТА по перевозке опасных грузов (IATA Dangerous Goods Regulations).

Декларация отправителя по опасным грузам

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Отправитель ОГ должен передать, перед сдачей этого груза к воздушной перевозке перевозчику или его грузовому агенту, оформляющему грузовую авианакладную, заполненный бланк “Декларация отправителя по опасным грузам” (приложение 2).

Документом перевозки опасных грузов является декларация грузоотправителя, свидетельствующая о том, что представленные к перевозке опасные грузы в полной мере и точно определены согласно их надлежащим отгрузочным наименованиям и что они классифицированы, упакованы, маркированы, снабжены знаками и находятся в должном состоянии для перевозки по воздуху с соблюдением соответствующих правил.

В случаях, установленных законодательством Российской Федерации и другими документами, сведения, приводимые в декларации грузоотправителя, подлежат подтверждению прилагаемыми к декларации сертификатами, разрешениями, лицензиями и другими документами, выданными компетентными органами Российской Федерации и других стран при международных перевозках.

Декларация грузоотправителя составляется на русском языке. При международных перевозках, если иначе не определено страной назначения (трансфера), декларация дополнительно переводится на английский язык.

В грузовой накладной должна содержаться информация о декларации грузоотправителя на опасный груз, свидетельствующая о том, что представленный для перевозки воздушными судами опасный груз в полной мере и точно определен согласно отгрузочным наименованиям, классифицирован, упакован, маркирован, снабжен знаками опасности и находится в состоянии, готовом для перевозки с соблюдением всех правил и Технических инструкций.

Грузоотправитель несет ответственность за заполнение формы декларации отправителя опасного груза.

Грузоотправитель должен хранить копию декларации и дополнительную документацию, в течение, как минимум, 3 месяцев.».

Уведомление командира воздушного судна

Как можно раньше перед вылетом ВС, но не позднее начала движения ВС под действием собственной тяги, на борту которого должны перевозиться ОГ, специалист авиакомпании, ответственный за погрузку, предоставляет командиру ВС информацию в виде формы «NOTOC».

В NOTOC указывается следующая информация:

- номер грузовой авианакладной;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- дата полета;
- надлежащее отгрузочное наименование, номер по списку ООН (или ID номер);
- класс или категория опасного груза, а также дополнительная опасность, в случае класса 1 – группа совместимости;
- группа упаковывания, указанная в документе перевозки опасных грузов;
- для нерадиоактивного материала - количество грузовых мест, вес нетто (вес брутто – если необходимо) в каждой упаковке, и точное место расположения грузового места (идентификационный номер средства пакетирования груза и позиция загрузки);
- для радиоактивного материала – количество грузовых мест, оверпаков, их категорию, транспортный индекс (если применимо), точное место расположения грузового места (идентификационный номер средства пакетирования груза и позиция загрузки);
- указание, если данное грузовое место перевозится только на грузовом ВС;
- указание, если данное грузовое место перевозится согласно освобождению (утверждению) государств;
- аэропорт выгрузки данного места.

Подписанное подтверждение лица, ответственного за погрузку, о том, что у погруженных на ВС мест не было никаких признаков утечки или повреждения.

Удобочитаемая копия этого документа с информацией, предоставленной командиру ВС, должна храниться на земле. Аэропорт вылета и аэропорт следующего запланированного пункта прибытия должны располагать возможностью без затруднений получать копию этого документа или содержащуюся в нем информацию до окончания полета, к которому она относится.

Командир ВС должен подтвердить получения информации на одной из копий «NOTOC».

2.1.11.2. Бланк – Контрольный лист приема опасного груза (Dangerous Goods Acceptance Check Sheet)

С целью исключения ошибки в процессе приема опасного груза к авиаперевозке, перевозчик обязан применять на практике Бланки “Контрольный лист приема опасного груза” (приложение 3). Бланк оформляется в 2-х

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

экземплярах: оригинал прикладывается к авиагрузовой накладной, копия остается у перевозчика.

Бланк (check-list) «Контрольный перечень приемки опасного груза» ежегодно пересматривается перевозчиком с целью отражения в нем требований, содержащихся в актуальном издании IATA DGR.

Груз, принимаемый к перевозке, должен быть упакован в зависимости от категории груза; груз с нарушенной упаковкой, маркировкой (или утерянной маркировкой) помещается на грузовой склад агента по наземному обслуживанию груза для его переупаковки и/или маркировки. Агент по наземной обработке грузов должен иметь полный набор грузовых ярлыков для маркировки груза.

У агента по наземной обработке груза должны быть инструкции, обеспечивающие безопасное обращение с поврежденным или бракованным грузом, включая опасный.

Груз и несопровождаемый багаж, отправляемый в качестве груза, принимаемый на рейсы АО «Хабаровские авиалинии», должен проходить 100% досмотр с использованием специальных средств технического досмотра, в случае необходимости применяется физический досмотр.

Служебный груз АО «Хабаровские авиалинии» (в том числе опасный) принимается к перевозке и перевозится согласно общим правилам перевозок груза (в т.ч. опасного). Служебный груз сдается к перевозке и получается со склада только сотрудниками АО «Хабаровские авиалинии», имеющими доверенность на право выполнения данной функции.

У агента по наземной обработке груза должны быть инструкции по проверке надежности оборудования для взвешивания и соответствующие записи.

Агент по наземной обработке груза в пунктах приема груза должен обеспечить размещение на видном месте достаточного количества уведомлений с информацией о перевозке опасных грузов.

2.1.11.2. Грузы, перевозимые только грузовыми самолетами

В зависимости от своего характера, количества и упаковки опасные вещества, которые можно перевозить по воздуху, разделяются на две категории:

- вещества, перевозка которых допускается на пассажирских воздушных судах;
- вещества, перевозка которых возможна только грузовыми воздушными судами (так называемые грузовые отправки, код CAO).

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Пассажирское воздушное судно определяется как воздушное судно, перевозящее любое лицо, не являющееся членом экипажа, сотрудником авиакомпании, исполняющим служебные обязанности, уполномоченным представителем соответствующего государственного органа власти или лицом, сопровождающим груз. Любое воздушное судно, не являющееся пассажирским воздушным судном, перевозящее грузы или имущество, называется грузовым воздушным судном.

В отношении опасных грузов грузопассажирское воздушное судно, перевозящее пассажиров и груз на главной палубе, должно считаться пассажирским воздушным судном.

Места или средства пакетирования с опасными грузами и маркировкой «Только грузовой самолет» (“Cargo Aircraft Only” - CAO) могут быть загружены только на грузовой самолет в отделения, доступные во время полета или в доступные места паллеты на главной палубе. Маркировка должна быть легко идентифицирована. Это требование по доступности не применяется для RRW и RRY, токсичных веществ (RPB), инфекционных веществ (RIS), различных опасных грузов (RMD, ICE, MAG, RSB) и для некоторых воспламеняющихся жидкостей (RFL), как определено в Правилах ИАТА по перевозке опасных грузов (IATA Dangerous Goods Regulations).

"ТОЛЬКО ДЛЯ ГРУЗОВОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА"



2.1.11.2. Несовместимые опасные грузы

Некоторые опасные грузы, взаимодействуя друг с другом, могут давать опасные реакции. Чтобы избежать взаимодействия, такие несовместимые опасные грузы должны быть физически отделены друг от друга другими грузами или загружены в разные багажные отделения или грузовые отсеки. Таблица несовместимости показана в Приложении 5.

Опасный груз необходимо загружать, крепить и размещать таким образом, чтобы:

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- а) предотвратить повреждение багажа во время выполнения погрузочно-разгрузочных работ;
- б) обеспечить раздельное размещение багажа в ВС для предотвращения его соприкосновения в случае утечки жидкости;
- в) расположить груз в ВС таким образом, чтобы бирки с указанием опасного груза находились в зоне видимости;
- г) предотвратить смещение груза, которое может привести к изменению расположения багажа в ВС.

2.1.11.2. Проведение проверки по выявлению признаков протечки опасных грузов или их повреждений

Грузовые места и внешние упаковки с опасными грузами, проверяются на выявление признаков утечки или повреждения до погрузки на воздушные суда. Протекающие и поврежденные грузовые места, внешние упаковки или грузовые контейнеры грузить на ВС запрещается.

Если оказывается, что какое-либо место с опасным грузом, погруженное на ВС, повреждено или имеет утечку, эксплуатант обязан снять такое место с ВС или принять меры к тому, чтобы это место было снято соответствующим полномочным органом или организацией.

После снятия грузового места эксплуатант обязан обеспечить надлежащее состояние остальной части грузовой отправки для перевозки по воздуху и защиту других грузовых мест от загрязнения.

2.1.11.2. Устранение загрязнений

Любое опасное загрязнение, найденное на борту воздушного судна в результате утечки или повреждения опасных грузов, должно быть незамедлительно устранено.

Примечание:

При удалении химикатов работающие должны быть снабжены респираторами, перчатками, необходимой спецодеждой, обеспечивающей строгое соблюдение правил техники безопасности.

Устранение загрязнений осуществляется путем привлечения специализированной организации.

2.1.11.2. Безопасные расстояния и отдельное размещение

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Общие требования.

Особенности воздушной перевозки также устанавливают необходимость исключения совместной погрузки несовместимых ОГ (вследствие возможной реакции между ними значительно увеличивается опасность).

Упаковки, содержащие опасные грузы, которые могут опасно реагировать друг с другом не должны размещаться рядом в самолете или в таком положении, которое приведет к их взаимодействию в случае утечки. Отдельное размещение грузовых мест отражено в приложении Ж.

Размещение токсических и инфекционных веществ.

Вещества, требующие нанесения знаков опасности класса 6 (токсичные и инфекционные вещества), не должны перевозиться на ВС в одном отсеке с животными, веществами, маркированными или известными как пищевые продукты, корма или другие годные в пищу вещества, предназначенные для потребления людьми или животными, если яды и продукты питания не погружены в отдельные средства пакетирования грузов и при размещении на борту ВС средства пакетирования грузов не находятся рядом друг с другом или токсические и инфекционные вещества погружены в одно средство пакетирования грузов, а пищевые продукты или животные - в другое закрытое средство пакетирования грузов.

Погрузка самонадувающихся устройств для спасения жизни людей. В одном грузовом отсеке, доступ в который затруднен, можно перевозить не более одного самонадувающегося спасательного плота или бортового аварийного трапа, упакованных в соответствии с требованиями соответствующей инструкции по упаковыванию.

2.1.11.2. Классификация и расположение грузовых отсеков ВС

Согласно большинству национальных требований летной годности (FAR 25.857 и JAR 25.857) грузовые отсеки классифицируются следующим образом:

Класс А - Грузовым или багажным отсеком класса А является отсек, в котором:

- а) возникновение пожара легко обнаруживается членами экипажа с их рабочих мест;
- б) любая часть отсека легко доступна в полете.

Класс В - Грузовым или багажным отсеком класса является отсек, в котором:

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

а) имеется необходимый доступ в полете, позволяющий любому члену экипажа эффективно обрабатывать любую часть отсека содержимым ручного огнетушителя;

б) при использовании его входных устройств в любые помещения, занимаемые пассажирами или членами экипажа, не проникает опасное количество дыма, пламени или огнегасящего вещества;

с) имеется отдельный стандартный сигнализатор наличия дыма или система обнаружения пожара для предупреждения пилота или бортинженера.

Класс С - Грузовым или багажным отсеком класса С является отсек, отвечающий требованиям класса А или В, но в котором:

а) имеется отдельный стандартный сигнализатор наличия дыма или система обнаружения пожара для предупреждения пилота или бортинженера;

б) имеется встроенная система пожаротушения, приводимая в действие с места пилота или бортинженера;

с) имеются средства, предотвращающие попадание опасных количеств дыма, пламени или огнегасящего вещества в любое помещение, занимаемое пассажирами или членами экипажа;

д) имеются средства контроля вентиляции и тяги в пределах данного отсека с тем, чтобы используемое огнегасящее вещество могло затушить любой пожар, возникающий в этом отсеке.

Класс D - Грузовым или багажным отсеком класса D является отсек, в котором:

а) возникающий пожар будет полностью локализован, не создавая опасности для самолета или лиц, находящихся на борту самолета;

б) имеются средства, предотвращающие попадание опасных количеств дым, пламени или огнегасящего вещества в любое помещение, занимаемое пассажирами или членами экипажа;

с) вентиляция и тяга контролируются в пределах каждого помещения так, чтобы любой пожар, который может возникнуть в данном отсеке, не распространился за безопасные пределы;

д) учитывается воздействие прогрева отсека на соседние важные узлы самолета. Для отсека с объемом 14,2 куб.м и менее приемлем поток воздуха 42,5 куб.м в час.

Класс E - Грузовым отсеком класса E является отсек на борту самолета, предназначенный только для перевозки грузов, в котором:

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

а) имеется отдельный стандартный сигнализатор наличия дыма или система обнаружения пожара для предупреждения пилота или бортинженера;

б) имеются средства для прекращения подачи воздуха для вентиляции, поступающего в отсек или из него, управление которыми осуществляется членами экипажа из кабины экипажа;

с) имеются средства, предотвращающие попадание опасных количеств дыма, пламени или вредных газов в кабину экипажа;

д) штатные аварийные выходы для членов экипажа доступны при любых условиях загрузки.

Типичным грузовым отделением класса А является небольшое грузовое отделение, которое может находиться между кабиной экипажа и пассажирским салоном или рядом с кухней, или в хвостовой части воздушного судна.

Как правило, грузовое отделение класса В значительно больше грузовые отделения класса А и может находиться далеко от кабины экипажа.

Объем грузового отделения класса С, как правило, превышает объемы грузовых отделений классов А и В, и обычно подобные грузовые отделения находятся под полом широкофюзеляжных воздушных судов. Грузовое отделение класса С может быть оснащено двумя системами пожаротушения, позволяющими подавать в него второй заряд огнегасящего состава спустя некоторое время после локализации пожара при помощи первого заряда.

Грузовое отделение класса Е обычно представляет собой все отделение, находящееся на основной палубе грузового воздушного судна.

Обычный пассажирский самолет оборудован грузовыми отделениями класса С или класса D, расположенными под полом пассажирского салона. Грузовой самолет обычно имеет грузовое отделение класса Е на основной палубе и грузовые отделения класса D и/или класса С, находящиеся под полом. В тех случаях, когда небольшой самолет, используемый на местных линиях, не оборудован подобно обычному пассажирскому самолету грузовым отделением класса D, он может быть оборудован лишь грузовым отделением класса А, расположенным, в зоне, примыкающей к кабине экипажа.

2.1.11.2. Проведение проверки по выявлению признаков протечки опасных грузов или их повреждений

Грузовые места и внешние упаковки с опасными грузами проверяются на выявление признаков утечки или повреждения до погрузки на ВС.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Протекающие и поврежденные грузовые места, внешние упаковки или грузовые контейнеры грузить на ВС ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Если оказывается, что какое место с опасным грузом, погруженное на ВС, имеет повреждения и имеет утечку, эксплуатант обязан снять такое место с ВС или принять меры к тому, чтобы это место было снято соответствующим уполномоченным органом или организацией.

После снятия грузового места, эксплуатант обязан обеспечить надлежащее состояние остальной части грузовой отправки для перевозки по воздуху и защиту других грузовых мест от загрязнения.

2.1.11.2. Действия при инцидентах с опасными грузами на земле

Порядок экстренных действий, которые должны предприниматься в случае аварийной ситуации в полёте, в которую вовлечены опасные грузы, представлен в «Инструкции о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах» ICAO (Doc.9481-AN/928) и согласно п. 9.5. DGR детализирован в соответствующих руководствах для лётных экипажей Общества.

Обучение порядку действий в аварийных ситуациях необходимо для всех категорий персонала, как это указано в DGR таблица 1.5 А. Нижеследующие основные процедуры даны в качестве примера.

2.1.11.2. Инциденты и происшествия

Происшествие, связанное с опасными грузами (Dangerous Goods Accident) – событие, относящееся к перевозке опасных грузов по воздуху и связанное с ней, в результате которого какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом или тяжелое телесное повреждение или наносится серьезный ущерб имуществу. Инцидент, связанный с опасными грузами (Dangerous Goods Incident) – событие, относящееся к перевозке опасных грузов по воздуху и связанное с ней, которое происходит не обязательно на борту воздушного судна и приводит к телесному повреждению какого-либо лица, нанесению ущерба имуществу, пожару, повреждению, просыпке, утечке жидкости или радиации и другим явлениям, свидетельствующим о нарушении упаковочного комплекта, но не являющееся происшествием, связанным с опасными грузами. Любое событие, связанное с перевозкой опасных грузов, которое создает

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

серьезную угрозу воздушному судну, или находящимся на его борту лицам, также может рассматриваться как инцидент, связанный с опасными грузами.

Эксплуатант обязан представлять отчет обо всех происшествиях и инцидентах, связанных с принятыми к перевозке ОГ, почтой или СОМАТ, произошедших в ходе наземного обслуживания ВС, соответствующим компетентным органам государства эксплуатанта и государства, на территории которого произошли авария или происшествие. Доклад оформляется в соответствии с требованиями, предъявляемыми соответствующими компетентными органами. Пример бланка отчета о происшествии и инциденте, связанном с ОГ представлен в Приложении Д настоящего Руководства (IOSA, GRH 3.6.5).

Эксплуатант обязан представлять отчет обо всех случаях незадекларированных или неправильно задекларированных ОГ (приложение 4 настоящего Руководства), выявленных в грузовых или почтовых отправлениях. Такой отчет должен быть предоставлен соответствующему компетентному органу государства эксплуатанта и государства, на территории которого данный случай имел место (IOSA, GRH 3.4.6).

Примечание:

Компетентным полномочным органом по опасным грузам на территории Российской Федерации является Министерство транспорта Российской Федерации.

Также эксплуатант обязан сообщать информацию обо всех случаях, когда опасные грузы, запрещенные к перевозке согласно разделу 2.3 IATA DGR, выявляются в багаже пассажиров. Такое сообщение должно представляться соответствующему компетентному органу государства, на территории которого произошло это событие (IOSA, GRH 3.1.2).

Предоставление информации необходимо для того, чтобы компетентный орган мог принять меры, направленные на предотвращение повторения такого нарушения.

Отчет (приложение 4) может служить к предоставлению информации при обнаружении незадекларированного опасного груза в посылке или в случае обнаружения опасного груза в чемодане, к извещению прикладываются копии всех сопроводительных документов.

Первоначальный отчет следует отправить в течение 72 часов с момента случая, если только этому не помешали непредвиденные обстоятельства.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Первоначальный отчет может быть отправлен в любом виде, но письменный отчет следует отправить как можно быстрее, даже если не вся информация есть в наличии.

При инцидентах с опасными грузами записи хранятся у перевозчика в течение двух лет.

Действия сотрудников ОК при выявлении нарушений при перевозке ОГ

Агент по наземной обработке грузов должен незамедлительно уведомить Общество об авариях или происшествиях, связанных с перевозкой опасных грузов.

Агент по наземной обработке грузов должен предоставлять в Инспекцию по безопасности полетов АО «Хабаровские авиалинии» (ibp@khabavia.ru) и в соответствующие органы власти государства, на территории которого произошло событие, а Общество в свою очередь – в соответствующие органы государства эксплуатанта, отчет по опасным грузам в случае, если:

- в грузе или почте обнаружен незадекларированный или неправильно задекларированный опасный груз;
- обнаружено, что опасные грузы были перевезены, но не были загружены, разделены, отделены и/или закреплены в соответствии с положениями DGR;
- обнаружено, что опасные грузы были перевезены как груз без предоставления информации (NOTOC) для КВС (приложение 7).

Агент по наземной обработке грузов должен незамедлительно в любое время предоставлять информацию всему персоналу, занятому в обслуживание грузовых перевозок, которая должна использоваться при осуществлении действий в случае аварий или летных происшествий, связанных с опасными грузами.

2.1.11.2. Действия при инцидентах с опасными грузами

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

В случае обнаружения признаков утечки или повреждения грузовых мест лицо, ответственное за перевозку или вскрытие грузовых мест, производит следующие действия:

1. Для инфекционных веществ:

- а) не производить обработку данного грузового места или свести ее к минимуму;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

б) проверить соседние грузовые места на наличие загрязнения и отделить любое грузовое место, которое могло оказаться загрязненным;

с) проинформировать соответствующий орган здравоохранения или ветеринарный полномочный орган и представить информацию о любых других странах транзита, где лица могли подвергаться опасности;

д) передать уведомление грузоотправителю и/или грузополучателю. В том случае, если становится известно, что багаж или груз, в отношении которых было установлено, что они не содержат опасные грузы, являются загрязненными и есть основания предполагать, что опасные грузы могут быть причиной загрязнения, то перед тем, как приступить к погрузке этого загрязненного багажа или груза, следует принять надлежащие меры по определению характера и источника загрязнения. Если установлено или предполагается, что загрязняющее вещество классифицируется в соответствии с "Техническими инструкциями по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху" Дос 9284 как опасное, эксплуатант должен изолировать данный багаж или груз и перед их дальнейшей перевозкой по воздуху должен принять соответствующие меры по устранению любой выявленной опасности.

2. Для агрессивных веществ:

Работы по удалению химикатов необходимо начинать немедленно сразу же после обнаружения случая пролива, россыпи коррозионно-активных веществ внутри ВС.

3. Для кислот или веществ, образующих при гидролизе кислоты, необходимо:

- произвести возможно полное их удаление с конструкции путем поглощения их песком или инфузорной землей;
- удалить адсорбенты с помощью жесткой щетки и совка;
- обработать участки конструкции 10%-ным раствором бикарбоната натрия (питьевой содой);
- произвести тщательную многократную проливку этих зон теплой, а затем холодной водой до нейтральной реакции промывных вод;
- протереть поверхность чистыми хлопчатобумажными салфетками;
- просушить поверхность теплым сжатым воздухом. В местах зазоров проливки до нейтральной реакции должны быть особенно тщательными.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

4. Для щелочи необходимо применить в качестве нейтрализующего раствора 5%-ный водный раствор уксусной кислоты. Остальные операции произвести аналогично приведенным в п.3.

5. Для других химикатов необходимо установить их щелочность или кислотность, после чего выполнить работу по п.3 или п.4.

6. При попадании на конструкцию ВС порошкообразных химикатов, удаление их производить мягкими щетками и совками, обращая особое внимание на тщательность удаления химикатов из зазоров и мест стыка конструкции. Необходимо многократно тщательно промыть пространство конструкции, в которое попали сыпучие вещества, 3%-ным водным раствором калийного мыла или высокосортного хозяйственного мыла до нейтральной реакции промывных вод, затем чистой водой, после чего поверхность протереть насухо и просушить теплым воздухом.

7. При попадании на конструкцию ВС ртути, необходимо отстранить ВС от полетов, произвести силами лаборатории санэпидстанции анализ воздуха и смывов ртути в зонах ее разлива и в кабине экипажа. При наличии ртути в количествах выше допустимой концентрации паров (0,01 мг/м) и в смывах (0,000005 мг/м) следует приступить к работе по демеркуризации в строгом соответствии с указанием МГА от 22.11.85 № 960/У для удаления ртути до остаточной указанной выше концентрации. В случае, если концентрация паров ртути в воздухе превышает допустимую норму, персонал, занятый ее удалением, должен работать в респираторах и строго соблюдать правила техники безопасности.

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

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

обработка должна быть выполнена в условиях ремонтного предприятия при передаче ВС в ремонт.

2.1.11.2. Меры предосторожности от опасности, скрытой в грузе, багаже

Это относится к грузу, объявленному в обычной декларации, но, возможно, таящему в себе скрытую опасность. Такие предметы могут находиться и в багаже. Как показывает опыт, грузоотправителей, заявляющих перечисленные ниже товары, следует просить сравнить их партии груза с приведенными в правилах определениями классов опасного груза и подтвердить с помощью авиагрузовой накладной, что ни одна из частей содержимого не является запрещенной.

Персонал, занимающийся регистрацией пассажиров, багажа и приемкой грузов, должен требовать от пассажиров (грузоотправителей) подтверждения в отношении содержимого любого грузового места в том случае, когда возникает подозрение, что это место может содержать опасные грузы. Опыт показывает, что во многих безобидных на вид местах, могут тем не менее содержаться опасные грузы.

Характерные примеры таких грузов:

ДЫХАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ — это могут быть баллоны со сжатым воздухом или кислородом.

ГОРЕЛКИ. Микрогорелки и зажигалки общего назначения, которые могут содержать легковоспламеняющийся газ и быть оснащены электронным зажигательным устройством. Горелки более крупных размеров могут иметь наконечник (часто снабженный выключателем самовоспламенения), подсоединенный к контейнеру или баллону с легковоспламеняющимся газом.

ТУРИСТСКОЕ СНАРЯЖЕНИЕ — может содержать воспламеняющийся газ, воспламеняющуюся жидкость, спички и другие опасные товары.

ХИМИКАТЫ — часто могут оказаться опасными.

КРИОГЕННЫЕ ЖИДКОСТИ — низкотемпературные сжиженные газы, такие как аргон, гелий, неон и азот.

БАЛЛОНЫ — может означать сжатый газ.

ЗУБОВРАЧЕБНАЯ АППАРАТУРА — может содержать опасные химикаты, такие как смолы и растворители.

ДИАГНОСТИЧЕСКИЕ ПРОБЫ — могут содержать заражающие вещества.
БУРИЛЬНОЕ И ГОРНОДОБЫВАЮЩЕЕ ОБОРУДОВАНИЕ может содержать

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

взрывчатые и другие опасные вещества.

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ — может содержать намагниченные материалы или ртуть в коммутационной аппаратуре и электронных лампах.

ПИТАЕМАЯ ЭЛЕКТРИЧЕСТВОМ АППАРАТУРА — может содержать мокрые батареи (инвалидные коляски, газонокосилки, тележки для гольфа и т.д.).

ЗАМОРОЖЕННЫЕ ФРУКТЫ, ОВОЩИ И Т.Д. — могут быть упакованы с использованием сухого льда (твердой двуокиси углерода).

БЫТОВЫЕ ТОВАРЫ — могут содержать опасные материалы, такие как краски, аэрозоли, отбеливатели и т.д.

ПРИБОРЫ — это могут быть барометры, манометры, ртутные выключатели, выпрямительные лампы, термометры и другие ртутные приборы.

ЛАБОРАТОРНОЕ И ИСПЫТАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ может содержать

опасные химикаты.

ДЕТАЛИ МАШИН — могут включать в себя опасные химикаты (клеи, краски, герметики, растворители и т.д.).

МЕДИКАМЕНТЫ — могут содержать опасные химикаты.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ — могут содержать жидкие батареи и т.д. (автомобиль, двигатель, мотоцикл).

БАГАЖ ПАССАЖИРОВ — может содержать воспламеняющиеся бытовые жидкости, коррозионные средства для чистки печей и сливов, баллончики с воспламеняющимся газом или жидкостью для заправки зажигалок, переносные газовые баллоны, спички, отбеливатели, аэрозоли и т.д.

ФАРМАЦЕВТИЧЕСКИЕ ПРЕПАРАТЫ — могут содержать опасные химикаты, которые могут быть либо перечислены в отдельном списке, либо оговорены особо.

ФОТОПРИНАДЛЕЖНОСТИ — могут содержать опасные химикаты.
СНАРЯЖЕНИЕ КОМАНДЫ АВТОГОНЩИКОВ - может содержать воспламеняющиеся аэрозоли, нитрометанаты, другие топливные добавки или аккумуляторные батареи с электролитом.

ХОЛОДИЛЬНИКИ — могут содержать газы или опасные жидкости.

НАБОРЫ ДЛЯ РЕМОНТА — могут содержать опасные вещества (клеи, целлюлозные краски, органические перекиси, растворители и т.д.).

ПРОБЫ ДЛЯ ИСПЫТАНИЙ — могут содержать опасные вещества.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ХИМИКАТЫ ДЛЯ ПЛАВАТЕЛЬНОГО БАССЕЙНА - могут включать в себя опасные химические вещества.

ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛИ В ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИИ ИЛИ В ЭЛЕКТРОПРИБОРАХ – могут содержать ртуть.

НАБОРЫ ИНСТРУМЕНТОВ — могут содержать взрывчатые вещества (патроны для клепальных пистолетов), сжатые газы или аэрозоли, воспламеняющиеся газы (баллоны с бутаном), воспламеняющиеся клеи и краски, коррозионные жидкости и т.д.

ИГРУШКИ — могут быть сделаны из воспламеняющегося материала.

ВАКЦИНЫ — могут быть упакованы с использованием сухого льда (твердой двуокиси углерода).

МАГНИТ и другие изделия из подобного материала. Могут в отдельности или в совокупности подпадать под определение намагниченного материала.

МЕТАЛЛИЧЕСКИЕ ОГРАЖДЕНИЯ. Могут содержать ферромагнитный материал, на который могут распространяться особые требования к хранению, поскольку он может оказывать влияние на бортовые приборы.

МЕТАЛЛИЧЕСКИЕ ТРУБЫ. Могут содержать ферромагнитный материал, на который могут распространяться особые требования к хранению, поскольку он может оказывать влияние на бортовые приборы.

Металлический строительный материал. Может содержать ферромагнитный материал, на который могут распространяться особые требования к хранению, поскольку он может оказывать влияние на бортовые приборы.

Механизмы(машины) с электрическим приводом (кресла-каталки, газонокосилки, электрокары для гольфа и т. д.). Могут содержать жидкостные батареи. Несопровождаемый багаж пассажиров/личные вещи. Может содержать элементы, включаемые по какому-либо критерию в категорию опасных грузов. Примеры включают в себя пиротехнические средства, легковоспламеняющиеся жидкости хозяйственного назначения, составы для очистки печей или водопроводных труб от ржавчины, легковоспламеняющийся газ или жидкие заправочные элементы зажигалок, или баллоны для туристских плиток, спички, отбеливающие составы, аэрозоли и т. д. Образцы для испытаний. Могут содержать элементы, включаемые по какому-либо критерию в категорию опасных грузов, в частности инфекционные вещества, легковоспламеняющиеся жидкости, легковоспламеняющиеся твердые вещества, окислители, органические перекиси, токсические или коррозионные вещества.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Объединенные партии грузов. Могут содержать любые опасные грузы определенных классов.

Охлаждающая смесь (жидкая). Обозначает охлажденные сжиженные газы, такие, как аргон, гелий, неон, азот.

Для инструмента. Могут содержать взрывчатые вещества (пистонные заклепки), сжатые газы или аэрозоли, легковоспламеняющиеся газы (баллоны с бутаном или горелки), легковоспламеняющиеся клеи и/или краски, коррозионные жидкости и т. д.

Примечание:

Предметы и вещества, не подпадающие под приведенные в данных правилах определения опасных грузов, но способные в случае утечки вызвать серьезные проблемы, связанные с уборкой или необратимой коррозией алюминия, должны проверяться грузоотправителем, чтобы, по крайней мере, обеспечить соответствующую упаковку, предотвращающую утечку при транспортировке. Они могут включать в себя рассол, порошковые или жидкие красители, маринованные пищевые продукты и т.д.

Опасные грузы данного класса опасности, которые также соответствуют определению другого класса опасности, иногда требуют дополнительного обозначения и второго класса опасности.

Эксплуатант обязан предоставлять информацию о всех случаях, не задекларированных или неправильно оформленных опасных грузов, выявленных в грузовых отправлениях. Такая информация должна быть составлена в виде отчета, согласно п. 9.6 Правил перевозки опасных грузов (DGR) ИАТА, и сообщаться соответствующему компетентному органу власти государства Эксплуатанта и государства, на территории которого данный случай имел место.

Также эксплуатант обязан составлять отчет о всех случаях, когда опасные грузы, запрещенные к перевозке согласно разделу 2.3 Правил ИАТА, выявляются в багаже пассажиров. Такое сообщение должно представляться соответствующему компетентному органу власти государства, на территории которого произошло это событие.

Информация должна быть предоставлена в течение 72 часов. Первоначальная информация должна поступить каким-либо другим способом (телефон, телекс). При инцидентах с опасными грузами записи хранятся у перевозчика в течение 2-х лет.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

2.1.11.2. Действия в аварийной ситуации, связанной с опасными грузами.

Общие положения

Авиакомпания обеспечивает наличие аварийных комплектов на случай инцидентов с опасными грузами для использования на борту воздушных судов, а также обеспечивают подготовку членов экипажа относительно использования такого комплекта в ходе инцидентов, связанных с опасными грузами. Как правило, аварийный комплект на случай инцидентов с опасными грузами содержит:

- большие полиэтиленовые мешки хорошего качества;
- жгуты для завязки мешков, скотч;
- длинные резиновые перчатки.

Кроме обязательного аварийного оборудования, которое имеется на воздушном судне, а также аварийного комплекта, могут использоваться другие предметы. К ним относятся:

- ящики для продуктов или напитков,
- бытовые терморукавицы/огнезащитные рукавицы,
- полиэтиленовые пакеты, одеяла, полотенца.

При любом инциденте, в ходе которого к воздушному судну прибывают сотрудники аварийно-спасательной и противопожарной служб, в тех случаях, когда причиной инцидента являются опасные грузы или когда они находятся на борту этого воздушного судна, но не затронуты непосредственно самим инцидентом, необходимо обеспечить немедленное предоставление аварийно-спасательным и противопожарным службам письменного уведомления командира воздушного судна (NOTOC), касающегося опасных грузов.

Действия при инцидентах с опасными грузами на земле

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

Действия при инцидентах с опасными грузами и ликвидация их последствий в аэропорту производится в соответствии с утвержденным и согласованным Аварийным планом аэропорта нахождения ВС.

В случае обнаружения пролива/протекания опасного груза он удаляется с ВС специалистами, допущенными к обращению с опасными грузами, и направляется на грузовой склад для разрешения вопроса его утилизации агентами компании по

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

обработке грузов с привлечением компетентных органов, допущенных к таким работам (МВД, МЧС и т.д.).

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

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

2. Если на конструкцию ВС попали кислоты или вещества, образующие при гидролизе кислоты, необходимо:

- произвести возможно полное их удаление с конструкции путем поглощения их песком или инфузорной землей;
- удалить адсорбенты с помощью жесткой щетки и совка;
- обработать участки конструкции 10%-ным раствором бикарбоната натрия (питьевой содой);
- произвести тщательную многократную проливку этих зон теплой, а затем холодной водой до нейтральной реакции промывных вод;
- протереть поверхность чистыми хлопчатобумажными салфетками;
- просушить поверхность теплым сжатым воздухом.

В местах зазоров проливки до нейтральной реакции должны быть особенно тщательными.

3. Если на конструкцию ВС попали щелочи, необходимо применить в качестве нейтрализующего раствора 5%-ный водный раствор уксусной кислоты. Остальные операции произвести аналогично приведенным в п.2.

4. Если на конструкцию ВС попали другие химикаты, необходимо установить их щелочность или кислотность, после чего выполнить работу по п.2 или п.3.

5. При попадании на конструкцию ВС порошкообразных химикатов, удаление их производить мягкими щетками и совками, обращая особое внимание на тщательность удаления химикатов из зазоров и мест стыка конструкции. Необходимо многократно тщательно промыть пространство конструкции, в которое попали сыпучие вещества, 3%-ным водным раствором калийного мыла или высокосортного хозяйственного мыла до нейтральной реакции промывных

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

вод, затем чистой водой, после чего поверхность протереть насухо и просушить теплым воздухом.

6. При попадании на конструкцию ВС ртути, необходимо отстранить ВС от полетов, произвести силами лаборатории санэпидстанции анализ воздуха и смывов ртути в зонах ее разлива и в кабине экипажа.

2.1.11.2. Практические действия в аварийной обстановке на борту ВС

Если в полете возникает аварийная ситуация и позволяет обстановка, командир воздушного судна должен информировать соответствующий орган обслуживания воздушного движения об опасных грузах, находящихся на борту воздушного судна. По возможности в этом сообщении должна содержаться информация о надлежащем отгрузочном наименовании и/или номере по списку ООН, классе/категории и группе совместимости для веществ, класса, любой имеющейся дополнительной опасности (опасностях), количестве и размещении опасных грузов на борту воздушного судна. Если всю информацию передать не представляется возможным, следует сообщить наиболее важные для конкретных обстоятельств данные. По возможности получить с земли консультации от специалистов по опасным грузам.

Описания практических действий в аварийной обстановке на борту воздушного судна, приведенные в Таблице практических действий (приложение 13), представляют собой инструктивный материал для членов экипажа на случай возникновения в полете инцидента, который связан или может быть связан с конкретной упаковкой или упаковками, содержащими опасные грузы.

После выявления такой упаковки необходимо найти соответствующую ей запись в письменном уведомлении командиру воздушного судна об опасных грузах. Кодовое обозначение применимого практического действия должно быть указано в данном уведомлении.

Кодовое обозначение практического действия, присвоенное какому-либо виду опасных грузов, состоит из чисел от 1 до 10 с добавлением одной или двух букв. Что касается таблицы практических действий в аварийной обстановке, то каждый номер практического действия соответствует строке, содержащей информацию относительно опасности, связанной с данным веществом, а также инструкции относительно действий, которые следует предпринять. Буквенный код практического действия приводится отдельно в таблице практических действий; он указывает на другие возможные виды опасности, присущие данному веществу. В

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

некоторых случаях инструкции, соответствующие номерам практических действий, могут быть дополнительно уточнены информацией, приводимой в отношении буквенного кода (кодов) практического действия.

Даже в тех случаях, когда нет необходимости выполнять аварийную эвакуацию после посадки, высадку пассажиров и членов экипажа следует осуществить до того, как будет предпринята попытка, открыть двери грузовых отделений, и до осуществления дальнейших действий по ликвидации последствий инцидента с опасными грузами.

Двери грузовых отделений следует открывать в присутствии сотрудников аварийно-спасательных служб.

После прибытия следует предпринять необходимые шаги по уведомлению наземного персонала о месте хранения соответствующих опасных грузов. Используя имеющиеся средства, следует как можно быстрее сообщить всю информацию об указанном предмете (веществе), включая, при необходимости, экземпляр письменного уведомления командиру воздушного судна.

Работы по удалению химикатов необходимо начинать уполномоченной немедленно сразу же после обнаружения случая пролива, россыпи коррозионно-активных веществ внутри ВС.

При удалении химикатов рабочие должны быть снабжены респираторами, необходимой спецодеждой, обеспечивающей строгое соблюдение правил техники безопасности.

Если на конструкцию ВС попали кислоты или вещества, образующие при гидролизе кислоты, необходимо:

- произвести при возможности полное их удаление с конструкции путем поглощения их песком или инфузорной землей;
- удалить адсорбенты с помощью жесткой щетки и совка;
- обработать участки конструкции 10%-ным раствором бикарбоната натрия (питьевой содой);
- произвести тщательную многократную проливку этих зон теплой, а затем холодной водой до нейтральной реакции промывных вод;
- протереть поверхность хлопчатобумажными салфетками;
- просушить поверхность теплым сжатым воздухом.

Если на конструкцию ВС попали щелочи, необходимо применить в качестве нейтрализующего раствора 5%-ный водный раствор уксусной кислоты.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

При попадании на конструкцию ВС порошкообразных химикатов удаление их производить мягкими щетками и совками, обращая особое внимание на тщательность удаления химикатов из зазоров и мест стыка конструкции. Необходимо многократно тщательно промыть пространство конструкции, в которое попали сыпучие вещества, 3%-ным водным раствором калийного мыла или высокосортного хозяйственного мыла до нейтральной реакции промывных вод, затем чистой водой, после чего поверхность протереть насухо и просушить теплым воздухом.

При попадании на конструкцию ВС ртути необходимо отстранить ВС от полетов, произвести силами лаборатории санэпидстанции анализ воздуха и смывов ртути в зонах ее разлива и в кабине экипажа.

В журнале технического обслуживания (бортовом журнале) следует сделать запись о необходимости проведения проверки в целях гарантии того, что любая утечка или просыпка опасных грузов не повредила конструкцию или системы воздушного судна, а также о том, что некоторые виды оборудования воздушного судна (например, огнетушители, аварийные комплекты и т.д.) могут потребовать пополнения или замены (данные процедуры проводятся в соответствии с руководством по техническому обслуживанию).

2.1.11.2. Действия сотрудников АТБ при инцидентах с опасными грузами

При обнаружении признаков протекания (утечки) или повреждения грузовых мест, внешней упаковки, грузовых контейнеров (грузовой контейнер любого типа, авиационный контейнер, авиационный поддон с сеткой) или средства пакетирования опасных грузов, сотрудник АТБ должен незамедлительно сообщить любому члену (летному или кабинному) экипажа об обнаружении признаков утечки и прекратить работы на ВС.

В случаях, когда на борту ВС отсутствуют члены экипажа обязан доложить об обнаруженном протекании (утечки) или повреждении непосредственному руководителю (бригадиру, инженеру, начальнику смены и т.д.).

Категорически запрещается принимать любые попытки по самостоятельному устранению утечки или повреждения, удаления загрязнения.

Устранением протекания (утечки) опасных грузов занимается уполномоченное лицо/организация которое по факту выполнения работ должно предоставить заключение об устранении загрязнений.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Сотрудники АТБ оказывают содействие уполномоченному лицу/организации, в части информирования о конструктивных особенностях воздушного судна в зависимости от мест взаимодействия веществ с ВС.

2.1.11.2. Обработка зараженных груза и багажа

Общие процедуры при выявлении зараженных груза и багажа:

- если багаж или груз, не идентифицированный как содержащий опасные грузы, был загрязнён (заражён) и имеются основания подозревать, что причиной загрязнения являются опасные грузы, эксплуатант обязан принять разумные меры с целью идентификации характера и источника загрязнения до начала погрузки загрязненного багажа или груза. Если загрязняющее вещество установлено или предполагается, что оно является веществом, классифицированным как опасный груз согласно Правилам, эксплуатант обязан изолировать такой багаж или груз и принять надлежащие меры по полному удалению идентифицированной опасности прежде, чем багаж или груз будет в дальнейшем перевозиться по воздуху.

- происшествие с опасными грузами - это событие, имеющее отношение к перевозке опасных грузов, повлекшее за собой гибель или серьёзное ранение человека или в результате, которого нанесён серьёзный ущерб собственности.

- инцидент с опасными грузами - это событие, но не происшествие с опасными грузами, которое имеет отношение к перевозке опасных грузов по воздуху, но не обязательно происходит на борту воздушного судна и которое повлекло за собой ранение человека, нанесение ущерба собственности, пожар, неисправность (поломку), просыпку, утечку жидкости или радиационное излучение, или проявилось в том, что целостность (герметичность) упаковочного комплекта была нарушена. Любое событие, связанное с опасными грузами, которое подвергает серьёзной опасности воздушное судно или находящихся на его борту людей, также рассматривается как инцидент с опасными грузами.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

**Таблица практических действий в аварийной ситуации
(наземные происшествия).**

Класс опасности/ категория и группа совместимости	Класс опасных грузов	Характер опасных свойств	Немедленные действия по максимальному ограничению утечки и соприкосновения с другим грузом
1.3C 1.3G	Взрывчатые вещества (разрешённые к перевозке только на грузовом ВС)	Опасность возгорания и незначительная опасность взрыва и/или незначительная опасность разбрасывания	Поставить в известность Управление пожарной охраны (УПО) Принять противопожарные меры
1.4B 1.4D 1.4G 1.4C 1.4E			
1.4S	Взрывчатые вещества (меры безопасности)	Незначительная опасность возгорания	
2.1 2.2, 2.3	Легковоспламеняющиеся газы Невоспламеняющиеся газы Криогенные жидкости Токсические газы (разрешены к перевозке только на грузовом ВС)	Воспламенение при утечке Взрыв сосудов под высоким давлением Переохлаждение Взрыв сосудов под высоким давлением и опасность токсичности при вдыхании	Поставить в известность УПО Принять противопожарные меры Убрать грузы – проветрить помещение Размещать на удалении не менее 25 метров
3	Легковоспламеняющиеся жидкости	Выделяют легковоспламеняющиеся пары	Поставить в известность УПО Принять противопожарные меры Ни при каких обстоятельствах НЕ использовать воду



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

4.1 4.2 4.3	Легковоспламеняющееся твёрдое вещество Самопроизвольное возгорание Опасное при соприкосновении с водой	Легко воспламеняется, способствует возникновению пожара Воспламеняется при соприкосновении с воздухом Воспламеняется при соприкосновении с водой	
5.1 5.2	Окисляющие вещества Органические перекиси	Вызывают воспламенение других горючих веществ Вступают в активную реакцию с другими веществами	Поставит в известность УПО Принять противопожарные меры НЕ использовать воду
6.1 6.2	Токсическое вещество Инфекционное вещество	Опасное для здоровья при заглатывании, вдыхании или при соприкосновении с кожным покровом Вызывает болезни у людей и животных	Изолировать место Получить квалифицированную помощь Избегать соприкосновения Размещать на удалении не
8	Коррозионное вещество	Опасность разрушения кожной ткани и металла	Поставить в известность УПО Противопожарные меры Избегать соприкосновения с кожным покровом
9	Полимерные полуфабрикаты	Выделяют небольшие количества легковоспламеняющегося газа	Избегать соприкосновения с кожным покровом
	Намагниченный материал	Оказывает воздействие на навигационную систему	Немедленные практические действия не требуются
	Двуокись углерода, твёрдая (сухой лёд)	Вызывает переохлаждение/удушье	
	Прочие опасные грузы	Виды опасности, которые не включены в другие классы	

Погрузка-выгрузка

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Подготовка опасных грузов к перевозке должна проводиться только под непосредственным контролем персонала, прошедшего полную теоретическую и практическую подготовку по проведению необходимых погрузочно-разгрузочных работ, предусмотренную Правилами ИАТА по перевозке опасных грузов.

Погрузка-выгрузка упаковок, содержащих опасные грузы, должна проводиться с большой осторожностью, чтобы исключить любую возможность их повреждения. В частности, ни в коем случае не разрешается бросать, ударять или ронять эти упаковки. Погрузка-выгрузка упаковок со специальными погрузочно-разгрузочными инструкциями (в виде наклеек или штампов), такими как наклейка "ВЕРХ" или стрелки, указывающие нужную ориентацию упаковки и т.п., должна осуществляться в полном соответствии с этими инструкциями.

Наклейка "Верх"



Если отправляемая партия частично состоит из опасного груза, этот опасный груз должен быть четко идентифицирован и отдельно представлен к досмотру при приемке. Когда опасные грузы загружаются в средства пакетирования, в графе замечаний бирки контейнера или паллеты (поддона) должен быть указан соответствующий трехбуквенный код. Бирка на обеих сторонах должна иметь рамку или хорошо заметную красную штриховку. Минимальные размеры 148 x 210 мм.

Средства пакетирования, упаковываемые грузоотправителями или экспедиторами, не должны содержать опасных грузов. Единственное исключение из этого правила сделано для сухого льда и некоторых радиоактивных материалов, которые можно загружать в средства пакетирования в соответствии с последним изданием Правил ИАТА по перевозке опасных грузов. Грузоотправитель и экспедитор должны доставлять опасные грузы грузоперевозчику отдельно.

2.1.11.2. Работы, выполняемые при загрузке в воздушное судно

Погрузка опасных грузов в багажно-грузовое отделение воздушного судна или в средство пакетирования должна проводиться только под непосредственным контролем соответствующего квалифицированного персонала.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Погрузка опасных грузов с наклейкой "ТОЛЬКО ДЛЯ ГРУЗОВОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА" в пассажирское воздушное судно запрещена. Такие упаковки можно загружать только в отделения грузового воздушного судна или в средства пакетирования, к которым возможен доступ во время полета.

Перед погрузкой упаковки с любыми опасными грузами должны проверяться на отсутствие разрывов, течи и любых других признаков нарушения их целостности.

Необходимо подтверждение того, что они были проверены правильно. Поврежденные упаковки опасных грузов загружать в воздушное судно запрещается.

Все упаковки опасного груза с наклейками "ВЕРХ" должны загружаться и закрепляться в вертикальном положении либо другими грузами, либо с помощью швартовки.

Если упаковка, содержащая опасный груз, имеет две и более различных, предупреждающих об опасности наклейки, должны соблюдаться меры предосторожности, необходимые для всех обозначенных классов опасности.

Перед погрузкой опасного груза в ВС должна осуществляться проверка на совместимость грузов (приложение 3).

Члены экипажа должны быть уведомлены о наличии на борту воздушного судна опасных грузов с помощью бланка «уведомления командира воздушного судна о наличии на борту грузов особых категорий».

В соответствующих графах сводной загрузочной ведомости и телеграмме о загрузке воздушного судна должен быть указан соответствующий код опасного груза и его место загрузки на борту, например, ROX/2.

2.1.11.2. Особые меры предосторожности

Коррозионные материалы (RCM) не должны загружаться в воздушное судно или в средство пакетирования рядом, поверх или под упаковки со следующими материалами, классифицированными как:

- взрывчатые вещества (RCX/RGX/RXB/RCX/RXD/RXE/RXG/RXS);
- воспламеняющиеся твердые вещества (RSC/RFW);
- окисляющие вещества (ROX);
- органические перекиси (ROP).

Если упаковки не закреплены от перемещения другим грузом, они должны быть отдельно закреплены швартовочными приспособлениями.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Сухой лед (ICE) и охлаждаемые сухим льдом партии грузов не должны загружаться в непосредственной близости от живых животных и инкубационных яиц. Поскольку пары двуокиси углерода от сухого льда тяжелее воздуха, и оседают вниз, то предпочтительно, чтобы живые животные располагались выше, чем упаковки, содержащие сухой лед.

Криогенные жидкости - (сильно охлажденные сжиженные газы) не должны загружаться в непосредственной близости от живых животных и инкубационных яиц.

Отравляющие вещества не должны загружаться в непосредственной близости от живых животных и пищевых продуктов, не имеющих герметичной упаковки.

Намагниченные материалы не должны загружаться в таком положении, в котором они могли бы оказать заметное влияние на работу стрелочных магнитных компасов или блоков датчиков главного компаса.

2.1.11.2. Освобождения для опасных грузов Общества

Положения, содержащиеся в «Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (Дос 9284) не распространяются на следующие грузы:

а) изделия и вещества, классифицируемые обычно как опасные грузы, но которые необходимы на борту воздушного судна в соответствии с действующими требованиями летной годности и правилами эксплуатации или которые разрешаются к перевозке государством авиакомпания для удовлетворения специальных требований;

б) аэрозоли, алкогольные напитки, духи, одеколоны, безопасные спички и зажигалки с сжиженным газом, перевозимые на борту воздушного судна авиакомпании для использования или продажи на данном воздушном судне во время одного или несколько рейсов, но исключая не подлежащие перезарядке газовые зажигалки и зажигалки, подверженные утечке в условиях пониженного давления;

с) сухой лед, предназначенный для охлаждения пищевых продуктов и напитков.

Если государством авиакомпании не оговорено иначе, изделия и вещества, являющиеся запасными частями изделий или веществ, о которых говорится в п.5.2.20.а), или изделия и вещества, указанные в п.5.2.20. а), которые были сняты

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

для замены, должны перевозиться в соответствии с требованиями «Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» Дос 9284, за исключением случаев их перевозки авиакомпанией, когда они могут перевозиться в контейнерах, специально сконструированных для перевозки запасных частей и припасов для воздушных судов, если подобные контейнеры, по крайней мере, отвечают требованиям, предъявленным упаковочным комплектам, которые определены в «Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» Дос 9284 для изделий и веществ, упакованных в данных контейнерах.

Если государством авиакомпании не оговорено иначе, изделия и вещества, являющиеся запасными частями изделий или веществ, о которых говорится в п.5.2.20.1

б) и с), должны перевозиться в соответствии с требованиями «Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» Дос 9284.

2.1.11.2. Опасные грузы в авиапочте

В соответствии с Конвенцией Всемирного почтового союза в почте не разрешается перевозить опасные грузы в том виде, как они определены в «Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» Дос 9284, за исключением тех, которые перечислены в п. 5.2.21.2. Национальные почтовые органы должны обеспечить выполнение положений Конвенции Всемирного почтового союза, относящихся к перевозке опасных грузов по воздуху.

Следующие опасные грузы принимаются в качестве авиапочтового отправления с учетом положений соответствующих национальных органов и «Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» Дос 9284, которые относятся к подобным веществам:

а) образцы, взятые у пациентов, определение которых приводится в п.2.6.3.1.4, при условии, что их классификация, упаковывание и маркировка осуществляется согласно требованиям п.2;6.2.3.6;

б) инфекционные вещества, отнесенные исключительно к категории В (ООН 3373), когда они упакованы в соответствии с требованиями Инструкции по упаковыванию 650; твердая двуокись углерода, если она используется в качестве хладагента для веществ, относящихся к ООН 3373;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

с) радиоактивные материалы с активностью не более одной десятой значений, приводимых в таблице 2-12.

2.1.11.2. Требования к опасным грузам, перевозимых пассажирами или членами экипажа

Положения, касающиеся опасных грузов, перевозимых пассажирами или членами летного экипажа отражены в приложении 9.

2.1.11.2. Опасные грузы в освобожденных количествах

Опасные грузы в освобожденных количествах оформляются и перевозятся согласно требований п.2.4. «Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» Doc 9284.



Dangerous Goods in Excepted Quantities
This package contains dangerous goods in excepted small quantities and is in all respects in compliance with the applicable international and national government regulations and the IATA Dangerous Goods Regulations.

Signature of Shipper _____
Title _____ Date _____

Name and address of Shipper _____

This package contains substance(s) in Class (check applicable box(es))

Class: ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐ 8 ☐ 9

and the applicable UN Numbers are: _____

2.4.8. Перевозка животных **Общие положения**

1. Термин "живые животные" включает в себя все разнообразие фауны, в том числе птиц, млекопитающих, рыб, пресмыкающихся, насекомых, ракообразных и земноводных. Перевозку по воздуху живых животных определяют Правила ИАТА по перевозке живых животных, которые устанавливают основной порядок воздушных перевозок живых животных. Они определяют тип используемого специального контейнера и порядок погрузки-выгрузки конкретных видов животных. Особое внимание уделяется тому, чтобы животные чувствовали себя комфортно, а также безопасности обслуживающего персонала и предотвращению повреждения и загрязнения воздушного судна.

2. При перевозке живых животных воздушным транспортом следует учитывать ряд факторов, наиболее важными среди которых являются:

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- вид перевозимых животных, их характеристики, порода, пол, возраст, вес каждого экземпляра;
- их состояние, например, характер стрижки, беременность, зимний или летний мех, отнятые от груди или сосущие грудь детеныши, и т. д.;
- тип используемой упаковки;
- тип воздушного судна;
- окружающие условия в багажных отделениях:
- скорость вентиляции и направление обдува, обеспечение подогрева или охлаждения;
- окружающие условия во время промежуточных посадок и климатическое воздействие наземных условий при погрузке, разгрузке и транспортировке;
- наилучшее местоположение в грузовых отделениях;
- наличие других грузов, способных повлиять на животных;
- необходимость ухода во время полета;
- наличие наземных помещений для содержания животных;
- необходимые документы, например, сертификат грузоотправителя для живых животных, сертификат о состоянии.

3. Животные должны перевозиться в соответствии с Правилами ИАТА по перевозке живых животных (IATA Live Animals Regulations) и настоящим Руководством должны грузиться только в подходящие отделения воздушного судна, отведенные перевозчиком, принимая во внимание потребности животных.

4. Грузоотправитель или его агент обязан предварительно согласовать перевозку животного с Перевозчиком. При перевозке любого вида живых животных основные требования к окружающей среде и условиям должны быть выяснены у грузоотправителя или пассажира и/или взяты из Правил ИАТА по перевозке живых животных (IATA Live Animals Regulations), учитывая условия во время полета (диапазон температур и потребность в кислороде) и возможные климатические воздействия на земле во время транзитных остановок. Что касается погрузки, закрепления, ориентация животных относительно продольной и поперечной осей воздушного судна должна быть проверена вместе с грузоотправителем/пассажиром. В то же время грузоотправитель/пассажир должен представить требования к кормлению, вентиляции и температуре. Эти требования должны находиться на контейнере. Также должны быть проверены требования

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

компании, чтобы убедиться, что условия в предполагаемом грузовом отделении могут быть скорректированы, чтобы удовлетворять этим требованиям.

Экипаж воздушного судна должен быть уведомлен по форме "Специальный груз - уведомление командиру воздушного судна" о любом грузе, содержащем живых животных, и необходимых действиях для проведения контроля обогрева/вентиляции. Количество перевозимых живых животных определяется в соответствии с графиками "Livestock Transportation Manual" по типам ВС. Партии живых животных должны обрабатываться как мокрый груз, и должны быть обозначены во всех документах как АVI. Где необходимо, пол контейнера (клетки) должен быть покрыт впитывающим материалом, например, древесными стружками, торфом или опилками. Использование сена или соломы следует избегать из-за способности к горению и согласно требованиям карантина некоторых стран. Лабораторные животные, переносящие инфекционные заболевания, передающиеся людям, должны перевозиться только по специальной договоренности с перевозчиками и властями. При полной загрузке воздушного судна живыми животными кондиционеры воздуха должны использоваться при погрузке и транзите и немедленно подключаться по прибытии в пункт назначения.

Погрузка и выгрузка животных в/из контейнера (клетки) должна выполняться грузоотправителем/ пассажиром, грузополучателем или же, когда есть договоренность, квалифицированным обслуживающим персоналом. Наземная транспортировка и погрузка/разгрузка должна производиться осторожно, чтобы не тревожить животных. Партии животных не должны оставаться без необходимости ни на открытом воздухе, ни в воздушном судне, если вылет задерживается.

Ограничения

1. Государственные ограничения. Отправитель должен получить полную информацию, касающуюся государственных ограничений на перевозку животных, наличия необходимых сертификатов (например, сертификат здоровья и пр.), карантинных правил перед подготовкой животного к отправке.

2. Ограничения Перевозчика. Авиакомпания может установить свои правила на перевозку животных, не противоречащие государственным правилам, а также правилам IATA «Live Animal Regulations» (далее- «IATA «LAR»).

3. Авиакомпания не несет ответственности за какие-либо убытки, заболевание или смерть животного, возникшие вследствие отказа в приеме на территории страны трансфера, стоповера или назначения.

Обязанности отправителя

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Отправитель или его агент ответственны за:

- А. Окончательное определение маршрута перевозки животных.
- В. Предварительное бронирование перевозки. Если в процессе перевозки участвуют более одного перевозчика, то бронирование должно быть подтверждено на всех сегментах маршрута.
- С. Получение и предоставление всей необходимой корректной информации для заполнения «Сертификата отправителя», в том числе, определение правильного названия животного; заполнение Сертификата отправителя; предоставление перевозчику документов, подтверждающих состояние здоровья животного, а также разрешений, требуемых национальными властями стран вывоза, транзита и ввоза.
- Д. Оформление грузовой авианакладной согласно требованиям, IATA «LAR»;
- Е. Обеспечение необходимым питанием животного в полете, а также в период его нахождения на складе;
- Ф. Прикрепление инструкции по кормлению к контейнеру с животным;
- Г. Ведение записей о введении любых медицинских препаратов животному;
- Н. Соблюдение национальных правил, касающихся защиты животных, а также за предоставление 24 часового контактного номера телефона на случай чрезвычайной ситуации. Этот номер телефона должен быть указан в авианакладной. При международных перевозках лицо, чей телефон указан в качестве чрезвычайного контакта, должно владеть разговорным английским языком;
- И. Необходимую маркировку и знаки на каждом контейнере с животным;
- Ж. Предоставление информации об особом состоянии животного (новорожденное, беременное);
- К. Информирование получателя о сроках прибытии груза. Информирование производится сразу после отправки груза, о любом изменении следует сообщать дополнительно. Получатель обязан прибыть в аэропорт до прибытия воздушного судна для получения животного.

Оформление документов

1. Для перевозки живых животных оформляются следующие документы:
 - А) Отдельная авианакладная. В графе авианакладной «Nature and Quantity of Goods» / «Вид и количество грузов» авианакладной должны быть указаны

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

названия животных на английском языке при выполнении международных рейсов/ на русском - при выполнении внутренних рейсов, количество животных и размер упаковки/контейнера. В графе «Handling information» необходимо указывать ссылку на ветеринарный сертификат, Сертификат отправителя и требование к температурному режиму / вентиляции при наземной обработке и перевозке животного.

В) Две копии сертификата отправителя живых животных установленного образца, подписанные отправителем. Заполнение и подписание Сертификата производится только грузоотправителем или его назначенным представителем по письменной доверенности, так как лицо, подписавшее Сертификат, принимает на себя всю ответственность за подготовку груза к перевозке и достоверность указанных сведений. Одна копия Сертификата предназначена для перевозчика, вторая - для пункта назначения. Перевозчик не несет ответственность за любую утрату, повреждение или расходы, вызванные естественной смертью или ранением животного, возникших вследствие состояния, нрава или повадок самого животного или других совместно перевозимых животных, а также возникшие вследствие дефектной упаковки животного, или вследствие неспособности животного выдерживать изменения в окружающей среде при перевозке по воздуху. Перевозчик не несет ответственность за смерть или ранение лица, сопровождающего животного, причиной которых явилось состояние, поведение или нрав животных.

С) Две копии «Контрольного листа» / «Check List».

Д) Ветеринарное свидетельство установленной формы №1

- выдается органами ветеринарного контроля по месту проживания отправителя или владельца животного и содержит информацию о животном и сделанных прививках. Срок действия ветеринарного свидетельства составляет 3 дня с момента выдачи разрешения, требуемые национальными властями стран вывоза, транзита и ввоза.

- документы, предоставляемые отправителем или его агентом, ответственный за приём сотрудник Общества или его Агент должен проверить и прикрепить к авианакладной.

Сопровождающий

При необходимости, и/или по требованию Перевозчика отправитель должен обеспечить сопровождение груза сопровождающим. Сопровождающие несут ответственность за сохранность и обеспечивают безопасность обслуживающего

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

персонала в процессе наземной обработки. Отправитель представляет для перевозки животных необходимые корма, питьевую воду, инвентарь для кормления и поения животных, подстилочные и крепежные материалы, ветеринарную аптечку и спецодежду для сопровождающего.

Применение успокаивающих средств для животных

Успокоительные средства для животных должны использоваться в крайних случаях, когда животное невозможно успокоить.

Во всех случаях, когда при наземной обработке животного были применены успокоительные средства или другие медикаменты, к контейнеру должно прикрепляться извещение о каждом животном, которому дано успокоительное – наименование использованного средства, доза, способ и время введения.

Упаковка, маркировка

1. Отправитель, при передаче к перевозке животного, должен поместить его в контейнер, соответствующий требованиям IATA “LAR”.

2. Контейнер для перевозки животного должен соответствовать следующим требованиям:

- Контейнер должен быть изготовлен из не токсичных материалов.
- Размеры контейнера должны позволять животному стоять, поворачиваться и ложиться в естественное положение.
- Конструкция контейнера должна исключать возможной случайной гибели или причинения вреда здоровью животного, а также случаев самостоятельного высвобождения животного из контейнера.
- При повторном использовании контейнер должен быть очищен и тщательно продезинфицирован. Дно контейнера необходимо проложить абсорбирующим материалом, древесными стружками, торфом или опилками.
- Вентиляционные отверстия должны располагаться как минимум на трех сторонах контейнера для животного.
- Дверца контейнера должны быть сделаны в виде решетки или экрана с отверстиями.
- Контейнер должен обеспечивать безопасную погрузку, необходимые удобства для животного при перевозке, безопасность и соблюдение санитарных требований.

3. Вся маркировка и знаки должны иметь четкий формат, цвет, символы и текст. Маркировка и знаки не должны закрывать вентиляционные отверстия.

4. На контейнерах отправитель должен нанести следующую маркировку:

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- Адрес отправителя, получателя и номер телефона для круглосуточной экстренной связи с ответственным лицом в необходимых случаях.

- Надпись: «Ядовито» (POISONOUS).

- Надпись: «Животное кусается» (The Animal Bites).

- Название препарата, время введения его животному и продолжительность действия – если животному вводилось успокоительное.

5. На контейнер отправитель должен нанести следующие знаки:

- Знак «Live Animals» (Живые животные) зеленого цвета с указанием научного (scientific) и общепринятого (common) наименования, а также количество животных (научное наименование не требуется для домашних и подопытных животных, сельскохозяйственного скота). Минимально допустимые размеры 10x15 см

Руководство по грузовым перевозкам

- Знак «Laboratory Animals» (Лабораторные животные) красного цвета (вместо знака «Live Animals» – Живые животные) при перевозке подопытных животных. Минимально допустимые размеры 10x15 см

- Четыре манипуляционных знака «Размещение грузового места» “This Way Up” («Этой стороной вверх») на каждой из четырех сторонах контейнера.

Минимально допустимые размеры 7,4x10,5 см.

Прием животных к перевозке

1. К перевозке применяются только прирученные здоровые животные, способные перенести перевозку до конечного пункта назначения. Беременные животные или животные, рожавшие в течении 48 часов, к перевозке не принимаются.

2. Отправитель или его агент при отправке живых животных должен предоставить следующие документы:

- Две копии Сертификата отправителя живых животных установленного образца, подписанных отправителем. Одна копия Сертификата предназначена для перевозчика, вторая – для пункта назначения. Сертификат отправителя удостоверяет, что отправитель предоставил всю информацию о грузе, надлежащим образом подготовил этот груз к воздушной перевозке, выполнил все требования стран отправления

/транзита/назначения относительно перевозки животных, а также содержит перечень обязательств, которые отправитель должен выполнить.

- Ветеринарное свидетельство установленной формы.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Ветеринарный сертификат действителен, если в течение 24 часов после его оформления груз будет погружен на ВС.

Разрешения, требуемые национальными властями стран вывоза, транзита и ввоза.

3. Груз может быть принят на склад грузового терминала только после оформления в аэропортовых органах ветеринарного контроля и таможенного контроля

4. Проверка документов и визуальный осмотр контейнера и животного производится ответственным сотрудником Перевозчика на основании «Контрольного листа «Check List» (Приложение 3) установленной формы.

5. Если после заполнения «Check List» хоть один ответ на вопрос будет «НЕТ» / «NO», то груз к перевозке в соответствии с Правилами IATA «LAR» не готов. При невозможности устранения нарушения груз к перевозке не принимается, а копия «Check List» с указанием причин отказа должна быть передана отправителю или его агенту.

6. Если по результатам проверки документов и осмотра контейнера с животным груз принимается к перевозке, то один оригинал «Check List» остается в пункте отправления, а второй - прилагается к авианакладной.

7. Предполетный досмотр груза (животных) с применением рентгено-телевизионного оборудования запрещается.

8. После документального контроля груз может помещаться на склад грузового терминала и дальнейшей погрузки в ВС. Для этого сотрудник обслуживающей компании, ответственный за прием живых животных на склад должен визуально осмотреть груз на предмет:

- Физического и психического состояния животного.
- Соответствие контейнера с животных требований IATA «LAR» и требованиям перевозчика.
- Правильно нанесенной и неповрежденной маркировки.
- Соответствия груза предоставленной документации.
- Обслуживающая компания аэропорта отправления должна проинформировать аэропорт назначения о наличии животных на борту воздушного судна и сведения о грузополучателе.

Обработка и хранение животных на складе грузового терминала

1. Живые животные во всех документах обозначаются IMP кодом «AVI», но обрабатываются как «мокрый груз» (WET).

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

2. При обработке и хранении груза на складе должны соблюдаться следующие условия:

- А) Осуществление контроля за сохранностью животного;
- В) Соблюдение температурных режимов, указанных отправителем для данного животного. Животные не должны подвергаться воздействию высоких и низких температур, осадков (дождя, снега). Для большинства животных подходит температура от 15° С до 20° С. Для некоторых видов животных необходимо соблюдение других диапазонов температур.
- С) Животные должны размещаться в хорошо вентилируемых помещениях, но следует избегать воздействия сильных сквозняков.
- Д) Должна быть организована своевременная подача свежей воды для животных (согласно инструкциям отправителя, нанесенным на контейнер).
- Е) Кормить животных обычно не требуется, но при необходимости должны быть выполнены соответствующие инструкции отправителя, прилагаемые к контейнеру.
- Ф) Следует обратить особое внимание на обеспечение уровня безопасности и комфорта животных.
- Г) Необходимо максимально сократить время контакта с людьми. Осмотр животных с целью проверки их состояния должен быть произведен в кратчайшие сроки.
- Н) Диких животных (в отличие от большинства птиц) следует хранить в темных или полутемных помещениях, располагающих к покою. Для домашних животных предпочтительно сумеречное освещение.
- И) Применение успокоительных средств не рекомендуется. В случае назначения успокоительных средств их прием должен проходить под наблюдением ветеринара.

Комплектация/раскомплектация животных

1. При комплектации/раскомплектации груза (живых животных) должны выполняться следующие требования:

- А) Защита живых животных от воздействия неблагоприятных внешних факторов.
- В) Животные не должны оставаться без необходимости на открытом воздухе.
- С) Перемещать животных в зону комплектации и из нее необходимо бережно и осторожно.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Д) Животные должны помещаться в зону комплектации в последнюю очередь, после всех остальных грузов, непосредственно перед вылетом воздушного судна (в первую очередь после прилета воздушного судна);

Е) Нельзя помещать животных (за исключением рыбы) в закрытые средства пакетирования;

Ф) Клетка с животным должна вентилироваться минимум с 3-х сторон при ее комплектации на паллете;

Г) Тяжеловесные и другие грузы, которые могут вызвать повреждение клетки с животным, не должны комплектоваться сверху на нее.

Н) Контейнеры для перевозки живых животных перед перемещением из зоны комплектации к воздушному судну должны быть проверены на предмет того, что контейнер заперт, отсутствуют видимые повреждения, отсутствуют утечки жидкости и животное находится в норме.

2. В грузовой манифест, стандартное сообщение о движении груза (животного) ответственный сотрудник обслуживающей компании должен внести код специальной обработки AVI.

3. Заполненный NOTOC сотрудник обслуживающей компании должен предоставить экипажу воздушного судна до вылета рейса. На основании информации, указанной в NOTOC, экипаж принимает необходимые меры по обеспечению надлежащих условий в салоне воздушного судна (надлежащая температура и вентиляция в процессе авиаперевозки).

Погрузка/разгрузка животных в воздушное судно

1. При загрузке контейнеры с животными не должны находиться на открытом воздухе. При задержке вылета рейса груз должен быть доставлен на грузовой терминал и помещен в надлежащие условия на время задержки.

2. Перевозка животных осуществляется в отапливаемых багажно-грузовых отсеках воздушного судна. Исключением является перевозка рыбы, ракообразных, червей и выполнение требований отправителя к температурному режиму перевозки животного, указанных в грузовой авианакладной. Необходимо защищать животных во время погрузки от шумов, выхлопных газов, сильного ветра, прямых солнечных лучей.

3. При загрузке грузов в невентилируемый багажно-грузовой отсек время полета не должно превышать 4 часа, и при этом багажно-грузовой отсек должен быть загружен только на 2/3 от его общего объема.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

4. Контейнеры с животными не должны грузиться прямо на пол воздушного судна, необходимо использовать изолирующий материал, настил из досок или паллеты для защиты от холода.

5. Во избежание протечки жидкости грузов в багажно-грузовом отсеке воздушного судна под контейнер с живыми животными должна быть подстелена пластиковая пленка или брезент.

6. В случае перевозки контейнеров с животными на паллетах, паллеты запрещено накрывать плёнкой! Исключение составляют рыбы и моллюски.

7. Контейнера с животными размещаются в багажно-грузовых отсеках воздушного судна таким образом, чтобы вентиляционные отверстия были полностью открыты.

8. Размещение контейнеров с животными должно предотвращать сдвиг, наклон или падение другого груза на контейнер с животными.

9. Животные не должны перевозиться вблизи грузов, которые могут быть опасными для их здоровья:

А. Запрещено загружать более 200 кг сухого льда в один багажно-грузовой отсек с живыми животными. Пары, испаряемые сухим льдом, тяжелее воздуха, концентрируются в нижнем уровне багажно-грузового отсека, поэтому животные должны размещаться выше уровня упаковки, содержащей сухой лед. В остальных случаях отсутствуют ограничения по максимальному количеству при перевозке сухого льда в качестве груза.

В. Запрещено загружать в один багажно-грузовой отсек с животными криогенные (охлаждающие) жидкости, такие как жидкий аргон и жидкий азот.

С. Запрещена перевозка в одном багажно-грузовом отсеке живых животных и токсических веществ и инфекционных веществ.

10. Животные не должны размещаться в непосредственной близости с продуктами питания, если эти продукты негерметично закрыты.

11. Животные, имеющие хороший нюх, не должны размещаться вблизи человеческих останков (HUM).

12. Если самцы и самки животных загружаются в один и тот же отсек, они должны находиться как можно дальше друг от друга.

13. Запрещено размещать контейнеры с живой рыбой у стен багажно-грузового отсека.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

14. Животные, являющиеся природными врагами, например, кошки и собаки, могут загружаться в один багажно-грузовой отсек только при условии, что исключен их визуальный контакт.

15. Контейнеры с животными должны быть зашвартованы в целях исключения случаев их смещения в багажно-грузовом отсеке воздушного судна в процессе перевозки.

16. Перевозка животных в закрытых контейнерах запрещена.

17. При обнаружении сотрудником обслуживающей компании, ответственным за загрузку/разгрузку груза, просачивания или вытекания жидкости, загрязняющие пол или стены воздушного судна, он должен немедленно поставить в известность представителя перевозчика и командира воздушного судна для принятия соответствующих мер.

18. При перевозке животных свет в багажно-грузовом отсеке должен быть выключен. Исключение составляет перевозка птицы.

2.4.9. Перевозка скоропортящегося груза

Общие положения

1 К скоропортящимся относятся такие грузы, которые в обычных условиях, т.е. без соответствующего охлаждения и поддержания оптимальных температур и влажности, легко подвергаются порче и поэтому требуют соблюдения особых условий хранения и транспортировки.

2 Скоропортящиеся грузы могут быть разделены на следующие группы:

А. Продукты растительного происхождения: овощи и фрукты, ягоды, плоды цитрусовых.

В. Продукты животного происхождения: мясо животных и птиц, рыба и морепродукты, охлажденные и копченые, яйца, в том числе инкубаторные, икра.

С. Продукты переработки: масло, жиры, замороженные фрукты и овощи, колбасные изделия, консервы, мясопродукты, сыры, молочные продукты.

Д. Живые растения, цветы, саженцы, клубни, семена.

Е. Живой рыбопосадочный материал: мальки, сеголетки, живая икра.

Ф. Кровь консервированная, вакцины, сыворотки, медицинские и биологические препараты, живые человеческие органы, замороженные эмбрионы.

3. Все страны имеют свои законы, регулирующие импорт-экспорт скоропортящихся товаров. Законы предусматривают медицинский и карантинный контроль. Перечень запретов и ограничений, касающихся перевозки

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

скоропортящихся грузов в разные страны, приведен в разделе «Information by countries»/ «Информация по странам» в Правилах ТАСТ (The Air Cargo Tariff) ИАТА. Ответственность за выполнение требований этих законов несет отправитель и его агент.

4. К перевозке воздушным транспортом допускаются только доброкачественные скоропортящиеся грузы, которые в процессе транспортировки не потеряют своих качеств.

5. Скоропортящиеся грузы могут быть приняты к транспортировке с сопровождающим.

6. Перевозка скоропортящихся грузов производится, как правило, прямыми рейсами. В исключительных случаях с предварительного согласия аэропорта трансфера разрешается принимать к перевозке скоропортящиеся грузы с одной перегрузкой в пути следования.

7. При подготовке скоропортящихся грузов к перевозке необходимо руководствоваться нормативным документом ИАТА «Perishable Cargo Manual», требованиями ФАП и требованиями настоящей главы.

Прием скоропортящегося груза к перевозке

1. Отправитель или его агент обязан согласовать перевозку скоропортящегося груза с Перевозчиком или его агентом.

2. Скоропортящиеся грузы принимаются к перевозке при обязательном бронировании груза на соответствующий рейс Авиакомпаний.

3. Скоропортящийся груз должен быть доставлен отправителем или его агентом в аэропорт отправления как можно позже ко времени вылета рейса, но не позднее установленного Перевозчиком или его агентом срока приема к перевозке и комплектации груза на рейс. В аэропорту назначения получатель должен как можно быстрее получить скоропортящийся груз после прибытия рейса.

4. Запрещен прием к перевозке скоропортящегося груза в составе объединенного груза, т.е. вместе с другими категориями груза по одной грузовой накладной.

5. Скоропортящиеся грузы принимаются к перевозке по предъявлении отправителем удостоверений качества или сертификатов установленной формы. На скоропортящиеся грузы животного происхождения отправитель обязан предоставить ветеринарные свидетельства (удостоверения) или сертификаты. Из местностей, объявленных под карантином, скоропортящиеся грузы принимаются к перевозке по предъявлении отправителем карантинных документов.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Удостоверения качества (сертификаты) предъявляются отправителем отдельно на каждую грузовую отправку.

6. Отправителю необходимо предоставить информацию о максимальных сроках транспортировки грузов и технические требования к их обслуживанию (температурный режим) в Заявке грузоотправителя. Эту информацию необходимо вносить в авианакладную в графу «Информация по обработке груза/Handling information» и нанести на упаковки с грузом. На грузовые места также должны быть нанесены точные адреса грузоотправителя и грузополучателя.

7. Перевозчик вправе отказать в приеме к перевозке скоропортящихся грузов при отсутствии возможности соблюдения требований, указанных в авианакладной в графе «Информация по обработке груза/Handling information», а именно:

- А. Надлежащих условий хранения груза.
- В. Соответствующего температурного режима при перевозке в багажно-грузовых отсеках воздушного судна.
- С. Максимальных сроков транспортировки (с учетом времени обработки груза в аэропорту назначения).

Маркировка и упаковка

1. Каждое место скоропортящегося груза должно быть снабжено стандартным ярлыком «PERISHABLE» / «СКОРОПОРТЯЩИЙСЯ».

2. При необходимости, упаковки и контейнеры со скоропортящимся грузом должны быть также снабжены стандартным ярлыком с указанием ориентации и размещения груза «THIS WAY UP»/ «ЭТОЙ СТОРОНОЙ ВВЕРХ».

3. Скоропортящиеся грузы должны быть упакованы в стандартную тару, отвечать требованиям технических условий, что подтверждается качественным удостоверением.

4. Наиболее распространенным методом поддержания определенного температурного уровня является использование сухого льда внутри упаковки или между упаковками при их загрузке в контейнер или на паллеты. Сухой лед нельзя использовать при отправке живых цветов, фруктов и овощей.

Обработка скоропортящегося груза

1. Скоропортящийся груз должен быть, насколько возможно, защищен от солнца и других интенсивных источников тепла.

2. При хранении и погрузке упаковок со скоропортящимся грузом необходимо обеспечить естественную или искусственную вентиляцию.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

3. При использовании зоны хранения с контролируемым температурным режимом (холодильные и морозильные камеры) скоропортящийся груз следует хранить в таких помещениях в течение наиболее возможного длительного периода времени до момента погрузки его в воздушное судно или выдачи грузополучателю.

4. Живые человеческие органы / кровь (LHO) необходимые для спасения жизни, должны обрабатываться с чрезвычайной срочностью.

5. В случае задержки рейса, которым перевозится скоропортящийся груз, следует принять все возможные меры для того, чтобы избежать порчи груза.

6. При заполнении грузового манифеста скоропортящиеся грузы обозначаются соответствующими кодами IATA:

PER - скоропортящийся груз. EAT- пищевые продукты.

HEG - яйца.

ICE - сухой лед.

LHO - живые человеческие органы/кровь.

WET- влажный груз, находящийся в негерметичном контейнере.

7. Подробная информация о скоропортящемся грузе должна быть включена в «Информацию о специальном грузе командиру корабля» «Special Load Notification to Captain» (NOTOC), где в графе «Дополнительная информация» должны быть указаны максимальные сроки транспортировки груза и требования к его обслуживанию.

Погрузка и размещение скоропортящегося груза в багажно-грузовых отсеках воздушного судна

1. Цветы следует укладывать так, чтобы избежать непосредственного контакта с полом и стенками багажного отсека. На упаковки с цветами запрещено ставить такие упаковки с грузом, которые могут вызвать их повреждение.

2. При загрузке свежих фруктов и овощей в средства пакетирования необходимо наличие между упаковками воздушного пространства. Это требование особенно важно при загрузке свежих фруктов и овощей с повышенным содержанием влаги.

3. Инкубаторные яйца запрещено размещать вблизи оксида углерода - сухого льда (ICE) и криогенных жидкостей (RCL).

4. Живые человеческие органы/кровь (LHO) должны быть отдельно размещены от человеческих останков (HUM).

Повреждение или полная порча скоропортящегося груза

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

1. Перевозчик имеет право реализовать скоропортящийся груз в установленном порядке, не ожидая решения отправителя, если задержка с реализацией грузов может привести к его порче или полной невозможности использования его по назначению. О реализации этих грузов Перевозчик обязан поставить в известность отправителя и получателя.

2. В случае порчи груза следует прекратить перевозку и выгрузить груз. В этом случае необходимо информировать об этом отправителя и получателя для принятия согласованного решения, и выполнения необходимых действий. Если Перевозчиком принято решение избавиться от скоропортящегося груза, должны быть выполнены следующие стандартные процедуры:

Если груз выгружен и перевозка прекращена в аэропорту первоначального отправления, то следует сообщить об этом отправителю и организовать возврат груза.

3. При возникновении необходимости уничтожить испорченный груз, следует запросить разрешение и/или обеспечить контроль местных здравоохранительных и/или карантинных государственных органов, если это предусмотрено местными законами и правилами.

2.4.10. Перевозка человеческих останков

Прием к перевозке гробов с человеческими останками

1. Гробы с человеческими останками принимаются к перевозке при условии предъявления отправителем следующих документов:

- свидетельство о смерти;
- справка санитарных органов об отсутствии с их стороны препятствий к перевозке;
- справкой о запайке гроба;
- для кремированных останков - свидетельством о кремации.

2. Организации, осуществляющие ритуальный сервис и организующие отправку груза, несут ответственность за предоставление необходимых документов для отправки человеческих останков.

3. Человеческие останки в гробах принимаются к перевозке по условной массе 200 кг. В графе авианакладной «Chargeable Weight / Оплачиваемый вес» в качестве веса, подлежащего оплате, указывается вес 200 кг, независимо от фактического веса груза. В случае перевозки груза 100 (дети до 12 лет) в графе

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

авианакладной «Chargeable Weight / Оплачиваемый вес» в качестве веса, подлежащего оплате, указывается вес 100 кг.

4. Человеческие останки не должны приниматься к перевозке в составе консолидированного груза.

5. К перевозке воздушным транспортом допускаются:

А. Металлические или обшитые листовым металлом деревянные гробы, тщательно запаенные, вложенные в деревянные ящики; свободное пространство между металлическим гробом и деревянным ящиком должно быть засыпано опилками, углем, торфом или известью. К внешней упаковке должны быть приделаны крепкие ручки.

В. Урны с прахом эффективно защищенные против поломок и упакованные в крепком надежном внешнем контейнере.

6. Имеются ограничения по габаритам (размерам) гробов, принимаемых к отправке, в зависимости от типа ВС. (210*80*60)

Отправление и перевозка

1. Человеческие останки, как правило, перевозятся с сопровождающим.

Сопровождающий должен иметь пассажирский билет. При отправке человеческих останков без сопровождающего отправитель обязан предоставить гарантийное письмо или телеграмму, заверенную почтамтом города назначения, гарантирующую получение груза в конечном пункте перевозки.

2. Данные о грузе, содержащем человеческие останки, должны включаться в сообщение NOTOC. Авианакладная и грузовой манифест должны содержать код специальной обработки "HUM".

3. Сопроводительные документы должны быть прикреплены к авиагрузовой накладной, а не к упаковке.

4. Погрузка человеческих останков в пассажирские воздушные суда производится до посадки пассажиров, выгрузка их в аэропорту назначения производится после высадки пассажиров и выгрузки багажа.

5. Проведение официальных проводов, встреч и обрядов при погрузке и выгрузке из воздушных судов человеческих останков запрещается.

6. Перевозка гробов, и человеческих останков в пассажирском салоне запрещается.

2.4.11. Тяжеловесный и негабаритный груз

1) Место груза, массой более 80 кг считается тяжеловесным.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

2) Негабаритным считается груз, размеры места которого превышают габаритные размеры загрузочных люков воздушных судов.

3) Максимальные габариты допустимых к перевозке грузов оговорены в таблицах по типам ВС, максимальный вес груза установлен: 200 кг на прямых рейсах, 150 кг на трансферных. Примечание: На международных пассажирских рейсах масса одного места груза не должна превышать 80 кг.

4) Возможность отправки тяжеловесного и габаритного груза, требующая специального погрузочно-разгрузочного оборудования, отправитель обязан согласовать с Перевозчиком.

5) Перевозчик или его Агент по мере поступления заявок на отправку тяжеловесного и габаритного груза делает предварительные запросы в аэропорт отправления, назначения на возможность обработки данного груза. Без их подтверждения грузы не бронируются и не принимаются к перевозке.

6) При оформлении перевозочных документов для таких грузов используются следующие коды:

А. "BIG" для предметов, загружаемых на два или более паллета.

В. "ONG" для предметов, загружаемых на один или более паллет и выступающих за их контуры.

С. "NEA" для предметов, весящих более 80 кг, которые будут загружены в грузовой отсек, без использования средств пакетирования для всего или части маршрута их перевозки.

Обработка тяжеловесных и негабаритных грузов

1. Тяжеловесные и габаритные грузы должны быть упакованы в крепкую, надежную тару и снабжены надежными крепкими ручками для их перемещения и загрузки, при указании габаритов грузового места размеры указываются с учетом ручек. Тара тяжеловесных грузов должна быть рассчитана на нагрузку, равную массе груза, с учетом коэффициента перегрузок.

2. Тяжеловесные и габаритные без тары (электромоторы, двигатели и др.) принимаются к перевозке, если это разрешено техническими условиями их транспортировки. Они должны быть смонтированными на специальных деревянных паллетах, либо снабжены прокладочным материалом в виде деревянных брусков или досок с таким расчетом, чтобы нагрузка на пол воздушного судна не превышала установленной нормы и обеспечивала возможность работы подъемников.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

3. Для безопасной перевозки груза, предотвращения смещения груза в грузовом отсеке воздушного судна во время полета грузоотправитель должен обеспечить наличие специальных средств загрузочного и швартовочного оборудования (распределители нагрузок, ремни, веревки, фитинги и т.д.).

4. При транспортировке тяжеловесных и негабаритных грузов, в вопросах загрузки, швартовки и расчета упорных страховочных стенок следует руководствоваться инструкциями по загрузке, разгрузке, швартовке и перевозке грузов в соответствующих типах воздушных судов.

5. При перевозке данной категории грузов следует оформить и передать на борт сообщение о специальном грузе NOTOC.

2.4.12. Перевозка авиапочты

Общие положения

1. Общество осуществляет перевозку почты только на внутренних рейсах в соответствии с Правилами перевозками почты по воздушным линиям (утверждены приказом Министерства Гражданской Авиации и Министерства связи СССР №206/457 от 27.12.82).

2. По договору воздушной перевозки почты Общество обязано принять, своевременно и в сохранности доставить вверенную им почту в пункты назначения и выдать предприятиям связи, а предприятия связи обязуются оплатить перевозку почты в установленном порядке и принять ее в пункте назначения.

3. Авиапочта является высокоприоритетной перевозкой. Максимальное количество авиапочты, подлежащее обработке по каждому вылету, должно быть специально определено для каждого рейса на основе статистических данных и соответствующей свободной емкости, бронируемой в воздушном судне.

4. Сроки доставки и приема почты устанавливаются предприятиями связи и Обществом в заключаемых договорах.

Упаковка

1. Почта должна отправляться в закрытых упаковках (конверты, мешки), должным образом внесенных в список, кроме таких пакетов, которые можно отправлять открытыми.

2. Разрешается принимать к отправке воздушными судами без упаковки в мешки (в том числе и принятые к пересылке комбинированным способом) авиапосылки, упакованные в строгом соответствии с Почтовыми правилами.

Маркировка

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Каждый почтовый мешок должен быть снабжен ярлыком (биркой), указывающим номер отправки, почтовые отделения отправки и назначения, аэропорт назначения и общий вес мешка.

Приём почты к перевозке

1. Предприятия связи обязаны предъявить, а Общество принять почту к воздушной перевозке в сроки, установленные в договорах.
2. Перевозимая почта оформляется для перевозки почтовым отделением. Она должна быть должным образом упакована, маркирована и оформлена.
3. Поврежденная почта к перевозке не принимается. Непринятая к перевозке почта возвращается в почтовое отделение.
4. После оформления и прохождения процедуры предполётного досмотра почта доставляется в сортировочный центр, находящийся в аэропорту отправления.
5. Перевозка опасных грузов почтой запрещается, за исключением тех, которые перечислены в ТИ ИКАО и DGR ИАТА.

Документация

1. Почтовые документы (два экземпляра общей накладной вместе с первыми экземплярами приписанных к ней отдельных накладных и перечней) вкладываются в специальные конверты отдельно для каждого пункта посадки воздушного судна. Отдельные накладные на страховую почту вкладываются в конверт сверху общей накладной. На конверте с левой стороны указываются: аэропорт назначения почты, номер рейса и воздушного судна, наименование предприятия связи, отправляющего почту, и количество накладных, перечней, вложенных в конверт. На конверте с правой стороны указываются: количество почтовых отправлений и вещей по видам, итог и общая масса почты.
2. Сведения, указанные на конверте, подписываются работником связи и заверяются оттиском календарного штампа.
3. Ответственность за полное и правильное вложение в конверт общих и отдельных накладных возлагается на предприятие связи, отправляющее почту, а за сохранность при транспортировке и сдачу в пункте назначения конверта с документами на Авиакомпанию.

Доставка почты к ВС

1. Согласно договорам, с агентами по продаже почтовых перевозок Общество принимает полную ответственность за авиапочту от момента получения почты и сопроводительных документов от сортировочного центра отправки до

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

момента доставки по тем же самым документам сортировочному центру получения.

2. Сотрудники СОП и АР (в базовом аэропорту) или обслуживающая компания СОПП (во внебазовых аэропортах), по информации сортировочного центра, перед отправкой рейса готовят перевозочный документ - почтовую ведомость, в которой указывается наименование, количество почтовых отправок, а также номер рейса, аэропорт отправления и назначения.

3. При приёме почты к перевозке от сортировочного пункта нужно убедиться, что:

- мешки с почтой, пакеты, конверты и т.д. находятся в хорошем состоянии,

правильно;

- маркированы и запечатаны (опломбированы);

- количество мест почты соответствует сопроводительным документам и почтовой ведомости.

4. Доставленную под борт ВС почту принимает ответственный за загрузку член экипажа, пересчитывая и сверяясь с записями в почтовой ведомости.

Обработка прибывшей почты

1. Прибывшая почта должна соответствовать данным, указанным в почтовой ведомости.

2. По прилету рейса прибывшая авиапочта должна быть сдана под роспись в перевозочном документе сотруднику сортировочного центра без задержки.

3. В случае прибытия авиапочты без документов сотрудник сортировочного центра в присутствии агента по наземному обслуживанию должен составить акт.

Неисправности при перевозке почты

1. Неисправности и запросы должны быть обработаны в соответствии с общими принципами и определенными инструкциями, содержащимися в этом Руководстве, представитель Предприятия или грузовой агент по обработке почты должен сообщать обо всех неисправностях при перевозке почты.

2. Авиапочта без документов или ярлыков может быть квалифицирована как не доставленная в срок, неправильно выгруженная или засланная.

3. Если документы на авиапочту (или ярлыки) отсутствуют, необходимо:

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

а) Ответственному за загрузку члену экипажа и агенту по наземному обслуживанию проследовать в сортировочный центр для составления акта.

б) Отправить радиограмму об отсутствии документов (ярлыков) на авиапочту в аэропорт отправления, указав подробности ее отправки.

4. Авиапочта, состояние которой указывает на возможное повреждение или имеющую место кражу, не должна приниматься у почтового отделения. Если предполагаемые повреждение или кража обнаруживаются после получения авиапочты в пункте загрузки, то такую почту необходимо немедленно сдать в сортировочный центр аэропорта для переупаковки с соответствующим составлением документов.

5. Обо всех случаях обнаружения неисправностей необходимо немедленно сообщать представителю Общества во внебазовом аэропорту. В любом случае составление акта о неисправностях обязательно.

2.5. Инструкции по контролю за массой и центровкой ВС

2.5.1. Методы, процедуры и должностные лица, ответственные за расчет масс и центровок ВС.

На данный момент существует несколько способов расчета масс и центровок для самолетов Ан-24, Ан-26, L410UVP-E20:

1. Система расчета, основанная на применении специально разработанных и сертифицированных компьютерных программ.

При использовании этого метода расчета, в специальные поля программы вносят данные по количеству пассажиров, багажа и груза, топлива необходимого на полет. С целью создания оптимальной эксплуатационной центровки, программа сама определяет расположение пассажиров в салоне самолета и распределяет груз и багаж по передним и задним багажным отсекам.

2. Графическая система расчета.

Это наиболее распространенный метод, при котором центровка определяется путем прокладки вертикальных и горизонтальных линий, соответствующих определенному количеству пассажиров, сидящих на своих местах, багажу и грузу.

Индексная система расчета, при которой каждому конкретному весу (вес снаряженного самолета без топлива, весу пассажиров, количеству топлива на взлете, весу багажа и груза) соответствует свой индекс. Путем сложения этих весов и индексов определяется взлетный вес и центровка самолета.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Процедура определения взлетной массы и центровки сводится к следующему: экипаж в процессе предполетной подготовки, на основании анализа метеорологической и радионавигационной обстановки, сообщает диспетчеру по загрузке информацию о заправке ВС на полет и значение предельной коммерческой загрузки.

Все дальнейшие необходимые расчеты по определению взлетного веса и центровки ВС, производятся в отделе перевозок аэропорта. Ответственность за загрузку и центровку возлагается на сотрудника отдела перевозок. Контроль загрузки ВС осуществляется: на Ан-24/26 - бортпроводником, на Л-410 - вторым пилотом. В аэропортах, где в отделе перевозок отсутствует методика и специально обученный персонал по расчету взлетных масс и центровок различных ВС, данная обязанность и ответственность, согласно РЛЭ возлагается на второго пилота.

2.5.2. Порядок использования каждой нормативной и/или фактической массы.

Для каждого типа ВС существуют определенные в РЛЭ значения нормативных масс и центровок, которые необходимо учитывать при расчетах, такие как: значение максимальной коммерческой загрузки для данного типа; эксплуатационный диапазон центровок; максимальное количество заправки топливом; значение максимального посадочного веса; значение максимального взлетного веса.

При расчете взлетных масс и центровок, необходимо следить, чтобы значение соответствующих фактических масс не превышало нормативных значений.

Способ расчета соответствующих масс пассажиров, багажа и груза

Для обеспечения расчетов фактической загрузки самолета при регистрации пассажиров происходит взвешивание только багажа. Для подсчета общего веса пассажиров введено определенное значение массы пассажиров.

В осенне-зимний период (с последнего воскресенья октября по последнюю субботу марта) вес пассажира равняется 80 кг, в осенне-летний период (начало последнее воскресенье марта конец последняя суббота октября) оно составляет 75 кг.

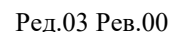
Взвешивание и оформление груза на рейс происходит на грузовом складе. Решение о размещении груза на самолете принимается исходя из конкретных условий (вес, габариты, характер груза и т.п.) и, если это позволяет предельная коммерческая загрузка.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Порядок внесения изменений в «последнюю минуту»

Часто возникают ситуации, когда после окончания регистрации и посадки пассажиров на борт ВС (перевозочные документы уже полностью оформлены, центровка и взлетная масса рассчитаны) необходимо произвести досадку на борт опоздавших пассажиров (желающих вылететь данным рейсом) и внести изменения в сводно-загрузочную ведомость. В случае неявки на борт пассажиров работник СОП вносит изменения в сводно-загрузочную ведомость.

Работник СОП согласовывает с экипажем изменения в значении фактической коммерческой загрузки и, если полученное значение не превышает значения предельной коммерческой загрузки, вносит соответствующие изменения. Чтобы не переделывать уже готовые перевозочные документы, в сводно-загрузочной ведомости и центровочном графике предусмотрены специальные поля для внесения изменений в последнюю минуту. Все изменения в сводно-загрузочной ведомости работник СОП заверяет своей подписью.





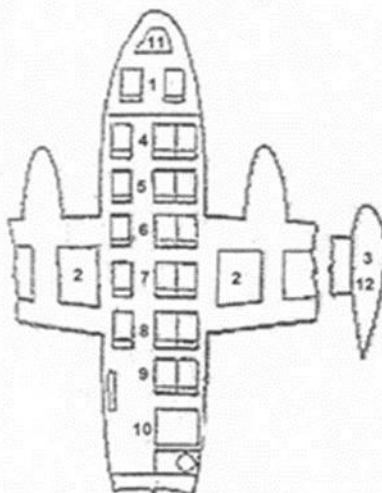
Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

ЦЕНТРОВОЧНЫЙ ГРАФИК САМОЛЕТА L-410 UVP-E20 (17 КРЕСЕЛ)

№ РЕЙСА	МАРШРУТ ПОЛЕТА		
АЭРОПОРТ ВЫЛЕТА	ПУНКТ ПОСАДКИ		
ДАТА	КОМАНДИР ВС		
№ САМОЛЕТА			
МАССА ПУСТОГО САМОЛЕТА, КГ	ЦЕНТРОВКА ПУСТОГО САМОЛЕТА С ВЫПУЩЕННЫМ ШАССИ, % САХ		
МАССА ЭКИПАЖА, КГ	МАКСИМАЛЬНАЯ ДОПУСТИМАЯ ВЗЛЕТНАЯ МАССА, КГ		
МАССА ТОПЛИВА, КГ	МАКСИМАЛЬНАЯ ДОПУСТИМАЯ ПОСАДОЧНАЯ МАССА, КГ		
ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ МАССА, КГ	МАКСИМАЛЬНАЯ ДОПУСТИМАЯ КОММЕРЧЕСКАЯ НАГРУЗКА, КГ		
ДОПУСТИМАЯ КОММЕРЧЕСКАЯ ЗАГРУЗКА, КГ			
ВИД ЗАГРУЗКИ	МАКС. ЗАГР. КГ.	ФАКТ. ЗАГР. КГ.	ЦЕНА 1 ДЕЛЕН
1 ЭКИПАЖ	200		80
2 ТОПЛИВО ОСН. БАКИ	1000		100
3 ТОПЛИВО КОНЦ. БАКИ	300		200
4 1 РЯД ПАСС. КРЕСЕЛ	300		75
5 2 РЯД ПАСС. КРЕСЕЛ	300		75
6 3 РЯД ПАСС. КРЕСЕЛ	300		225
7 4 РЯД ПАСС. КРЕСЕЛ	300		75
8 5 РЯД ПАСС. КРЕСЕЛ	300		75
9 6 РЯД ПАСС. КРЕСЕЛ	200		75
10 ЗАДНИЙ БАГАЖНИК	215		75
11 ПЕРЕДНИЙ БАГАЖНИК	100		25
12 КОНЦЕВЫЕ БАКИ	60		



ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ МАССА, КГ	
КОММЕРЧЕСКАЯ ЗАГРУЗКА, КГ	
ВЗЛЕТНАЯ МАССА, КГ	
РАСХОДУЕМОЕ ТОПЛИВО, КГ	
ПОСАДОЧНАЯ МАССА, КГ	

ПОДПИСЬ	ДАТА
ФОРМУ ЗАПОЛНИЛ	
ГРАФИК ПРОВЕРИЛ	
КОМАНДИР ВС	



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

ЦЕНТРОВОЧНЫЙ ГРАФИК САМОЛЕТА Ан-26-100 /зав № 83-04/ (на 44 места)									
№ рейса				☒ пуст. сам.					
А/П вылета		Пункт посадки		Влияние снаряж.					
Дата		Время		☒ снаряж. сам.					
№ самолета						Масса, кг			
☒ снаряженного самолета % САХ		17,0 20 25 30							
Наименование шкал и максимальная нагрузка по шкалам		Масса снаряженного самолета в тоннах		16,0 16,5 17,0		Пуст.			
						Снаря-			
						женного			
Экипаж		4 чел.		1 чел.					
Топливо		5500 кг		Нет делений					
Гардероб передний		150 кг		50 кг					
Багажники (передние)		500 кг		50 кг					
Буфет		150 кг		50 кг					
Пасс. 1 ряд		4 чел.		2 чел.					
Пасс. 2, 3 ряды		8 чел.		8 чел.					
Пасс. 4 ряд		4 чел.		4 чел.					
Пасс. 5 ряд		4 чел.		2 чел.					
Пасс. 6 ряд		4 чел.		2 чел.					
Пасс. 7 ряд		4 чел.		1 чел.					
Пасс. 8 ряд		4 чел.		1 чел.					
Пасс. 9 ряд		4 чел.		1 чел.					
Пасс. 10 ряд		4 чел.		1 чел.					
Пасс. 11 ряд		4 чел.		1 чел.					
44 чел. вместе		44 чел. 3300кг		44 чел.					
Гардероб задний		200 кг		50 кг					
Взлетная масса, кг		24		22		22		Взлетная масса самолета в тоннах	
Взлетная X % САХ		20		20		20			
Расходимость топлива, кг		18		18		18			
Посадочная масса, кг									
Посадочная X % САХ									
Сдвиг X вперед от уборки шасси в %САХ		3,4 3,2 3,0 2,8 2,6							
Фамилия		Рассвет		Провер.		К.Э.			
Результат									



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

ЦЕНТРОВОЧНЫЙ ГРАФИК САМОЛЕТА АН-26-100 / зав № 83-04/ (на 32 места)									
№ рейса				X пуст. сам.					
А/П вылета		Пункт посадки		Влияние снаряж.					
Дата		Время		X снаряж. сам.					
№ самолета				Масса, кг					
X снаряженного самолета % СЛХ		17,0 20 25 30		Пуст.					
Наименование шкал и максимальная нагрузка по шкалам		Масса снаряженного самолета в тоннах		16,5		Снаря- -ния			
				16,0		Снаря- -ного			
						Фактическая нагрузка			
Экипаж	5 чел.			1 чел.					
Топливо	5500 кг	Нет делений							
Гардероб передний	150 кг			50 кг					
Багажники (передние)	500 кг			50 кг					
Буфет	150 кг			50 кг					
Пасс. 1 ряд	4 чел.			2 чел.					
Пасс. 2, 3 ряды	8 чел.			8 чел.					
Пасс. 4 ряд	4 чел.			4 чел.					
Пасс. 5 ряд	4 чел.			2 чел.					
Пасс. 6 ряд	4 чел.			2 чел.					
Пасс. 7 ряд	4 чел.			1 чел.					
Пасс. 8 ряд	4 чел.			1 чел.					
Дистанция, м Направление отсчета, цена деления	10								
	11								
	12								
	13								
Взлетная масса, кг						Взлетная масса самолета в тоннах			
Взлетная X % СЛХ									
Расходуемое топливо, кг									
Посадочная масса, кг									
Посадочная X % СЛХ									
		15% 20% 25% 30% СЛХ							
		24 22 20 18							
		Сдвиг X вперед от уборки шасси в %СЛХ		3,4 3,2 3,0 2,8 2,6					
		Фамилия		Расчет.		Провер.		К.Э.	
		Роспись							



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

ЦЕНТРОВОЧНЫЙ ГРАФИК САМОЛЕТА Ан-26-100 /зав № 83-04/ (на 16 мест)										
№ рейса				X пуст. сам.						
А/П вылета		Пункт посадки		Влияние снаряж.						
Дата		Время		X снаряж. сам.						
№ самолета				Масса, кг						
X снаряженного самолета % САХ				17,0	20	25	30	Пуст.		
Наименование шкал и максимальная нагрузка по шкалам				Масса снаряженного самолета в тоннах			Снаряж.			
				16,5			Снаряж.			
				16,0			Фактическая нагрузка			
Экипаж	5 чел.					← 1 чел.				
Топливо	5500 кг	Нет делений								
Гардероб передний	150 кг					← 50 кг				
Багажники (передние)	500 кг					← 50 кг				
Буфет	150 кг					← 50 кг				
Пасс. 1 ряд	4 чел.					← 2 чел.				
Пасс. 2, 3 ряды	8 чел.					← 8 чел.				
Пасс. 4 ряд	4 чел.					← 4 чел.				
Дистанция, м Направление отсчета, цена деления	200кг	8								
		9								
		10								
		11								
		12								
		13								
	100кг									
Взлетная масса, кг							Взлетная масса самолета в тоннах			
Взлетная X % САХ										
Расходимость топлива, кг										
Посадочная масса, кг										
Посадочная X % САХ										
Сдвиг X вперед от уборки шасси в %САХ			3,4	3,2	3,0	2,8	2,6			
Фамилия		Рассчит.		Провер.		К.Э.				
Роспись										



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

ЦЕНТРОВОЧНЫЙ ГРАФИК САМОЛЕТА АН-24, 48 МЕСТ (С ОДНОЩЕЛЕВЫМ ЗАКРЫЛКОМ)												
Масса, кг	снаряж. самолета	+	1	3	8	8	3	№ рейса 1371		№ самолета 21650		
	экипажа	+			2	4	0	Маршрут Киев - Брянск - Москва				
	б./пр., прод	+			1	2	0	Аэропорт первой пос. Брянск				
	топлива	+			2	3	4	7	Дата 01.05.80		Время 8 ч. 20 мин.	
	допуст. взлетная		2	1	0	0	0	Командир ВС Иванов				
	эксплуатационная	-	1	6	5	9	0					
пред. комм. загрузки			=	4	4	1	0					
Вид загрузки		Макс. загр., чел (кг)	Цена деления, кг	$\bar{X}$ снаряж. сам. 14,0 M снаряж. сам., Т 13,5						Фактич. комм. загр., кг		
Экипаж		2-5 ч.	80 кг					240				
б./пр., продукты		120 кг	40 кг					120				
Вода для впрыска		68 кг		На центровку не влияет								
Пассажиры 48 чел.		3840	3840							3 8 4 0		
Пассажиры	1-2 ряд	8 чел.	160 кг									
	3-4 ряд	8 чел.	160 кг									
	5-6 ряд	8 чел.		На центровку не влияет								
	7-8 ряд	8 чел.	160 кг									
	9-10 ряд	8 чел.	160 кг									
	11-12 ряд	8 чел.	80 кг									
	13 ряд	0-4 ч.	80 кг									
Багажник №1		1500 кг	100 кг	бг. мск. 100/10; гр. мск. 100/1						2 0 0		
Багажник №2		600 кг	50 кг									
Багажник №3		570 кг	50 кг	бг. бр. 100/10; гр. бр. 100/2						2 0 0		
Топливо		3950 кг		На центровку не влияет								
Перемещ. груза 1-3			>50 кг									
								Итого		4 2 4 0		
Масса, кг	эксплуатационная	+	1	6	5	9	0					
	комм. загр.	+		4	2	4	0					
	взлетная	=	2	0	8	3	0					
	расхода топл.	-		1	0	0	0					
	посадочная	=	1	9	8	3	0					
$\bar{X}$ %САХ	взлетная с топл.		31,7									
	посадочная с топл.		31,4									
	пос. с топл. шасси убр.		26,25									
АН-24 с двухщел. закрылком												
Подписи: ДЦ						Второй пилот						
масса, кг				Фамилия		Рассчит.		Провер.		К.Э.		
Посадочная $\bar{X}$ %САХ				Роспись								



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

ЦЕНТРОВОЧНЫЙ ГРАФИК
САМОЛЕТОВ АН-24 И АН-24РВ
(грузовой вариант) Форма РЦЗ-1

№ рейса 917		Маршрут Киев-Николаев		Пункт 1 посадки Николаев	
Аэропорт вылета Киев		Время 8 4. 05 мин.		Командир воздушного судна Янров	
Дата 19.11.79г				Центр тяжести пустого самолета, % САХ	
№ самолета 914125					
Масса пустого самолета, кг (по формуляру)		1 3 7 1 0			
Масса снаряжения, кг		1 3 3			
Масса снаряженного самолета, кг		1 3 8 4 3			
Масса экипажа, кг		1 3 8 4 3			
Общая масса топлива, кг		2 2 1 7			
Эксплуатационная масса, кг		1 6 3 0 0			
Предельная коммерческая загрузка, кг					

№ шкалы	Максимальная загрузка	Центровка снаряж. с-та, % САХ	18 20 22 24	Центровка снаряженного с-та, % САХ	20,3	Фактич. загрузка, кг	
		Масса снаряженного самолета, т	14,0 13,5	Масса снаряженного самолета, кг	1 3 8 4 3		
1	Экипаж	25 чел				2 4 0	
2	Запасовки, продукты	120 кг				40 кг	
3	Вода для варки	68 кг					
На центровку не влияет							
Д И С Т А Н Ц И Я, км	1				100 кг		
	2				100 кг		
	3				150 кг	1 5 0	
	4				200 кг	8 0 0	
	5				400 кг	4 0 0	
	На центровку не влияет						
	6				1200	1 0 0 0	
	7				400 кг		
	8				200 кг	5 0 0	
	9				100 кг	3 0 0	
	10				100 кг		
	11				100 кг	3 0 0	
	12				100 кг	2 5 0	
	13				100 кг		
	14				100 кг		
15				100 кг			
16				100 кг			
17				100 кг			
18				100 кг			
19				100 кг			
20				100 кг			
21				100 кг			
22				100 кг			
23				100 кг			
24				100 кг			
25				100 кг			
26				100 кг			
27				100 кг			
28				100 кг			
29				100 кг			
30				100 кг			
31				100 кг			
32				100 кг			
33				100 кг			
34				100 кг			
35				100 кг			
36				100 кг			
37				100 кг			
38				100 кг			
39				100 кг			
40				100 кг			
41				100 кг			
42				100 кг			
43				100 кг			
44				100 кг			
45				100 кг			
46				100 кг			
47				100 кг			
48				100 кг			
49				100 кг			
50				100 кг			
51				100 кг			
52				100 кг			
53				100 кг			
54				100 кг			
55				100 кг			
56				100 кг			
57				100 кг			
58				100 кг			
59				100 кг			
60				100 кг			
61				100 кг			
62				100 кг			
63				100 кг			
64				100 кг			
65				100 кг			
66				100 кг			
67				100 кг			
68				100 кг			
69				100 кг			
70				100 кг			
71				100 кг			
72				100 кг			
73				100 кг			
74				100 кг			
75				100 кг			
76				100 кг			
77				100 кг			
78				100 кг			
79				100 кг			
80				100 кг			
81				100 кг			
82				100 кг			
83				100 кг			
84				100 кг			
85				100 кг			
86				100 кг			
87				100 кг			
88				100 кг			
89				100 кг			
90				100 кг			
91				100 кг			
92				100 кг			
93				100 кг			
94				100 кг			
95				100 кг			
96				100 кг			
97				100 кг			
98				100 кг			
99				100 кг			
100				100 кг			
101				100 кг			
102				100 кг			
103				100 кг			
104				100 кг			
105				100 кг			
106				100 кг			
107				100 кг			
108				100 кг			
109				100 кг			
110				100 кг			
111				100 кг			
112				100 кг			
113				100 кг			
114				100 кг			
115				100 кг			
116				100 кг			
117				100 кг			
118				100 кг			
119				100 кг			
120				100 кг			
121				100 кг			
122				100 кг			
123				100 кг			
124				100 кг			
125				100 кг			
126				100 кг			
127				100 кг			
128				100 кг			
129				100 кг			
130				100 кг			
131				100 кг			
132				100 кг			
133				100 кг			
134				100 кг			
135				100 кг			
136				100 кг			
137				100 кг			
138				100 кг			
139				100 кг			
140				100 кг			
141				100 кг			
142				100 кг			
143				100 кг			
144				100 кг			
145				100 кг			
146				100 кг			
147				100 кг			
148				100 кг			
149				100 кг			
150				100 кг			
151				100 кг			
152				100 кг			
153				100 кг			
154				100 кг			
155				100 кг			
156				100 кг			
157				100 кг			
158				100 кг			
159				100 кг			
160				100 кг			
161				100 кг			
162				100 кг			
163				100 кг			
164				100 кг			
165				100 кг			
166				100 кг			
167				100 кг			
168				100 кг			
169				100 кг			
170				100 кг			
171				100 кг			
172				100 кг			
173				100 кг			
174				100 кг			
175				100 кг			
176				100 кг			
177				100 кг			
178				100 кг			
179				100 кг			
180				100 кг			
181				100 кг			
182				100 кг			
183				100 кг			
184				100 кг			
185				100 кг			
186				100 кг			
187				100 кг			
188				100 кг			
189				100 кг			
190				100 кг			
191				100 кг			
192				100 кг			
193				100 кг			
194				100 кг			
195				100 кг			
196				100 кг			
197				100 кг			
198				100 кг			
199				100 кг			
200				100 кг			
201				100 кг			
202				100 кг			
203				100 кг			
204				100 кг			
205				100 кг			
206				100 кг			
207				100 кг			
208				100 кг			
209				100 кг			
210				100 кг			
211				100 кг			
212				100 кг			
213				100 кг			
214				100 кг			
215				100 кг			
216				100 кг			
217				100 кг			
218				100 кг			
219				100 кг			
220				100 кг			
221				100 кг			
222				100 кг			
223				100 кг			
224				100 кг			
225				100 кг			
226				100 кг			
227				100 кг			
228				100 кг			
229				100 кг			
230				100 кг			
231				100 кг			
232				100 кг			
233				100 кг			
234				100 кг			
235				100 кг			
236				100 кг			
237				100 кг			
238				100 кг			
239				100 кг			
240				100 кг			
241				100 кг			
242				100 кг			
243				100 кг			
244				100 кг			
245				100 кг			
246				100 кг			
247				100 кг			
248				100 кг			
249				100 кг			
250				100 кг			
251				100 кг			
252				100 кг			
253				100 кг			
254				100 кг			
255				100 кг			
256				100 кг			
257				100 кг			
258				100 кг			
259				100 кг			
260				100 кг			
261				100 кг			
262				100 кг			
263				100 кг			
264				100 кг			
265				100 кг			
266				100 кг			
267				100 кг			
268				100 кг			
269				100 кг			
270				100 кг			
271				100 кг			
272				100 кг			
273				100 кг			
274				100 кг			
275				100 кг			
276				100 кг			
277				100 кг			
278				100 кг			
279				100 кг			
280				100 кг			
281				100 кг			
282				100 кг			
283				100 кг			
284				100 кг			
285				100 кг			
286				100 кг			
287				100 кг			
288				100 кг			
289				100 кг			
290				100 кг			
291				100 кг			
292				100 кг			
293				100 кг			
294				100 кг			
295				100 кг			
296				100 кг			
297				100 кг			
298				100 кг			
299				100 кг			
300				100 кг			
301				100 кг			
302				100 кг			
303				100 кг			
304				10			



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

ЦЕНТРОВОЧНЫЙ ГРАФИК САМОЛЕТА Ан - 24 РТ													
№ рейса		Пункт посадки		Центровка пустого самолета, % САХ									
Аэропорт вылета		Время		Влияние снаряжения, % САХ									
Дата				Центровка снаряженного самолета, % САХ									
№ самолета		Центровка снаряженного самолета, %САХ		20 25 30				Масса, кг:					
№ шкалы	Максимальная нагрузка, цена деления и направления отсчета по шкалам	Масса снаряженного самолета, т	16,5					пустого самолета					
			16,0					снаряжения					
			15,0					снаряжен. самолета					
								Фактическая загрузка, кг:					
1	Экипаж	4 чел.	Нет делений							1 чел.			
2	Топливо	5000 кг	Нет делений										
3	Оператор	1 чел.	Нет делений							80 кг			
4	Дистанция в метрах	0,5											
		100 кг ←											
		200 кг ←											
		500 кг ←											
		500 кг →											
		200 кг →											
		100 кг →											
		15								20	25	30	
		24								22	20	18	24
		Взлетная											Взлетная
		груза											масса
		топлива											самолета, т
		восходящая											
Центровка, % САХ		Влияние уборки шасси, % САХ		3,4 3,2 3,0 2,8 2,6									
взлетная				Рассчитал				Проверил					
восходящая				Командир экипажа									



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

ЦЕНТРОВОЧНЫЙ ГРАФИК САМОЛЕТА Ан - 24 РТ																															
№ рейса		Аэропорт вылета		Пункт посадки		Дата		Время		Центровка пустого самолета, % САХ		Влияние снаряжения, % САХ		Центровка снаряженного самолета, % САХ																	
№ самолета		Центровка снаряженного самолета, %САХ		20		25		30		Масса, кг:		пустого самолета		снаряжения		снаряжен. самолета		Фактическая загрузка, кг:													
№ шкалы		Максимальная нагрузка, цена деления и направления отсчета по шкалам		Масса снаряженного самолета, т		16,5		16,0		15,0		1 чол.																			
1		Экипаж		4 чол.																											
2		Топливо		5000 кг																											
3		Оператор		1 чол.																											
4		Дистанция в метрах		0,5		1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		11		12		13	
		100 кг																													
		200 кг																													
		500 кг																													
		500 кг																													
		200 кг																													
		100 кг																													
5		Центровка, % САХ		15		20		25		30																					
6		Масса, кг		24		22		20		18																					
7		Взлетная груз																													
8		Топлива																													
9		Восадочная																													
10		Центровка, % САХ		3,4		3,2		3,0		2,8		2,6																			
11		Взлетная																													
12		Восадочная																													
13		Рассчитал																													
14		Проверил																													
15		Командир экипажа																													



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

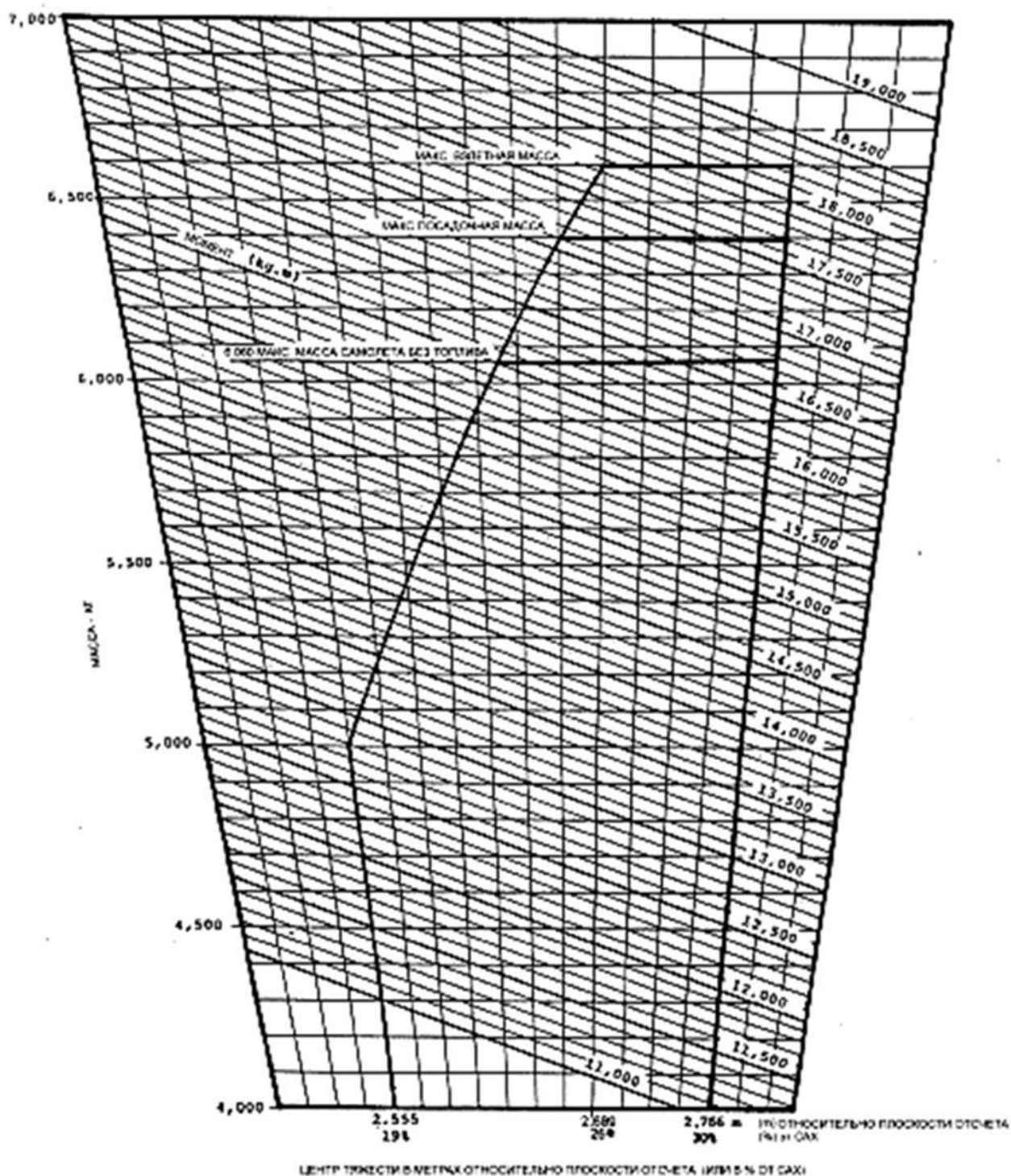
ТАБЛИЦА НАГРУЗКИ И ЦЕНТРОВКИ САМОЛЕТА - ВАРИАНТ ДЛЯ 19 Пассажиров

		Полезная нагрузка кг (Фунтов)	Момент кг.м (фунт.дюйм/100)
Плечо -1,333 м (-52,5 дюйм) Передний багажник			
Плечо 0,103 м (4,1 дюйм) Экипаж			
	Плечо 1,235 м (48,6 дюйм) 1 ряд пассажиров		
	Плечо 1,995 м (78,5 дюйм) 2 ряд пассажиров		
	Плечо 2,755 м (108,5 дюйм) 3 ряд пассажиров		
	Плечо 3,515 м (138,4 дюйм) 4 ряд пассажиров		
	Плечо 4,275 м (168,3 дюйм) 5 ряд пассажиров		
	Плечо 5,035 м (198,2 дюйм) 6 ряд пассажиров		
	Плечо 5,785 м (227,8 дюйм) 7 ряд пассажиров		
Плечо 6,650 м (261,8 дюйм) Задний багажник			
ОБЩАЯ ПОЛЕЗНАЯ НАГРУЗКА И МОМЕНТ			(a)
МАССА ПУСТОГО САМОЛЕТА И МОМЕНТ ДАННОГО ВАРИАНТА			(b)
МАССА САМОЛЕТА БЕЗ ТОПЛИВА И МОМЕНТ (a)+(b)			(c)
МАКС. ДОПУСТИМОЕ КОЛИЧЕСТВО ТОПЛИВА		1300 кг 2865 фунтов	
ИСТИННАЯ МАССА ТОПЛИВА И МОМЕНТ			(d)
ВЗЛЕТНАЯ МАССА И МОМЕНТ (c)+(d)			
ВЛИЯНИЕ УБРАННОГО ШАССИ		- -	-27,414 (-23,800)
ВЛИЯНИЕ СТАНДАРТНОГО ПАССАЖИРА, ИДУЩЕГО НА ТУАЛЕТ		77,1 (170)	417,5 (362,4)



ЦЕНТРОВОЧНЫЙ ГРАФИК

(ЦЕНТР ТЯЖЕСТИ В % САХ ИЛИ В МЕТРАХ,
МОМЕНТ В КГ.М, МАССА В КГ)



	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ЧАСТЬ 3 АВИАТОПЛИВООБЕСПЕЧЕНИЕ

3.1. Заправка воздушных судов топливом

3.1.1. Общие требования

В аэропортах заправку ВС топливом осуществляют топливозаправочные компании, на основании заключённых договоров и соответствия требованиям нормативных документов (осуществление контроля качества авиационных ГСМ, заправляемых в воздушные суда).

Топливозаправочные компании несут ответственность за соответствие конструкции оборудования (технических средств) и технологий работ принятым производственным стандартам и всем требованиям официальных государственных документов в части, касающейся безопасности, надежности и охраны окружающей среды.

Основной областью ответственности персонала топливозаправочной компании является поставка топлива в ВС в полном соответствии со спецификациями, а также выполнение операций безопасным и эффективным способом в соответствии с требованиями авиакомпаний.

Ответственностью экипажа, является определение объема топлива, которое должно быть поставлено в воздушное судно и соответствующее информирование топливозаправочного персонала (по средствам Требования ГСМ).

3.1.2 Требования к контролю качества

Топливозаправочная компания:

- несет ответственность за поддержание стандартов качества и безопасности, гарантирующих, что топливо, поставляемое в ВС не содержит каких-либо загрязнений и соответствует спецификациям и требованиям для каждого отдельного типа ВС;
- должна регулярно производить тестирование и отбор проб топлива, поставляемого в ВС. А также проводить регулярные проверки и техническое обслуживание оборудования для хранения и заправки топлива в ВС;
- документировать все результаты проверок, записи должны предоставляться Предприятию по запросу или во время аудитов;
- должна в любое время, по запросу заинтересованных лиц Общества, предоставить Паспорт качества топлива, заправляемого в ВС;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- предоставлять услуги по обеспечению топливом внешним поставщиком по официально оформленному контракту;
- применять к авиационному топливу требования отраслевого стандарта, исходя из технической документации для каждого конкретного типа самолета. Данные технические требования определяются, и конкретизируются в контракте с указанием спецификации и типа топлива.
- не имеет права заправлять воздушные суда горючими и смазочными материалами, не имеющими паспортов качества.
- паспорта качества (их заверенные копии) на выдаваемые горючие и смазочные материалы предъявляются члену летного экипажа воздушного судна или представителю эксплуатанта по их требованию перед заправкой воздушного судна.
- контрольный талон выдается на заправочное средство и топливо из его емкости или прокачиваемый через него в систему ВС. Основанием его оформления является заключение анализа пригодности и результаты контроля чистоты продукта, а также подготовленности заправочного средства. Он является официальным документом авиапредприятий для заправки.

3.1.3 Топливозаправочный персонал

Топливозаправочные работы должны проводиться компетентным персоналом, прошедшим полноценное обучение процедурам заправки ВС топливом, работе с топливозаправочным оборудованием и мерам, которые необходимо предпринять в случае возникновения аварийной ситуации. Данные меры должны включать как минимум следующее:

- оповещение экипажа воздушного судна;
- процедуру экстренного вызова пожарной службы аэропорта и службы спасения;
- действия в случае пожара или разлива топлива.

Укомплектованность личным составом должна быть достаточной для обеспечения безопасной работы и для принятия эффективных мер в случае возникновения аварийной ситуации.

Персонал должен быть знаком с местонахождением и работой средств аварийного управления и аварийных выключателей на топливозаправочном оборудовании и на перроне.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Весь персонал, задействованный в топливозаправочных операциях, должен быть знаком с типами противопожарного оборудования, его местонахождением, обучен правилам использования огнетушителей.

Оператор наземного обслуживания, осуществляющий хранение топлива обеспечивает фильтрацию топлива при его приеме на хранение через фильтры - водоотделители, установленные на входе в резервуар для хранения авиационного топлива и обеспечивающие удаление механических примесей с частицами размером более 100 мкм, при перекачках между складами через фильтры, обеспечивающих удаление механических примесей с частицами размером более 40 мкм; при его выдаче в авиатопливозаправщик или в топливопровод для заправки в ВС через фильтра- сепаратора, установленные на выходе из резервуаров для хранения авиационного топлива обеспечивающих очистку топлив от механических примесей до уровня не более 0,0002 % масс и эмульсионной воды до уровня не более 0,003 % масс.

Оператор наземного обслуживания, осуществляющий заправку топлива в ВС обеспечивает фильтрацию топлива через для реактивных двигателей - через индикаторные фильтры тонкой очистки с размером ячеек не более 1 мкм, для авиационного бензина допускаются ячейки фильтров с размером до 5 мкм; сетчатый фильтр с частотой ячеек не менее 60 меш, установленный в пистолете для заправки через крыло или в подкрыльной заправочной муфте.

Все индикаторные фильтры должны оснащаться дифференциальными манометрами с трехходовыми клапанами для контроля их исправности.

Элементы индикаторных фильтров для заправки самолетов должны заменяться ежегодно.

Оператор наземного обслуживания, осуществляющий заправку топлива в ВС включает в РНО технологию работы которая содержит:

- а) общие положения;
- б) процедуры: приема ГСМ; хранения ГСМ; перекачки ГСМ; подготовки ГСМ и выдачи их на заправку; заправки ГСМ в воздушное судно;
- в) организацию контроля качества ГСМ:
 - процедуры отбора проб ГСМ;
 - процедуры лабораторного контроля качества ГСМ; процедуры аэродромного контроля качества ГСМ;
- г) организацию обслуживания оборудования, включающие в том числе:

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

осмотр и очистку емкостей для хранения топлива, предназначенного для заправки в ВС; обеспечение качества фильтрации топлива и его отделения от воды;

д) требования к применяемому оборудованию;

е) организацию работы в аварийной и нештатной ситуации; ж) организацию внутреннего аудита;

з) процедуры очистки, замены фильтрующих элементов фильтров для топлива, предназначенного для заправки в ВС.

3.1.4. Общие меры безопасности при заправке/сливе топлива ВС

При заправке/сливе топлива следует учитывать, что:

- Наземное оборудование не должно заезжать или располагаться под крылом ВС во время заправки ВС топливом;
- Оборудование с металлическими колесами или металлическими шипами, или цепями на шинах, способными произвести искры, не должны двигаться в зоне безопасности во время заправки ВС топливом;
- Пути отъезда топливозаправочного оборудования (транспортного средства) должны быть свободны для обеспечения его быстрого вывода на случай аварийной обстановки;
- Рукава (шланги) протягивают по заданным маршрутам, которые предохраняют их от переезда транспортными средствами, задействованными при обслуживании ВС. Следует избегать скручивания и перегиба рукавов (шлангов). Запрещено волочить по земле заправочные наконечники и заправочные пистолеты. Если наконечники/пистолеты не используются, предохранительные крышки должны быть установлены в течение всего времени;
- Во время заправки проверять средства заправки на герметичность, следить за перепадом давления на фильтрах, и контролировать правильную работу оборудования для регулирования давления, наблюдая за показаниями соответствующих манометров на средстве;
- Во время подачи топлива оператор располагается в месте, откуда он имеет четкий обзор панелей управления средства заправки и топливозаправочных точек ВС. Всякий раз, когда это возможно, оператор должен контролировать заправку топливом с уровня земли. Во время заправки топливом не допускается изменение положения (повышение или понижение) средства доступа к точкам заправки воздушного судна (стремянки);

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- Для снятия статического электричества необходимо выполнить уравнивание потенциалов между ВС и топливозаправочным оборудованием до подсоединения топливных шлангов;
- Заправка топливом во время сильных гроз запрещена;
- Надписи и таблички "НЕ КУРИТЬ" должны быть размещены на видных местах возле ВС и топливозаправочных средств в течении всей топливозаправочной работы. Эти надписи могут быть нанесены краской на стороны топливозаправочных средств;
- Оборудование для противопожарной защиты должно соответствовать требованиям;
- Огнетушители должны находиться в легко доступных местах. Они могут находиться на топливозаправочном средстве при условии их хранения в боксах открытого типа или в рамках с быстро открывающимися замками;
- Во время топливозаправочных операций запрещено выполнять работы по техническому обслуживанию ВС, при которых может возникнуть воспламенение паров топлива;
- Запрещается подключать и отключать электрическое оборудование к/от ВС во время заправки топливом;
- Запрещается использовать моторный подогреватель при заправке ВС топливом;
- Категорически запрещается пользоваться мобильными телефонами и другим переносным электронным оборудованием во время заправки топливом. Там, где по эксплуатационным соображениям необходимо использовать мобильные телефоны, они должны оставаться в кабине транспортного средства в туго натянутых чехлах во избежание возможного выпадения батареи при падении;
- Персонал на перроне не должен носить обувь, с какими-либо металлическими вставками на подошве или каблуках;
- Во время заправки топливом не разрешается трансляция или настройка коротковолнового радиооборудования. Запрещается включать метеорадар;
- Во время заправки топливом можно выполнять основные виды обслуживания ВС, такие как обслуживание багажа, обслуживание бортового питания и т.п. Однако, в случае явного сбоя в работе оборудования, находящегося в пределах 6 метров от топливозаправочных работ, такое оборудование необходимо выключить. Запрещаются попытки повторного его запуска во время заправки топливом;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- При наличии запаха топлива или другой опасности, заправка должна быть немедленно прекращена до устранения опасных условий;
- В случае возникновения возгорания на ВС или вблизи ВС (в пределах 15м.) **ОСТАНОВИТЕ** заправку;
- Разливы топлива являются источником пожароопасности и оказывают влияние на загрязнение окружающей среды. Двигатели ВС в нагретом состоянии могут стать источником воспламенения, поэтому необходимо принимать повышенные меры предосторожности для предотвращения разлива топлива во время работ нагретых двигателей, особенно когда топливозаправочное оборудование находится в непосредственной близости от ВС. Если произошел разлив, топливозаправочные работы необходимо прекратить и предпринять меры по его устранению в соответствии с местными правилами аэропорта;
- Перед отъездом от ВС по окончании заправки, оператору следует выполнить окончательную проверку наличия чехлов на бортовых штуцерах ВС (крышек на заправочных горловинах), правильной расстыковки раздаточных рукавов средства заправки от ВС, правильного свертывания (уборки) всего оборудования. Средства заправки должны отъезжать от ВС медленно, в переднем направлении;
- Заправка ВС топливом должна начинаться только после того, как были установлены упорные колодки. Не начинайте заправку, если какая-либо часть шасси ВС слишком горячая;
- Не допускается, пролив топлива на двигатели или тормоза. Пролив топлива на двигатель или тормоза может вызвать воспламенение.

3.1.5. Зоны безопасности при выполнении операций по топливному обеспечению ВС

Зоны безопасности при выполнении операций по топливному обеспечению - область, распространенная на расстоянии 3 м от точек отвода воздуха из топливной системы (дренажные точки) и заправочных точек ВС, а также заправочного оборудования, включая топливозаправочные колодцы.

Персонал и средства обслуживания не должны находиться в зоне безопасности, либо пересекать ее во время заправки ВС топливом;

ПРИМЕЧАНИЕ:

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Зоны отвода воздуха из топливной системы ВС имеют вид конусов с радиусом основания около 3 метров.

Необходимо запомнить, что во время слива топлива вентиляция будет производиться из бака топливозаправочной машины, который должен рассматриваться в качестве зоны безопасности;

В зоне заправки топливом, не допускать падение, соударение, перетаскивание предметов с металлическими частями, способными стать причиной возникновения искры;

Курение и использование открытого огня (например, зажигалок) категорически запрещено;

Персонал, задействованный в топливном обеспечении ВС, не должен иметь при себе спичек, зажигалок, нагревательных элементов или прочих предметов, которые могут вызвать воспламенение;

Использование портативных электронных устройств в зоне безопасности при выполнении топливных операций (например, радио, радиотелефонов, пейджеров, мобильных телефонов и т.п.) запрещено. Аккумуляторы данных устройств не должны сниматься или удаляться при работе в зоне безопасности;

Пассажиры не должны допускаться в зону безопасности.

3.1.6. Подъезд/отъезд и расположение средств заправки

Основные правила при выполнении работ при выполнении работ по подъезду/отъезду:

- средства заправки не должны передвигаться с повышенной скоростью и не должны превышать ограничений скорости, установленных администрацией аэропорта. Покидая место стоянки, следует проверять тормоза для обеспечения удовлетворительной работы;
- средство заправки не должно приближаться к ВС до тех пор, пока не будут выключены проблесковые огни ВС;
- следует подъезжать к ВС таким образом, чтобы в случае отказа тормозной системы, избежать столкновения средства заправки с ВС;
- во избежание опасности повреждения из-за оседания ВС под нагрузкой заправляемого топлива перед началом заправки убедитесь, что все наземное оборудование находится на безопасном расстоянии от фюзеляжа ВС;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- по возможности средства заправки не должны заезжать в положение для заправки задним ходом. Если средство заправки вынуждено ехать задним ходом, и если администрацией аэропорта не утверждена другая система, руководящий подъездом должен управлять маневром;
- средства заправки располагают безопасным образом, принимая во внимание, следующее:
 - во время маневрирования в зоне обслуживания следует соблюдать особые меры предосторожности во избежание возможности столкновения с любой частью самолета или оборудования для наземного обслуживания;
 - маршрут выезда в переднем направлении должен быть свободен. Это особенно важно для подвижных топливозаправщиков, для которых необходимо обеспечить, беспрепятственный маршрут выезда в переднем направлении, вследствие большого количества авиатоплива в их цистернах и возможной необходимости быстрого удаления оборудования от ВС в случае возникновения аварийной ситуации;
 - зоны безопасности дренажных трубок (точки отвода воздуха) ВС (в радиусе 3 м), зона выхлопных газов от ВСУ и прочие опасные зоны;
 - рукава средства заправки и входные рукава гидратного сервисера должны быть расположены так, чтобы минимизировать риск их переезда и повреждения средствами обслуживания багажа или другими средствами для обслуживания ВС;
 - если необходимо использовать рукава для заправки с платформы, необходимо подсоединить рукава к точке заправки ВС топливом, не создавая какого-либо бокового давления, которое может стать причиной повреждения переходника заправки топливом. После подсоединения рукава должны висеть свободно в вертикальной плоскости от точки заправки топливом;
 - для предотвращения возможности опускания крыла, топливозаправочной панели или прочих нижних поверхностей ВС на средство заправки, в случае расположения средств заправки под крылом ВС, необходимо учитывать потенциальное проседание ВС под весом заправляемого топлива;
 - заняв необходимое положение, водитель не должен покидать кабину до тех пор, пока не будут использованы и зафиксированы стояночные тормоза.

3.1.7. Выравнивание потенциалов между ВС и топливозаправщиком

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ВС и топливозаправочные средства на протяжении всей топливозаправочной операции должны быть соединены вместе тросами для выравнивания потенциалов для обеспечения отсутствия разности потенциалов между ними.

Выравнивание потенциалов между ВС и топливозаправщиком должно быть завершено до любого подсоединения рукавов или открытия крышек заливных горловин баков/бортовых штуцеров ВС. Соединение сохраняют до тех пор, пока все рукава не будут окончательно отсоединены или не будут установлены на место крышки заливных горловин/бортовых штуцеров ВС.

3.1.8. Заземление воздушного судна и топливозаправочного оборудования

Для установки заземления ВС существуют точки заземления, топливозаправочное оборудование и ВС должны быть заземлены посредством "Y - образного" заземляющего троса, но не через топливозаправочное подвижное средство.

Топливозаправочные колодцы или внутреннее оборудование топливозаправочного колодца нельзя использовать в качестве точек заземления.

Там, где выполняется заземление, оно должно быть завершено до подсоединения рукавов или открытия крышек горловин.

3.1.9. Дополнительные меры безопасности при заправке топливом Во время работы ВСУ:

- средство заправки следует располагать как можно дальше от струи выхлопа ВСУ;
- ВСУ можно запускать и выключать во время топливозаправочной работы без уведомления;
- в случае если ВСУ не удалось запустить с первого раза или оно автоматически отключилось, запрещается его повторный запуск во время заправки ВС топливом;
- выхлопы ВСУ от других ВС не должны попадать в зону испарения топлива, заправляемого ВС;
- в случае разлива топлива, ВСУ должна быть немедленно выключена, и оставаться выключенной до тех пор, пока не будет устранен разлив, и будет существовать угроза воспламенения паров.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Во время работы наземного источника питания

- наземный источник электропитания должен располагаться на расстоянии, по крайней мере, 6 метров от топливозаправочных средств и не должен закрывать дренажные отверстия крыльевого бака;
- двигатель наземного источника электропитания необходимо запустить и выполнить соединение до начала заправки. Агрегат нельзя отсоединять и манипулировать его переключателями во время заправки;
- в случае пролива топлива наземный источник электропитания должен быть остановлен до тех пор, пока не будет устранен пролив, и пока будет существовать угроза воспламенения паров;
- запрещается подключать и отключать наземный источник электропитания к/от ВС во время заправки топливом.

3.1.10. Слив/заправка ВС топливом с пассажирами и экипажем на борту, либо при посадке/высадке пассажиров

Заправка с пассажирами на борту может быть осуществлена при соблюдении следующих требований:

- данная процедура разрешена местными регламентирующими документами аэропорта;
- процедура согласованна с командиром ВС;
- в аэропорту, в зоне обслуживания ВС во время заправки присутствует пожарная машина;
- контроль заправки осуществляет ответственное лицо - авиатехник (авиамеханик), ответственный за наземное обслуживание ВС;
- авиатехник (авиамеханик), ответственный за наземное обслуживание ВС должен пройти соответствующую подготовку и пройти инструктаж по безопасности выполнения процедур;
- авиатехник (авиамеханик), ответственный за наземное обслуживание ВС должен поддерживать постоянный контакт с экипажем путем непосредственного общения, через переговорное устройство или другим применимым способом связи;
- авиатехник (авиамеханик), ответственный за наземное обслуживание ВС должен наблюдать за процедурой заправки, осуществлять связь с экипажем и координировать действия.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- авиатехник (авиамеханик), ответственный за наземное обслуживание ВС должен обеспечить оповещение лётного экипажа или другого квалифицированного персонала на борту ВС, а также соответствующего персонала, участвующего в процессе наземного обслуживания ВС о начале заправки и об ее окончании;
- в случае происшествия требующего быстрой эвакуации пассажиров, авиатехник (авиамеханик), ответственный за наземное обслуживание ВС обеспечивает оповещение лётного экипажа или других квалифицированных сотрудников на борту ВС о возникновении каких-либо опасных условий или ситуаций требующих высадку пассажиров;
- заправка с пассажирами на борту может производиться только с правой стороны;

ПРИМЕЧАНИЕ:

На ВС, во время заправки с пассажирами на борту или, когда производиться их посадка/высадка запрещается выполнять, какие-либо работы по наземному обслуживанию.

- член лётного экипажа должен находиться на борту ВС и координировать выполнение необходимых мер безопасности и процедур. Однако, когда лётный экипаж отсутствует, старший бортпроводник, находящийся вблизи от основной двери, используемой для посадки пассажиров, может взять на себя эти обязанности. Он несет обязанность за немедленное информирование авиатехника (авиамеханика) ответственного за наземное обслуживание ВС о присутствии испарении топлива в пассажирском салоне или о других выявленных во время заправки угрозах. В данном случае заправка должна быть немедленно остановлена;
- бортпроводники должны быть обучены процедурам аварийной эвакуации;
- световые табло «NO SMOKING» должны быть **ВКЛЮЧЕНЫ**, «FASTEN SEAT BELT» - **ВЫКЛЮЧЕНЫ**;
- должно быть обеспечено освещение в салоне, достаточное для определения аварийных выходов. Такое освещение должно оставаться включенным до завершения операций по заправке;
- включатель аварийного освещения должен быть переведен в положение «ARM» до начала операций по заправке и оставаться в этом положении до завершения операций по заправке.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- система оповещения пассажиров должна находиться в работоспособном состоянии. Должны предоставляться соответствующие объявления для пассажиров о необходимости расстегнуть привязные ремни и воздержаться от курения. Кабинный экипаж также должен уведомлять пассажиров и прочий ответственный персонал о предстоящей дозаправке и о том, что следует воздержаться от использования электронного оборудования и прочих возможных источников воспламенения;

- на борту воздушного судна должен быть как минимум один бортпроводник, при этом в каждом пассажирском салоне должен быть как минимум один бортпроводник для обеспечения быстрой и безопасной эвакуации пассажиров в случае возникновения происшествия;

- бортпроводники должны постоянно находиться на борту, при наличии пассажиров;

- бортпроводники должны контролировать действия пассажиров, чтобы обеспечить беспрепятственный доступ к проходам и аварийным дверям;

- безопасная эвакуация пассажиров в случае аварийной ситуации должна осуществляться с использованием как минимум двух основных пассажирских дверей (либо основной пассажирской двери и одного аварийного выхода), желательно в противоположных концах воздушного судна. Во время заправки у этих дверей должны постоянно находиться бортпроводники;

- наземный обслуживающий персонал должен быть уведомлен о предстоящей заправке, когда пассажиры остаются на борту или, производится их посадка/высадка;

- при использовании телетрапа дополнительные пассажирские трапы не требуются, однако задняя левая или правая дверь должна быть подготовлена к использованию в качестве аварийного пути с привлечением автоматически надуваемых аварийных трапов;

- при использовании телетрапов должен быть обеспечен доступ к терминалу. Внутренние двери телетрапа (если есть), дверь в терминал и дверь ВС, у которых установлен рукав телетрапа, должны быть открыты;

- при невозможности использования телетрапа пассажирские трапы должны быть установлены у двух основных пассажирских дверей (т.е. предпочтительно у одной передней двери и у одной задней двери), которые должны быть открыты;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- наземный обслуживающий персонал должен убедиться, что на земле под выходом или в зоне выпуска аварийного трапа отсутствуют препятствия;
- когда во время заправки происходит посадка пассажиров, они должны находиться под наблюдением наземного персонала, при этом маршрут следования пассажиров должен находиться за пределами зоны заправки. Использование персональных мобильных телефонов пассажирами запрещено;
- если необходима выдача багажа пассажирам на перроне, то она должна осуществляться за пределами зоны заправки. Заправка должна быть прекращена, если это требование не выполняется;
- никакого наземного оборудования не должно находиться в зоне обслуживания ВС во время заправки ВС топливом с пассажирами на борту;
- весь персонал, участвующий в операции, должен быть знаком с мерами противопожарной безопасности при возникновении аварийных ситуаций, включая предупреждение об опасности всего персонала на борту, процедурой вызова аэропортовой пожарной службы и действиями в случае разлива топлива или загрязнения керосином.

Меры предосторожности, принимаемые во время заправки топливом с пассажирами на борту.

Заправка ВС топливом производится, как правило, без пассажиров на борту. Разрешается заправка ВС топливом с пассажирами на борту только в промежуточных (транзитных) аэропортах по решению командира ВС и должны соблюдаться дополнительные меры предосторожности:

- бортпроводникам или членам экипажа (не менее двух человек) занять место у основных выходов, чтобы в случае необходимости начать эвакуацию пассажиров и осуществлять руководство ею наиболее целесообразным и быстрым путем;
- вблизи должен дежурить пожарный автомобиль с боевым расчетом, вызов которого обеспечивает представитель Предприятия или в его отсутствии - КВС;
- пассажиров следует предупредить о том, что осуществляется заправка или слив топлива, и о том, что они не должны курить, пользоваться выключателями или иным образом создавать источники воспламенения; световые табло с надписью «не курить» и освещение выходов должны быть включены;
- если воздушное судно оборудовано встроенными лестницами или если используются самолетные трапы, они должны быть установлены у каждой из

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

главных дверей, обычно используемых для посадки и высадки пассажиров, они должны быть открыты или приоткрыты, и к ним должен быть обеспечен свободный доступ. Если по климатическим или каким-либо иным особым оперативным соображениям желательно не открывать главные выходы, их никогда не следует запирать, а у каждого выхода, когда происходит заправка топливом с пассажирами на борту, должен всегда находиться бортпроводник. При использовании самоходных трапов (трапов для посадки через носовую часть или телескопических трапов) встроенные лестницы или самолетные трапы не нужны. Если имеется только один самоходный или самолетный трап, наземное оборудование от другого(гих) основного(ых) выхода(ов) необходимо убрать с тем, чтобы если в ходе заправки или слива топлива будет обнаружено присутствие паров топлива внутри ВС или возникает любая другая опасность, заправка или слив топлива и уборочные работы внутри ВС с применением электрического оборудования следует приостановить до тех пор, пока обстоятельства не позволят возобновить их;

- обслуживание с помощью наземных средств и работа внутри воздушного судна должны осуществляться таким образом, чтобы не блокировались выходы;
- когда посадка и высадка пассажиров осуществляется в ходе заправки или слива топлива, на пути их следования не должно быть мест, где возможно наличие паров топлива, и перемещение пассажиров должно производиться под наблюдением ответственного лица;
- во время перемещения пассажиров должно строго соблюдаться правило, запрещающее курение;
- с помощью бортовой системы внутренней связи или других соответствующих средств будет поддерживаться (двусторонняя) связь между наземным персоналом, осуществляющим наблюдение за дозаправкой или сливом, и экипажем на борту ВС;
- наземное оборудование должно быть размещено таким образом, чтобы было возможно использовать достаточное количество выходов с целью срочной эвакуации и покинуть ВС через выбранный(е) выход(ы).

3.1.11. Действия в случае разлива топлива

Каждый из случаев разлива топлива индивидуален. Параметры, такие как размер разлива, погодные условия, расположение оборудования, вместимость

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

самолета, аварийное оборудование и имеющийся персонал определяют правильное ответное действие для управления пожарной безопасностью.

Во время выполнения операции по заправке топливом должен быть обеспечен непрерывный контроль ВС на наличие течи топлива и разливов.

Если происходит разлив топлива, необходимо выполнение следующих действий:

- остановить операцию по заправке топливом;
- оповестить командира ВС и cabinный экипаж на борту;

Примечание: если происходит заправка с пассажирами на борту, решение о высадке пассажиров принимает экипаж. Экипаж сообщает о принятом решении наземному персоналу.

- немедленно оповестить ответственной персонал наземной службы или пожарную службу аэропорта, согласно действующей процедуре аэропорта;
- мобилизовать все противопожарные средства до прибытия пожарной бригады;
- отключить ВСУ;
- не запускать ВСУ до тех пор, пока разлитое топливо не будет удалено и существует угроза дальнейшего разлива топлива или его испарения;
- приостановить работу любых двигателей в радиусе 50м вблизи ВС;
- контролируйте доступ недозволенного персонала и оборудования в зону;
- все электрическое оборудование должно быть немедленно выключено;
- пассажиры должны быть эвакуированы;
- разлитое топливо должно быть немедленно смыто струей воды;
- причина разлива топлива должна быть найдена и устранена;
- прилегающая территория должна быть осмотрена, с целью установления полного освобождения от паров топлива;
- не начинать операцию по заправке топливом снова до тех пор, пока подразделение пожарной охраны или сотрудник(и) пожарной охраны, наделенный полномочиями принимать решения, касающиеся обеспечения безопасности, не даст разрешения;

Если топливо разлилось на предметы, подлежащие загрузке, не загружайте данные предметы в ВС.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ЧАСТЬ 4 ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ ОБРАБОТКА И ЗАЩИТА ВС ОТ НАЗЕМНОГО ОБЛЕДЕНЕНИЯ

ГЛАВА 1 Введение

1.1. Общие сведения

Цель настоящего Руководства – систематизация требований и процедур для обеспечения заданного уровня безопасности полетов ВС при выполнении ПОО.

Часть 4 данного Руководства предназначено для использования:

1. Персоналу АО «Хабаровские авиалинии» «Аэропорт «Николаевск-на-Амуре»;
2. Контрактным организациям, осуществляющим ПОО ВС АО «Хабаровские авиалинии».

В переходные осенне-зимний и весенне-летний периоды существует опасность воздействия погодных условий, которые могут вызвать накопление инея, снега, слякоти или льда на поверхностях ВС, что может привести к разного рода негативным последствиям. СЛО могут серьезно ухудшить лётные характеристики, управляемость и устойчивость самолёта, а также привести к механическому повреждению его частей.

Снег или лёд, находящиеся в воздухозаборниках двигателей, на лопатках вентилятора, входных направляющих аппаратах (ВНА), могут привести к повреждению тракта двигателя, росту вибрации и помпажу. Замёрзшие отложения на крыле и шасси могут привести к отказам систем управления ВС и серьёзным повреждениям двигателей, при заднем их расположении.

Отложения на передних кромках и на верхней поверхности крыла возмущают воздушный поток над крылом и приводят к уменьшению подъёмной силы, увеличению лобового сопротивления и снижению запаса устойчивости.

1.2. Используемые документы

В данном руководстве учтены требования следующих документов:

1. Руководство по противообледенительной защите воздушных судов на земле ИКАО— Doc 9640-AN/940 ICAO;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

2. FAA Holdover Times Guilde lines, winter 2019-2020, edition Aug. 6 2019. Рекомендации FAA по времени защитного действия, зима 2019-2020г.г., публикация 6 августа 2019г.;

3. SAE AS6285C Issued 1 August 2019 Aircraft Ground Deicing/Anti-Icing Processes — SAE AS6285C Выпущен 1 Августа 2019 Процессы Удаления льда/Защиты от обледенения самолета на земле;

4. SAE AS6286 «Training and Qualification Program for Deicing/Anti-icing of Aircraft on the Ground» (Issued 01.11.2016) - стандарт SAE «Программа подготовки и квалификации персонала по противообледенительной защите ВС (выпуск 01.11.2016);

5. SAE AS6286/6 «Deicing/Anti-icing Diagrams/No Spray Zones» (Issued 01.12.2016) - стандарт SAE «Диаграммы для противообледенительной защите ВС/зоны особого внимания при ПОЗ ВС (выпуск 01.12.2016 года);

6. ГОСТ Р 70890-2023 «Проведение работ по защите самолетов гражданской авиации от наземного обледенения. Общие требования. 01.01.2024;

7. Рекомендации ФАВТ Российской Федерации по противообледенительной обработке воздушных судов;

8. Наставления по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники Гражданской авиации НТЭРАТ ГА-93;

9. "Подготовка и выполнение полетов в ГА РФ". " Подготовка и выполнение полетов в Гражданской Авиации Российской Федерации" ФАП №128 от 31.07.2009г.;

10. «Руководство по работе с противообледенительной жидкостью «Octaflo Lyod» тип I ООО «АВИАФЛЮИД интернешнл», г. Москва, №4 от 01.09.2019;

11. «Руководство по применению противообледенительной жидкости «Max Flight 04» (тип IV) АО «Октафлюид», Москва № 1819М от 01.10.2018;

12. «Руководство по работе с противообледенительной жидкостью «Max Flight Sneg», тип IV ООО «АВИАФЛЮИД интернешнл» г. Москва, 1920/MS от 01.09.2019;

13. «Руководство по работе с противообледенительной жидкостью «Max Flight AVIA» тип IV ООО «АВИАФЛЮИД интернешнл» г. Москва, 1819/МА от 01.10.2018;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

14. Руководящие документы ФАВТ РОСАВИАЦИИ: «Перечень противообледенительных жидкостей (ПОЖ), разрешенных к применению для защиты от наземного обледенения ВС ГА в предстоящем осенне-зимнем периоде»;

15. Рекомендации для разработки Инструкции по защите ВС от обледенения на земле, введенные в действие письмом ФСНСТ (РОСТРАНСНАДЗОР) 06.06.2007 г. № 5.9-351 ГА По вопросу обеспечения безопасности полетов ВС в условиях наземного обледенения;

16. Письмо ФСНТ 8.10-1283 от 28.09.2006 «Методические рекомендации по расследованию авиационных событий, связанных с обледенением ВС.

Данное «Руководство» определяет необходимые требования, предъявляемые к используемым ПОЖ, их хранению, контролю качества и применению, технологиям ПОО ВС, а также к спецтехнике, персоналу АО «Хабаровские авиалинии» и эксплуатантов ВС, задействованным в процессе ПОО ВС (применительно к аэропорту Николаевск-на-Амуре).

В случае, если какое-либо положение этого «Руководства» в плане ПОО ВС не соответствует требованиям Руководств эксплуатантов по ПОО, РТЭ или РЛЭ определенного типа самолета, следует руководствоваться требованиями Руководств эксплуатантов по ПОО, РТЭ или РЛЭ.

При эксплуатации ВС в осенне-зимний период, с наступлением низких Тов всегда существует опасность отрицательного влияния погодных условий на безопасность полетов ВС. Образование инея, отложения снега, слякоти или льда на поверхностях ВС, несвоевременное их удаление и пренебрежение мерами защиты ВС от обледенения, может привести к катастрофическим последствиям. СЛЮ на аэродинамических поверхностях ВС могут серьезно ухудшить летные характеристики, управляемость, устойчивость самолёта, а также привести к механическому повреждению его частей. Попадание плотного снега или льда в двигатель, в лучшем случае приводит к повреждениям лопаток вентилятора и компрессора.

Поэтому ПОО ВС является неотъемлемой частью мероприятий наземного персонала и экипажа воздушного судна, направленных на обеспечение безопасности полетов.

1.3. Термины и определения

Активное образование инея – условия погоды, при которых образуется иней. Активное образования инея происходит в условиях, когда температура

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

поверхности ВС составляет 0°С или ниже и равна или ниже температуры точки росы.

Аэродинамическая пригодность противообледенительной жидкости (или её водного раствора) - свойство жидкости, нанесённой на поверхности самолёта и содержащей выпавшие с момента её нанесения осадки, сойти с этих поверхностей в процессе разбега самолёта до точки его отрыва под воздействием только набегающего потока воздуха. Если ПОЖ не может быть удалена набегающим потоком воздуха до точки отрыва (в том числе при отсутствии условий наземного обледенения), то нарушается концепция чистого самолёта с ухудшением несущих свойств его аэродинамических поверхностей из-за наличия жидкости на этих поверхностях.

Время защитного действия – ограниченный период времени, в течение которого противообледенительная жидкость будет предотвращать образование льда и ледяного налёта, а также накопление снега на защищенных (обработанных) поверхностях самолёта. Отсчёт времени ведётся с момента начала защитного этапа.

Гелеобразные отложения – высохшие и затем насыщенные водой остатки противообледенительных жидкостей II, III и IV типов. Образуются в аэродинамически застойных зонах и полостях самолётов, в которые могут попадать противообледенительные жидкости этих типов при обработках и в процессе взлёта и откуда они не могут быть удалены набегающим потоком воздуха. При многократных противообледенительных обработках после последовательных высыханий в полётах сухие остатки накапливаются и в дальнейшем, в случае приземления и нахождения самолёта в условиях высокой влажности или дождя, могут гидратироваться, т.е. насыщаться водой с увеличением объёма в сотни раз, превращаясь в гелеобразные отложения. В следующем полёте такие отложения, имея сравнительно высокую температуру кристаллизации, могут замёрзнуть и вызвать негативные последствия (затруднения в перемещениях подвижных элементов конструкции самолёта, в том числе концевых выключателей и т.п.) Содержание сухих остатков составляют основы загустителей из состава противообледенительных жидкостей II, III и IV типов, придающих жидкостям неньютоновские свойства.

Главные свойства противообледенительных жидкостей - свойства противообледенительных жидкостей, обеспечивающие безопасность и

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

регулярность полётов в условиях наземного обледенения, - аэродинамическая пригодность и время защитного действия (эффективность).

Град – твёрдые осадки, выпадающие в тёплое время года из мощных кучево-дождевых облаков в виде кусочков плотного льда неправильной формы различных размеров (от 5 мм до нескольких сантиметров).

Двухэтапная процедура противообледенительной обработки ВС - противообледенительная защита ВС путём удаления накопившихся снежно-ледяных отложений с применением горячей воды или противообледенительной жидкости (или её водного раствора) на первом этапе и нанесения на чистый самолёт защитного слоя противообледенительной жидкости (или её водного раствора) на втором этапе.

Дождь или высокая влажность на переохлажденном крыле. Процесс образования прозрачного льда в дождь или кристаллов льда и инея в условиях конденсации и сублимации атмосферной влаги на холодном крыле самолёта с температурой ниже 0°C. Обусловленной наличием в крыльевых баках топлива с низкой отрицательной температурой после посадки или после заправки. Может реализовываться на верхней и на нижней поверхностях крыла при Тнв от отрицательных значений и вплоть до +15°C.

Замерзающий дождь - дождь из переохлажденных капель воды диаметром более 0,5 мм, выпадающий, как правило, при небольших отрицательных температурах и замерзающий при соприкосновении с любой поверхностью на открытом воздухе.

Замерзающая морось – переохлажденных капли воды с диаметром менее 0,5 мм, находящиеся во взвешенном состоянии в воздухе долгое время из-за малой скорости падения и замерзающие при соприкосновении с любой поверхностью на открытом воздухе при небольших отрицательных температурах.

Замерзающий туман – скопление переохлаждённых капель воды диаметром менее 0,5 мм, взвешенных в воздухе при небольших отрицательных температурах и замерзающих при соприкосновении с любой поверхностью на открытом воздухе; может оседать в виде замерзающей мороси.

Защита от обледенения ВС (противообледенительная защита ВС) – процесс, результатом которого является нанесение ПОЖ (или её водного раствора) на чистые поверхности самолёта и предотвращение таким образом образования и накопления снежно-ледяных отложений на ВС в течение ограниченного времени в прогнозируемых условиях наземного обледенения.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Для защиты ВС в зависимости от условий применяются следующие жидкости:

а. Нагретая ПОЖ типа I с учётом ограничения на применение неразбавленной ПОЖ, обеспечивающего аэродинамическую пригодность жидкости.

б. Нагретый раствор воды и ПОЖ типа I.

в. Неразбавленная ПОЖ типа II или её раствор с водой.

г. Неразбавленная ПОЖ типа III или её раствор с водой.

д. Неразбавленная ПОЖ типа IV или её раствор с водой.

Жидкости по перечислениям а) и б) должны быть нагреты так, чтобы на выходе из форсунки спецмашины их температура была не ниже 60°C (верхний предел температуры жидкости ограничивается разработчиком самолёта).

Жидкости по перечислениям в), г), д) применяются, как правило, холодными (не нагретыми), но могут применяться и в нагретом виде.

Изморозь зернистая – снеговидный рыхлый лёд, состоящий из отдельных зёрен и образуемый в результате замерзания переохлаждённого тумана на поверхностях предметов при температурах от 0 и ниже градусов Цельсия.

Иней – слой кристаллического льда, образующегося при переходе водяного пара, содержащегося в воздухе, в твёрдое состояние (сублимация) на верхних поверхностях предметов в результате их радиационного охлаждения до отрицательных температур, более низких, чем температура близлежащего слоя окружающего воздуха.

Интервал времени между первым и вторым этапами двухэтапной обработки ВС – лимитированное время от начала первого до начала второго этапа противообледенительной обработки ВС, длительность которого исключает замерзание жидкости (в т.ч. воды), использованной на первом этапе. Рекомендуемое время интервала для применяемых в настоящее время жидкостей и процедур обработки – не более 3-х минут.

Концепция чистого самолёта – система положений, трактующая недопустимость взлёта самолёта при наличии на его несущих, управляющих и других поверхностях каких-либо загрязнений, в том числе снежно-ледяных отложений. Предусматривает полную очистку поверхностей перед взлётом и контроль состояния поверхностей самолёта в условиях фактического или прогнозируемого обледенения вплоть до исполнительного старта. Концепция предусматривает необходимость очистки аэродинамически застойных зон и

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

полостей самолёта, в которые могут попадать противообледенительные жидкости и в дальнейшем образовывать гелеобразные отложения.

Критические поверхности – поверхности самолёта, наиболее чувствительные в части ухудшения аэродинамических и тяговых характеристик самолёта 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 взлётом и вплоть до исполнительного старта быть под контролем (как правило, по времени защитного действия ПОЖ, которой был обработан самолёт) со стороны командира ВС в части их чистоты.

Ледяная крупа – твёрдые осадки, выпадающие из облаков в виде частичек плотного льда, как правило белых, с прозрачной оболочкой, диаметром до 5 мм. Состоит из снежного ядра и оболочки из прозрачного льда. Выпадает при невысокой положительной температуре (несколько градусов выше 0°C). Мелкая ледяная крупа – диаметром не более 3 мм. Средняя ледяная крупа - диаметром более 3 мм. Не следует путать с градом.

Ледяной дождь – мелкие прозрачные ледяные шарики диаметром 1-3 мм, образующиеся из капель дождя при прохождении ими слоя воздуха с отрицательной температурой.

Ливневые осадки – осадки большой интенсивности и малой продолжительности, выпадающие из кучево-дождевых облаков как в капельножидком, так и в твёрдом виде (снег, крупа, град). Характеризуются быстрыми изменениями облачности, быстрым нарастанием интенсивности и её резкими колебаниями, а также быстрым прекращением. Сопровождаются усилением ветра с порывами и шквалами.

Мокрый снег – снег, выпадающий при положительной, близкой к нулевой, температуре с частичным подтаиванием снежинок или одновременным выпадением дождя.

Морось – довольно равномерные осадки, состоящие исключительно из очень мелких капель воды с диаметром менее 0,5 мм, расположенных близко друг к другу и находящиеся во взвешенном состоянии в воздухе долгое время из-за малой скорости падения.

Морозящие осадки: Общее название для мороси и ее твердых аналогов (мелкий снег, снежная крупа).

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Моросящий туман – туман, капельки которого сливаются в более крупные капли мороси, оседающие на верхних поверхностях предметов.

Наземное обледенение ВС – образование и накопление на внешних поверхностях снежно-ледяных отложений при нахождении ВС на земле.

Неньютоновская жидкость – жидкость, в которой сила сопротивления к сдвигу (или вязкость) уменьшается при возрастании силы сдвига. Значения динамической вязкости неньютоновских жидкостей, измеряемые на вискозиметре, зависят только от скорости вращения шпинделя. Противообледенительные жидкости типа II, III и IV обладают неньютоновскими свойствами за счет введения в их состав специальных загустителей из длинномолекулярных органических соединений. Такие свойства обеспечивают, с одной стороны, значительную толщину слоя ПОЖ на поверхностях самолёта после противообледенительной обработки и соответственно значительное время защитного действия, а с другой стороны – своевременное полное удаление ПОЖ с поверхностей ВС в процессе разбега (обеспечение концепции чистого ВС) под воздействием скоростного напора воздуха, все более «разжижающего» нанесенный слой ПОЖ по мере возрастания скорости.

Осадки атмосферные – вода в капельножидком или твёрдом состоянии, выпадает из облаков – облачные осадки: дождь, морось, снег, град, или осаждаются на поверхности непосредственно из воздуха – наземные формы осадков: иней, твёрдый или жидкий налёт и др.

Обложные осадки – длительные осадки равномерной интенсивности в виде дождя или снега, одновременно выпадающие на значительных площадях из слоисто- дождевых и высокослоистых облаков.

Одноэтапная процедура противообледенительной обработки ВС - процедура обработки самолёта с применением одной (как правило, нагретой) противообледенительной жидкости (или её водяного 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.

Осадки – атмосферная влага, выпадающая или оседающая на поверхности открытых предметов в виде жидкой или твердой фазы в зависимости от температурных процессов в различных слоях атмосферы и количества влаги в

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

соответствующих слоях. Переохлажденная капля воды - капля воды дождя (диаметром более 0,5 мм), мороси (диаметром менее 0,5 мм) или туман (диаметром менее 0,06 мм), находящаяся в воздухе с отрицательной температурой, отдавшая значительную часть скрытой теплоты фазового перехода из жидкого в твёрдое состояние и замерзающая при соприкосновении с любой поверхностью на открытом воздухе.

Переохлаждённое крыло: когда температура крыла равна или ниже 0°C/32°F/ из- за холодного топлива, остающегося в крыльевых баках во время нахождения самолёта на земле, и последующая дозаправка не в состоянии вызвать значительное повышение температуры топлива.

Предварительная обработка ВС – обработка поверхностей самолёта для предотвращения интенсивного образования снежно-ледяных отложений на поверхностях ВС в период стоянки на земле, производится обычно сразу после прибытия самолета.

Прозрачный лёд – налёт льда, обычно прозрачный и гладкий, образуемый на крыле при температурах наружного воздуха вплоть до + 15°C при условии температуры крыла ниже 0°C из-за наличия в крыльевых баках большого количества холодного топлива. Прозрачный лёд может образоваться на нижней и верхней поверхностях крыла самолёта при открытом воздействии высокой влажности и осадков (дождь, морось, туман).

Противообледенительная защита (ПОЗ) – процесс (процедуры), результатом которого (которых) является нанесение противообледенительной жидкости (или её водного раствора) на чистые поверхности самолёта и предотвращение, таким образом, образования и накопления снежно-ледяных отложений на ВС в течение ограниченного времени в прогно-зируемых условиях наземного обледенения.

Противообледенительная обработка (ПОО) – обработка самолёта противообледенительными жидкостями с целью удаления СЛЮ и/или защиты поверхностей самолёта от наземного обледенения на ограниченный период времени (время защитного действия применяемой жидкости). ПОО самолёта может проводиться по технологии одно или двухэтапной обработки.

Противообледенительные жидкости (ПОЖ) – низкотемпературные жидкости на основе гликолей (этиленгликоля, пропиленгликоля) или на негликолевой основе, созданные для противообледенительных обработок самолётов в целях

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

обеспечения регулярности и безопасности полётов в условиях наземного обледенения.

Подразделяются на жидкости I типа (жидкости ньютоновского типа) и жидкости II-го, III-го и IV-го типов (неньютоновские жидкости). Состав жидкостей I-го типа включает в себя один из видов гликоля, антикоррозийные присадки и поверхностно-активные вещества для обеспечения достаточных смачивающих свойств. В состав II - IV типов дополнительно входит длинномолекулярный органический загуститель, придающий этим жидкостям неньютоновские свойства. Время защитного действия для ПОЖ типа I не превышает 2-х десятков минут, для ПОЖ II - IV типов может составлять от десятков минут до нескольких часов в зависимости от интенсивности обледенения.

Радиационное охлаждение - понижение температуры земной поверхности и предметов за счёт 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 недостатка 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 преобладающей величиной в этом балансе и приводит к тому, что температура поверхностей предметов на земле и земли опускается ниже температуры близлежащего слоя окружающего воздуха.

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

Снег – осадки в форме ледяных кристаллов, часто узорчатые в форме шестиконечных звездочек, или в виде зёрен неправильной округлой формы с диаметром не более 1 мм. Кристаллы могут быть отдельными или образовывать снежные хлопья.

Снежная крупа – матово-белые снегоподобные крупинки неправильной округлой формы размером от 1 до 15 мм, выпадающие чаще всего из кучево-дождевых облаков при температурах около 0°C. Отличаются от снежинок отсутствием различной кристаллической основы.

Снежно-ледяные отложения на поверхности ВС (СЛО) – выпавшие и накопленные на поверхностях ВС осадки в виде замёрзших дождя и мороси, снега, снежной и ледяной крупы, снежных зёрен, града, ледяного дождя или

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

выделившиеся непосредственно из водяного пара, содержащегося в воздухе, иней, твёрдый налёт, изморось.

Температурный запас – нормативная разница (превышение) между температурой окружающего воздуха (температура применения ПОЖ) и температурой замерзания, применяемой ПОЖ (раствора ПОЖ). Служит для гарантированного предупреждения замерзания жидкости, нанесённой на самолёт, на этапах от обработки до завершения взлёта, а также для компенсации систематических ошибок при выборе и приготовлении жидкости (раствора) к применению. В настоящее время значения температурного запаса составляют 100С для ПОЖ I - го типа и 70С для ПОЖ II – IV – го типов.

Температурный предел аэродинамической пригодности ПОЖ или её водного раствора - наименьшая температура окружающего воздуха, при которой данная ПОЖ (или её раствор) будет удалена набегающим потоком с поверхностей самолёта в процессе разбега.

Температурный предел применения – наименьшая температура окружающего воздуха, при которой допустимо применение данной ПОЖ или её водного раствора для:

- 1-го этапа двухэтапной обработки;
- 2-го этапа двухэтапной обработки или для одноэтапной обработки самолётов.

Температурный предел применения для I - го этапа двухэтапной обработки на 3°С ниже температуры начала кристаллизации ПОЖ (раствора ПОЖ), применяемых в горячем виде.

Температурный предел применения для II - го этапа двухэтапной обработки и для одноэтапной обработки выбирается как максимальное значение из двух величин:

- температурного предела аэродинамической пригодности;
- температуры замерзания ПОЖ, увеличенной на высоту температурного запаса.

Туман – скопление продуктов конденсации (капель или кристаллов, или тех и других вместе), взвешенных в воздухе непосредственно над поверхностью земли и вызывающих уменьшение дальности видимости (менее 1 км).

Удаление СЛО – процесс удаления снежно-ледяных отложений с поверхности самолёта в целях реализации концепции чистого самолёта. Для удаления СЛО в зависимости от условий применяются следующие жидкости:

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- а. нагретая вода;
- б. нагретая ПОЖ типа I с учётом ограничения на применение неразбавленной ПОЖ, обеспечивающего аэродинамическую пригодность жидкости;
- в. нагретый раствор воды и ПОЖ типа I;
- г. нагретая, неразбавленная ПОЖ типа II или её раствор с водой; е) нагретая, неразбавленная ПОЖ типа III или её раствор с водой; ж) нагретая неразбавленная ПОЖ типа IV или её раствор с водой.

Жидкости следует применять нагретыми для эффективного удаления СЛО.

Условия наземного обледенения – погодные условия, обуславливающие образование и накопление на поверхностях земли и предметах снежно-ледяных отложений.

Эффективность противообледенительной жидкости – то же, что и время защитного действия. Термин используется, как правило, при оценке защитных свойств ПОЖ в лабораторных условиях

Эффект переохлаждённого крыла. Крылья ВС могут быть «переохлаждёнными» вследствие наличия в баках очень холодного топлива, когда воздушное судно только что осуществило посадку после выполнения полёта 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 лёд. 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.

1.4. Производственная задачи АО «Хабаровские авиалинии»

1.4.1. В аэропорту Николаевск-на-Амуре противообледенительная обработка ВС АО «Хабаровские авиалинии» производится специально обученными сотрудниками Общества с применением установки противообледенительной обработки УПО-12 в соответствии с настоящим Руководством.

1.4.2. Противообледенительная обработка ВС сторонних перевозчиков производится в Николаевске-на-Амуре производится специалистами Общества в соответствии с руководствами по ПОО предоставленными эксплуатантами для

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

соответствующего типа ВС, в случае отсутствия руководств, ПОО выполняется под контролем экипажа.

1.4.3. В базовом аэропорту Хабаровск и других аэропортах (кроме Николаевска-на-Амуре) ПОО производится в соответствии с требованиями, установленным двусторонним договором и настоящим Руководством.

Проверка поставщиков услуг производится посредством аудита или анкетирования перед началом очередного осенне-зимнего периода.

1.4.4. Для ВС Общества необходимость проведения противообледенительной обработки может возникнуть в случаях:

- до начала выпадения замерзающих осадков;
- во время выпадения осадков, непосредственно перед вылетом;
- после выпадения осадков, при длительной стоянке ВС (при невозможности удаления СЛО в рамках технического обслуживания ВС);
- после ночной стоянки, в условиях образования инея, и в других случаях, когда принято решение о ПОО (при невозможности удаления СЛО в рамках технического обслуживания ВС).

Решение о необходимости выполнения противообледенительной обработки принимается экипажем воздушного судна.

1.5. Производственно-технические условия

Средство для ПОО и удаления СЛО

Для удаления СЛО и нанесения ПОЖ в аэропорту Николаевск-на-Амуре применяются установка противообледенительной обработки УПО-12, технические характеристики представлены ниже:

Температурный режим работы установки противообледенительной обработки ВС, оС	от -45 до +40
Монтажная база	Автогидроподъемник смонтированный на шасси грузового автомобиля г/п не менее 6000 кг
Номинальная вместимость бака, л	
Для жидкости Тип I	2600

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Для жидкости Тип II,IV	400
Применяемые типы ПОЖ	
В ёмкости 1000л.	«Арктика ДГ», «ОCTAFLO EG» тип I, ПОЖ SAE/ISO Type I
В ёмкости 800л	«Арктика ДГ», «Safewing MP II 1951» тип II, ПОЖ SAE/ISO Type II; «Safewing MP IV LAUNCH» Type IV, «MAXFLIGHT 04» Type IV
Температура нагрева жидкости ПОЖ	85 оC ± 5 оC
Производительность системы, л/мин	40-100
Давление противообледенительной жидкости на выходе из распылителя, атм	12
Длина рукава подачи, м	20
Высота подъема противообледенительной жидкости, м	22
Тип насоса подачи ПОЖ	Мембранный
Функция перемешивания жидкости ПОЖ во время подогрева	Есть
Материал изготовления бака, трубопроводов, запорной, регулирующей, контрольной аппаратуры	Нержавеющая сталь
Рабочая высота подъема корзины оператора для обработки, м	20
Грузоподъемность корзины (люльки), кг	250
Гидравлические упоры (аутригеры), шт	4

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

1.6. Типы противообледенительных жидкостей

1.6.1. Для ПОО применяются следующие типы жидкостей

Ньютоновская жидкость имеет определение как жидкость, вязкость, которой не зависит от силы сдвига и продолжительности её приложения. Скорость сдвига прямо пропорциональна силе сдвига.

Жидкость начнет перемещаться сразу после приложения силы, для того чтобы жидкость начала течь нет необходимости прикладывать определенное усилие.

Неньютоновская жидкость определяется как жидкость, вязкость которой зависит от силы и продолжительности её приложения и скорость сдвига не прямо пропорциональна силе сдвига. Жидкость не будет начинать двигаться немедленно после приложения силы, для того чтобы жидкость начала стекать сила сдвига должна превысить предел текучести.

Жидкости Тип I обеспечивают довольно ограниченное время защитного действия, и в условиях выпадения осадков их рекомендуется использовать исключительно для удаления обледенения.

Цвет жидкости Типа I только красно-оранжевый.

Жидкости Тип II, или IV содержащие загуститель демонстрируют псевдопластичное поведение, которое определяется как уменьшение вязкости при увеличении силы сдвига.

Жидкости Тип II и Тип IV обычно имеют более высокую границу температуры применения, равную -25 °C. Граница применения может быть ниже, при условии наличия буфера запаса 7°C между точкой замерзания неразбавленной жидкости и температурой наружного воздуха. В любом случае данная температура не должна быть ниже самой низкой температуры применения, полученной при проведении аэродинамического теста. Жидкость должна обладать необходимыми аэродинамическими характеристиками. Как правило, жидкости Тип II и IV в растворе жидкость/вода с концентрацией 100/0 или 75/25 не разрешается использовать на самолётах скорость в момент отрыва носового колеса которых составляет менее 157,5 км/час. Применение вязких противообледенительных жидкостей должно осуществляться в соответствии с требованиями производителей двигателя и планера.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Типы жидкостей, пропорции их смешивания с водой должны соответствовать требованиям изготовителей планера и двигателей.

Жидкость Тип IV обычно окрашены в зеленый цвет, также некоторые жидкости Тип IV могут быть в бесцветном виде.

Используемая для обработки ВС ПОЖ должна соответствовать, по крайней мере, одному из следующих требований:

- Жидкость одобрена авиакомпаниями и включена в руководство авиакомпании по защите ВС от наземного обледенения.
- Жидкость одобрена предприятием-изготовителем планера и отмечена в ЭТД.
- Жидкость одобрена в соответствии с действующими документами авиационных властей.

Авиакомпания, предприятие-изготовитель планера или Авиационные власти могут одобрить жидкости, сертифицированные по определенному стандарту, например, по последнему изданию стандартов ISO 11075/AMS 1424 для жидкостей Тип I и ISO 11078/AMS 1428 для жидкостей Тип II, IV.

ПРИМЕЧАНИЕ:

Производители жидкости и планеров ВС могут ввести ограничения на использование определенных жидкостей для противообледенительной обработки конкретных типов ВС и/или ограничения на разбавление определенных видов жидкости, а также на температуру, расход и дистанцию применения.

Жидкость для удаления СЛО или предотвращения наземного обледенения должна отвечать следующим требованиям:

- Жидкость должна быть разрешена разработчиком самолёта с записью в РТЭ.

- Жидкость должна соответствовать следующим стандартам:

ТУ 6-00-5763445-10-89, ТУ 1-595-25-512-97, ТУ 602-955-75 – Тип I Российского производства.

ISO 11075 для жидкости Тип I;

ISO 11078 для жидкости Тип II, IV;

AMS 1424 для жидкости SAE Тип I;

AMS 1428 для жидкости SAE Тип II, IV.

Жидкость должна пройти испытания на соответствие требованиям аэродинамической пригодности.

ПРИМЕЧАНИЕ:

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Производители ПОЖ и разработчики самолета могут вводить ограничения по использованию специфических жидкостей на конкретных типах ВС и/или для определенных растворов специфических жидкостей.

Жидкости Тип I, производимые в России, внесённые в соответствующие разделы Руководства по летной эксплуатации ВС, разрешены для обработки самолётов с целью удаления СЛО и предотвращения наземного обледенения.

Жидкости Тип I, II и IV сертифицированные в соответствии с требованиями стандартов ISO/SAE, разрешены для обработки самолётов с целью удаления СЛО и предотвращения наземного обледенения.

Введение указанных стандартов вместе с тем не означает, что в РФ запрещается применение каких-либо других ПОЖ. Однако, в этом случае, обязательным является четкое установление условий и ограничений по применению таких жидкостей, чтобы обеспечить сохранение требуемого уровня безопасности полетов. Это должно быть подтверждено соответствующими документами, которые выдаются уполномоченными (как правило, государственными) организациями.

ПОЖ, которые могут применяться для проведения противообледенительной обработки ВС в аэропортах России:

- ПОЖ Тип I производимые в России, внесённые в соответствующие разделы РТЭ ВС, а также ПОЖ Тип I в соответствии с действующими международными стандартами - для обработки самолётов с целью удаления СЛО и предотвращения наземного обледенения.
- ПОЖ Тип II или Тип IV в соответствии с действующими международными стандартами, как для удаления СЛО, так и для предотвращения наземного обледенения.

Ежегодно на сайте ФАВТ обновляется Перечень противообледенительных жидкостей (ПОЖ), допущенных в РФ к применению для защиты от наземного обледенения ВС ГА в осеннезимний период.

Перечень противообледенительных жидкостей (ПОЖ), допущенных к применению для защиты от наземного обледенения ВС ГА» является документом, регламентирующим использование ПОЖ на ВС ГА в аэропортах России.

Перечень включает ПОЖ, одобренные ФГУП ГосНИИ ГА по результатам их комплексной проверки в соответствии с «Программой работ по исследованию свойств противообледенительных жидкостей (ПОЖ) с целью определения возможности их применения на ВС. Перечень предназначен организациям,

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

осуществляющим противообледенительную защиту ВС, при выборе ПОЖ. Перечень не отменяет ответственность пользователей за выбор противообледенительной жидкости для применения при выполнении работ по противообледенительной защите. Пользователь вправе запрашивать у изготовителя противообледенительной жидкости любую документацию, подтверждающую прохождение квалификационных испытаний жидкости, а также документацию, установленную государственными и местными требованиями.

Жидкость Тип I в соответствии со Стандартами ISO 11075, SAE/AMS 1424, незагустевающая маловязкая жидкость, содержит минимум 80 % (по весу) гликоля. При разбавлении дистиллированной водой температура замерзания не выше -20°C.

Температура замерзания смеси жидкости Тип I, используемой как для одноступенчатой обработки по удалению СЛО и предотвращению наземного обледенения, так и для второй ступени двухступенчатой обработки, должна быть, по крайней мере, на 10°C ниже Тнв.

Температура замерзания смеси ПОЖ Тип I с водой, используемой на первом этапе двухэтапной обработки не должна быть выше температуры наружного воздуха (обшивки крыла) более чем на 30C (180F).

ВНИМАНИЕ: Увеличение концентрации ПОЖ в смеси с водой не обеспечивает увеличение времени защитного действия.

Жидкости Тип I обеспечивают довольно ограниченное время защитного действия, и в условиях выпадающих осадков их рекомендуется использовать исключительно для удаления обледенения (первый этап обработки).

Жидкость Тип II в соответствии со Стандартами ISO 11078 и SAE/AMS 1428

Загустевающая жидкость, содержащая минимум (по весу) 50% гликоля. Жидкости Тип II имеют нижний предел применения -25°C – 28°C.

Применение жидкости Тип II со 100%-й концентрацией или смесью с водой в концентрации 75/25 имеет ограничение для самолетов по взлетной скорости. Жидкости Тип II применимы для защиты от наземного обледенения самолетов транспортной категории с высокими взлетными скоростями. Эти ПОЖ применимы для самолетов, у которых скорость на взлете в начале подъема передней стойки (VR) не менее 157,5 км/час.

Это необходимо для того, чтобы гарантировать достаточный сдвиг ПОЖ во время разбега по ВПП.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Жидкость Тип IV в соответствии со Стандартами ISO 11078 и SAE/AMS 1428.

Жидкости Тип IV по своему составу и применению аналогичны ПОЖ Тип II. Однако, благодаря наличию в ее составе более современного сгустителя, этот Тип ПОЖ обеспечивает большее время защитного действия, особенно при применении в концентрированном виде.

Жидкости Тип II и Тип IV представляют собой вязкие неньютоновские жидкости. Эти жидкости содержат загуститель и демонстрируют псевдопластичное поведение, которое заключается в уменьшении вязкости при увеличении силы сдвига.

Жидкости могут быть бесцветными или могут быть окрашены: **Тип II – в жемчужный (бесцветный), Тип III – в желтый, Тип IV – в зеленый цвет**

1.6.2. Применение ПОЖ ТИП IV с учетом возможного гелеобразования.

Многочисленное применение жидкостей тип IV может привести к скоплению гелеобразных и сухих остатков жидкости в аэродинамически тихих областях, полостях и зазорах. Гелеобразные и сухие остатки могут повторно набрать влагу и замерзнуть в условиях повышенной влажности или дождя. Это может затруднить работу систем управления ВС в полете. Данные остатки необходимо удалять.

Сотрудники должны проконсультироваться с эксплуатантом ВС относительно методов проверки и удаления остатков данной ПОЖ, их частоты, средств технического обслуживания и рекомендаций по мойке ВС. Использование горячей воды или горячей смеси ПОЖ Тип I с водой на первом этапе двухступенчатой процедуры может минимизировать образование остатков.

1.6.3. Условия хранения ПОЖ и воды

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 заводом-производителем.

Коррозия ёмкости может вызвать деградацию (разрушение структуры) жидкостей. В связи с этим рекомендуется использовать коррозионностойкие материалы для хранения жидкостей. Для предотвращения коррозии внутри емкостей рекомендуется их максимальное заполнение жидкостью. Ёмкости

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

должны проверяться на наличие коррозии и загрязнения ежегодно. Последняя дата проверки должна быть указана на ёмкости, а также, иметься в записи, подтверждающей факт проведения данной проверки.

Ёмкости для хранения жидкости должны иметь специальные наклейки с информацией о жидкости и ее производителе.

Качество жидкости тип IV может серьезно ухудшиться под влиянием чрезвычайного механического сдвига. Вот почему должны использоваться только совместимые насосы и форсунки. Конструкция насосных систем и форсунок должна соответствовать рекомендациям производителя. Использование клапанов сброса давления не рекомендуется. Системы перекачки жидкостей должны быть предназначены для перекачки конкретных жидкостей и смесей. Они должны предотвращать деградацию жидкостей и не допустить перемешивания жидкостей разных типов и изготовленных разными производителями.

Фильтр (поточный), в соответствии с рекомендациями производителя, должен быть использован для задержания крупных частиц в жидкости при перекачке.

Линии перекачки жидкости также должны иметь специальные маркировку с информацией о жидкости.

Все заправочные краны или наконечники, сливные краны должны быть маркированы информацией о жидкости.

Наконечники для заправки деайсера различными типами жидкости должны иметь различную конструкцию или размер для предотвращения перепутывания и загрязнения жидкостей. Нагревание противообледенительных жидкостей необходимо производить в соответствии с инструкцией изготовителя.

Испарение воды из ПОЖ Тип I может привести к нежелательным аэродинамическим эффектам.

Для ПОЖ Тип IV воздействие температуры и потери воды может привести к снижению вязкости и, соответственно, к снижению времени защитного действия.

Любая из ниже перечисленных проблем или их комбинация может ускорить деградацию жидкости и ухудшение показателей качества:

- незначительный расход жидкости в течение длительного времени;
- нахождение машины для ПОО (деайсера) в состоянии готовности с включенной системой подогрева в течение длительного периода времени;
- высокая температура жидкости в баке машины;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

– высокая температура в водяном баке машины, который находится рядом с баком для жидкости (отсутствие теплоизоляции между баками).

1.6.4. Общие условия применения ПОЖ и воды

1. Температурный запас: Нормативная разница (нормативное превышение) между температурой окружающего воздуха (температурой применения ПОЖ) и температурой замерзания, применяемой ПОЖ (раствора ПОЖ). Служит для гарантированного предупреждения замерзания жидкости, нанесенной на самолет, на этапах от обработки до завершения взлета, а также для компенсации систематических ошибок при выборе и приготовлении жидкости (раствора) к применению. В настоящее время значения температурного запаса составляют 10⁰С для ПОЖ I типа и для ПОЖ II ♦ IV типов ограничение применения может быть ниже 7⁰С, буфер поддерживается между точкой замерзания ПОЖ и Тов.

Примечание:

Эти жидкости могут не использоваться при температуре ниже -25⁰С в условиях активных заморозков.

2. Температурный предел аэродинамической пригодности ПОЖ или ее 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.

3. 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 ВС.

При проведении противообледенительной обработки в два этапа, температура замерзания жидкости, используемой на первом этапе не должна быть выше температуры окружающего воздуха более чем на 3⁰С.

Температурный предел применения ПОЖ для второго этапа двухэтапной обработки или одноэтапной обработки выбирается как максимальное значение из двух величин:

- температурного предела аэродинамической пригодности.
- температуры замерзания ПОЖ, увеличенной на величину температурного запаса.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

4. Разбавление ПОЖ должно выполняться в строгом соответствии с рекомендациями изготовителя ПОЖ. От концентрации ПОЖ зависит ее температура замерзания.

5. Температура нагретой ПОЖ или нагретой смеси для эффективного удаления СЛО должна быть не менее 60°C и, как правило, не более 82°C. Максимальная температура смеси для отдельных типов ВС может отличаться. Производители ВС могут также ограничивать и давление струи на поверхность ВС.

6. Горячая вода для удаления СЛО с поверхности ВС применяется при $T_{ов}$ не ниже 0°.

ПРИМЕЧАНИЕ:

Нельзя смешивать жидкости разных типов или изготовленные разными производителями. Это может привести к серьезному ухудшению качества жидкости! Противообледенительные спецмашины (диайсеры) должны быть произведены в соответствии со стандартом SAE 1971.

Оборудование должно быть полностью очищено и подготовлено перед заполнением баков, чтобы избежать загрязнения жидкостей.

Подогрев ПОЖ в баках машин (деайсеров) не должен производиться в ограниченных или плохо вентилируемых помещениях.

Заправочные штуцеры должны иметь различный размер или тип для предотвращения случайного смешения различных жидкостей.

Должны иметь маркировку с информацией о типе используемой ПОЖ: - крышки баков с ПОЖ и водой, штуцеры заправки, форсунки, переключатели выбора типа и концентрации жидкости в кабине (корзине) оператора.

1.6.5. Оформление и регистрация расходов ПОЖ

Расход ПОЖ при обработке ВС зависит от следующих факторов:

- типа обрабатываемого ВС (площадь поверхности);
- метеоусловий, в том числе $T_{ов}$, вида осадков, скорости ветра;
- массы и характера СЛО на поверхности ВС;
- метода обработки (только ПОЖ или комбинированными методами)
- температуры поверхности ВС (при наличии в баках ВС холодного топлива)
- концентрации применяемой ПОЖ;
- квалификации и опыта персонала.

Минимальные расходы ПОЖ приводятся в документах АЕА по ПОЗ ВС на земле.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Рекомендованный минимальный расход жидкости составляет 1,0 л на 1м² поверхности ВС. Согласно публикациям Ассоциации Европейских авиалиний, рекомендуемый минимальный расход жидкости (раствора) для предотвращения обледенения (второй этап двухэтапной ПОО) составляет 1.3 – 1.6л на 1м².

Водитель деайсера покидает место обработки ВС с разрешения Руководителя по ПОО и З. Информация, необходимая для определения оптимального (достаточного) количества ПОЖ на ПОО обрабатываемых типов ВС, а также для планирования закупок различных типов ПОЖ, накопленная за сезон, анализируется и представляется в виде сводной таблицы.

1.6.6. ПОЖ применяемые в аэропорту Николаевск-на-Амуре:

Тип ПОЖ	Название	Производитель
Тип I	«Octaflo Lyod» (60/40)	ООО «АВИАФЛЮИД интернешнл»
Тип IV	«Max Flight AVIA»	ООО «АВИАФЛЮИД интернешнл»

ГЛАВА 2 Процедуры по удалению снежно-ледяных отложений и предотвращению наземного обледенения (требования)

2.1. Концепция чистого крыла

При эксплуатации ВС в условиях, способствующих обледенению самолета, нельзя предпринимать попытку взлета, если на крыльях, воздушных винтах, поверхностях управления, воздухозаборниках двигателей или других критических поверхностях присутствует или налип лед, снег, слякоть или ледяной налет.

Надлежащее удаление обледенения с последующей обработкой соответствующей жидкостью для предупреждения обледенения обеспечивает наилучшую защиту от снежно-ледяных отложений. Чтобы убедиться в эффективности обработки и соответствия самолета концепции чистого воздушного судна, необходимо выполнить визуальную или физическую проверку критических поверхностей самолета.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

2.2. Обучение

2.2.1. Подготовка и квалификация персонала

Процедуры ПОЗ ВС должны выполняться только обученным и квалифицированным персоналом.

Компании, предоставляющие услуги по ПОЗ ВС, должны иметь программу квалификации персонала, в соответствии с рекомендациями SAE AS6286, и программу обеспечения качества, в соответствии с рекомендациями SAE AS6332, для проверки и поддержания приемлемого уровня компетенции.

2.2.2. Требования к подготовке

Все работники, занятые в производстве работ по противообледенительной защите ВС, обязаны пройти первоначальную и периодическую (ежегодную перед началом ОЗП) подготовку, чтобы обеспечить получение и сохранение всесторонних знаний о принципах и процедурах противообледенительной защиты ВС, включая новые процедуры и опыт предыдущих сезонов обработки ВС противообледенительной жидкостью.

Результат обучения должен быть подтвержден сдачей экзамена/теста, которые должны охватывать все разделы подготовки, изложенные в пункте 2.2.3 настоящего Руководства.

Проведение теоретического экзамена должно соответствовать требованиям части 66 EASA или любых эквивалентных документов. Допуск к проведению ПОЗ ВС (соответствующую квалификацию) получает только персонал, имеющий проходной бал не менее 75%. Для персонала, непосредственно выполняющего противообледенительную обработку на ВС, в программу подготовки также должны быть включены практические занятия на используемом оборудовании и ВС. Для вновь поступившего персонала требуется ознакомление с соответствующими типичными поверхностями и компонентами ВС и с определением зон, не подлежащих обработке и прохождение практической подготовки. До получения окончательной квалификации персонал, выполняющий процедуры противообледенительной обработки (управление спецавтомобилем и/или выполнение функций оператора спецмашины ПОЗ ВС), должен продемонстрировать квалифицированному преподавателю свои умения по удалению СЛО в условиях эксплуатации.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Результаты этого экзамена должны быть подробно записаны.

2.2.3. Программа подготовки должна включать (но не ограничиваться)

2.2.3.1. Общие положения

Безопасность полетов во многом зависит от качества противообледенительной защиты ВС. Работы по противообледенительной защите должны выполняться исключительно квалифицированным и обученным персоналом.

Все сотрудники, занятые в производстве работ по противообледенительной защите ВС, обязаны пройти необходимую подготовку и иметь квалификацию по процедурам, способам связи и ограничениям в каждой сфере ответственности.

Особые квалификационные требования предъявляются к:

- персоналу подразделений, проводящему преподавательскую работу по обучению процедурам противообледенительной защиты ВС в коллективах;
- руководителям стажировки, проводящим практическую подготовку персонала.

Преподаватели, проводящие организацию обучения и теоретическое обучение персонала должны:

- иметь высшее авиационное техническое образование;
- иметь общий опыт работы в гражданской авиации не менее 5 лет; документ, подтверждающий прохождение курса подготовки специалистов по защите ВС от наземного обледенения в специальных учебных центрах - Квалификация DI-L40 и высокий уровень знаний Российских и международных документов в данной области.
- иметь конспект лекций, на базе которых может быть обеспечено издание материалов в печатной форме и наглядность обучения с помощью современных средств обучения.

2.2.3.2. Телематика

Программы подготовки специалистов, вовлеченных в процесс противообледенительной защиты ВС, должны охватывать следующие темы:

- действующие стандарты, руководящие документы и рекомендации.
- базовые знания по аэродинамике;
- влияние инея, льда, снега и других СЛО на летно-технические характеристики ВС;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- метеорологическое обоснование формирования СЛО на поверхностях ВС;
- базовые характеристики ПОЖ, применяемых для ПОЗ ВС;
- процедуры по удалению СЛО и предотвращению наземного обледенения;
- противообледенительные процедуры. общие и специфические требования при обработке разных типов ВС;
- конструкция ВС в целом и критические поверхности ВС;
- виды контроля поверхностей ВС;
- противообледенительное оборудование и его возможности;
- ограничения и предостережения;
- аварийные процедуры;
- применение ПОЖ и время предотвращения от наземного обледенения;
- коды ПОЗ ВС, процедуры связи и оформление документации;
- вопросы экологии и охраны окружающей среды;
- новое в области ПОЗ ВС и уроки прошлых зимних сезонов;
- методы проверки качества ПОЖ;
- функциональные обязанности и ответственность любого должностного лица, участвующего в противообледенительной защите (в том числе в порядке контроля), призванного обеспечивать защиту ВС от образования наземного обледенения;
- меры по обеспечению охраны труда и техники безопасности, соблюдаемые персоналом, с учетом содержащихся в противообледенительной защите специфических факторов опасности;
- человеческий фактор.

2.2.3.3. Персонал, подлежащий обучению

Обучению подлежит персонал:

- выполняющий работы по противообледенительной обработке воздушных судов;
- выполняющий проверки после проведения ПОО ВС;
- выполняющий проверку наличия СЛО и передачу кода ПОЗ;
- операторы-водители спецмашины.

Ответственность за контроль подготовки персонала в аэропорту несут руководители структурных подразделений служб, осуществляющих наземное обслуживание.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Специализация персонала, участвующего в ПОО и ПОЗ ВС, готовится по следующим квалификациям:

- Квалификация DI-L10 (оператор-водитель «Деайсера»)

Квалификация DI-L10 предназначена для специалиста - водителя транспортного средства - «Деайсера», предусматривает и ограничивается функциями по непосредственному управлению транспортным средством «Деайсер». Вышеуказанный специалист выполняет коммуникационные процедуры с руководителем работ/оператором «Деайсера» в процессе выполнения работ по ПОО и ПОЗ ВС и не включает любые другие процедуры персонала, задействованного в ПОО и ПОЗ ВС.

- Квалификация DI-L20 (оператор спецмашина для противообледенительной защиты ВС)

Квалификация DI-L20 предназначена для специалиста – оператора, осуществляющего непосредственное управление системой удаления льда «Деайсера» при ПОО и ПОЗ ВС, и предусматривает функции:

- проверки поверхности ВС на наличие снежно-ледяных отложений до ПОО (проверка на потребность удаления льда);
- контрольной проверки после выполнения работ по ПОО и ПОЗ ВС (удаления обледенения и защиты ВС).

В квалификацию DI-L20 включены требования и обязательны знания по уровням квалификаций DI-L30, DI-L30B.

- Квалификация DI-L30 организатор и контролер противообледенительной защиты ВС.

Квалификация DI-L30 предназначена для специалиста – организатора и контролера работ по ПОО и ПОЗ ВС и предусматривает функции:

- проверки поверхности ВС на наличие снежно-ледяных отложений до ПОО (проверка на потребность удаления льда);
- контроля качества ПОО и ПОЗ ВС в процессе выполняемых работ и контрольной проверки чистоты поверхностей ВС после выполнения работ по ПОО и ПОЗ ВС (удаления обледенения и защиты ВС).

В квалификацию DI-L30 включены требования и обязательны знания по уровням квалификаций DI-L20, DI-L30B.

- Квалификация DI-L30B инспектор, выполняющий проверку наличия СЛО на ВС и состояния поверхностей ВС перед отправлением

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Квалификация инспектора-контролера - DI-L30B предназначена для специалиста, выполняющего контрольные проверки состояния поверхностей ВС на предмет наличия/отсутствия СЛО перед отправлением ВС и предусматривает функции:

- проверки поверхности ВС на наличие снежно-ледяных отложений до ПОО (проверка на потребность удаления льда);
- контроля качества ПОО и ПОЗ ВС в процессе выполняемых работ и контрольной проверки чистоты поверхностей ВС после выполнения работ по ПОО и ПОЗ ВС (удаления обледенения и защиты ВС);
- контрольные проверки чистоты состояния поверхностей ВС и отсутствия СЛО перед отправлением ВС.

В квалификацию DI-L30 В включены требования и обязательны знания по уровням квалификаций DI-L20, DI-L30.



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

Наименование темы	DI-L10	DI-L20	DI-L30	DI-L30B	DI-L40
1. Действующие стандарты, руководящие документы и рекомендации в сфере ПОЗ ВС	X	X	X	X	X
2. Базовые знания по аэродинамике		X	X	X	X
3. Влияние СЛО на летно-технические характеристики ВС		X	X	X	X
4. Метеорологические факторы формирования СЛО на поверхностях ВС		X	X	X	X
5. Базовые характеристики ПОЖ, применяемых для ПОЗ ВС	X	X	X	X	X
6. Основные методы удаления СЛО и предотвращения наземного обледенения		X	X	X	X
7. Процедуры ПОЗ, общие и специфические требования при ПОЗ различных типов ВС	X	X	X	X	X
8. Конструкция ВС и критические поверхности ВС	X	X	X	X	X
9. Виды контроля поверхностей ВС	X		X	X	X
10. Противообледенительное оборудование и процедуры его использования	X	X	X	X	X
11. Ограничения, предостережения и человеческий фактор. Меры по обеспечению охраны труда и техники безопасности, соблюдаемые персоналом с учетом факторов опасности	X	X	X	X	X
12. Аварийные процедуры	X	X	X	X	X
13. Применение ПОЖ и время предотвращения от наземного обледенения	X	X	X	X	X
14. Коды ПОЗ ВС, процедуры связи и оформление документации	X	X	X	X	X
15. Вопросы экологии и охраны окружающей среды	X	X	X		X
16. Новое в области ПОЗ ВС, опыт прошлых ОЗП	X	X	X	X	X
17. Условия, которые приводят к образованию льда на поверхности ВС		X	X	X	X
18. Местные правила и ограничения	X	X	X	X	X
19. Операционные процедуры аэропорта	X	X	X	X	X
20. Контроль качества ПОЗ ВС	X		X		X
21. Процедуры по ПОЗ ВС авиакомпаний партнеров. Функциональные обязанности и ответственность каждого должностного лица, участвующего в процессе ПОЗ ВС	X	X	X	X	X
22. Общие процедуры координации процессов ПОЗ ВС	-	-	X		X
23. Процедуры подготовки и обучения персонала	-	-	-	-	X
24. Экзамен - письменный тест	X	X	X	X	X

2.2.3.4. Начальная подготовка и повышение квалификации

2.2.3.4.1. Начальная (базовая) подготовка

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Начальная (базовая) подготовка специалистов включает теоретическую и практическую подготовку. Начальная (базовая) теоретическая подготовка персонала производится по утвержденной программе.

Цель обучения: подготовка персонала для выполнения процедур ПОО ВС в соответствии с требованиями, изложенными в настоящем Руководстве, действующей редакции методических рекомендаций «Защита воздушного судна от наземного обледенения» с использованием наглядных пособий и технических средств обучения.

Первоначальное (базовое) обучение проводится при обучении нового сотрудника и повторно при:

- перерыве в выполнении работ по ПОЗ самолетов сотрудником более одного года;
- отсутствие документов, подтверждающих прохождение базового обучения в течение последних 5 лет;
- существенных изменениях в методике подготовки персонала;
- устранение недостатков, выявленных при проведении аудита.

Обучение проводится преподавательским составом учебного центра, преподавателями учебных центров других авиакомпаний. Формирование групп должно производиться в зависимости от специализации персонала в процессе ПОО ВС.

Положительный результат обучения определяет прохождение теста, при наличии не менее 75 % ответов на вопросы программы.

Обучение регистрируется оформлением «Журнала занятий» с последующей выдачей «Удостоверения».

Практическая подготовка операторов, выполняющих работы по противообледенительной защите воздушных судов, проводится первоначально на «Деайсерах» на макете ВС, расположенном на полигоне.

Окончательная практическая подготовка проводится непосредственно в структурных подразделениях в условиях обработки ВС от обледенения. К проведению практической подготовки привлекаются наиболее опытные специалисты подразделений. По результатам практической подготовки оформляется «Стажировочный лист». После окончания теоретической и практической подготовки специалист, сдает тест при наличии не менее 75 % ответов на вопросы программы и после этого может быть допущен к выполнению самостоятельной работы приказом руководителя организации.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Практическая подготовка операторов дэйсера, водителей, персонала, осуществляющего руководство и контроль за выполнением обработки, проводится непосредственно в структурных подразделениях. К проведению практической подготовки привлекаются наиболее опытные специалисты подразделений. По результатам практической подготовки оформляется «Стажировочный лист». После прохождения теоретической и практической подготовки специалист может быть допущен к выполнению самостоятельной работы приказом руководителя организации.

Практическая подготовка должна проводиться до начала сезона, но это не означает, что такая переподготовка должна в обязательном порядке проводиться непосредственно в день или до даты проведения предыдущей переподготовки. Это может привести к непрекращающемуся процессу подготовки, что не представляется возможным. Квалификация считается действительной на начало сезона, при этом срок действия продлевается до конца года. Пример: если квалификация была получена 01 ноября 2019 года, срок продления наступает в ноябре 2020 года, но не позднее 31 декабря. Такой гибкий подход уменьшают нагрузки при проведении подготовки больших групп перед началом сезона. Несмотря на это, настоятельно рекомендуется, чтобы подготовка проводилась как можно раньше в начале сезона (или перед началом сезона).

2.2.3.4.2. Периодическая подготовка (повышение квалификации)

Ежегодная теоретическая и практическая переподготовка персонала СНО проводится только для персонала, который имеет базовое теоретическое обучение и опыт практической работы в предыдущем сезоне.

Результат обучения определяется прохождением теста. Сдавшим экзамен или тест признается слушатель, ответивший не менее чем на 75 % вопросов программы.

Подготовка проводится по утвержденной программе. Программа предусматривает специализацию уровней ежегодной переподготовки персонала, осуществляющего противообледенительную защиту воздушных судов на земле, для подтверждения квалификаций.

Практическое проведение занятий по технологии ПОО ВС проводится на учебно-тренировочном полигоне с использованием передвижных средств ПОО ВС и макета ВС.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

2.3. Правила обращения с ПОЖ

Противообледенительная жидкость является химическим продуктом, воздействующим на окружающую среду. Во время применения необходимо избегать излишнего разлива и соблюдать местное природоохранное законодательство, правила охраны здоровья и правила обращения, установленные производителем жидкости, технику безопасности и инструкции производителей.

ПОЖ различных производителей и/или с различной основой не должны смешиваться без проведения дополнительных исследований производителем жидкости.

2.3.1. Хранение

2.3.1.1. Для хранения должны использоваться специально предназначенные емкости.

2.3.1.2. Емкости хранения должны быть изготовлены из материалов, совместимых с противообледенительной жидкостью, как определено производителем (нержавеющая сталь, пластик и т.д.). Особое внимание должно быть уделено исключению применения различных металлов, контактирующих друг с другом, т.к. они могут образовать гальванические пары и ухудшить характеристики ПОЖ.

2.3.1.3. Емкости должны быть маркированы, чтобы избежать загрязнений и ошибок персонала.

2.3.1.4. Емкости должны проходить ежегодную проверку на предмет коррозии и/или загрязнений. При обнаружении коррозии и загрязнений емкости должны быть приведены в нормальное состояние или заменены. Для предотвращения коррозии на границе раздела жидкость-зона испарений, а также в зоне испарений рекомендуется поддерживать высокий уровень жидкости в емкостях хранения.

2.3.1.5. При хранении жидкости необходимо строго соблюдать температурные ограничения, указанные в документации производителя. Хранящиеся жидкости должны проверяться в соответствии с требованиями Рекомендаций АЕА или раздела 8.16 настоящего Руководства для обеспечения требуемых характеристик ПОЖ и отсутствия загрязнений.

2.3.2. Перекачка

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Ухудшение характеристик противообледенительных жидкостей может наступить в результате чрезмерного механического сдвига. В связи с этим необходимо использовать только совместимые с ПОЖ насосы и разбрызгивающие насадки (форсунки). Конструкция перекачивающих систем должна соответствовать рекомендациям производителя жидкости.

2.3.3. Линии перекачки

Специально предназначенные линии перекачки должны быть совместимы с перекачиваемой жидкостью и ярко обозначены для предотвращения загрязнения.

2.3.4. Подогрев

Противообледенительные жидкости должны подогреваться в соответствии с рекомендациями производителя.

Для жидкостей Типа I потеря воды может вызвать ухудшение характеристик ПОЖ.

Для жидкостей Тип II, III и IV термическое воздействие и/или потеря воды могут вызвать снижение вязкости, что приведет к уменьшению времени защитного действия.

Предостережение: необходимо избегать излишнего нагрева жидкости в баках машины. Длительный или повторяющийся подогрев жидкости прямо или косвенно может вызвать потерю воды и ухудшение характеристик жидкости.

Необходимо иметь в виду, что любая из следующих ситуаций или их комбинация, может существенно ускорить ухудшение характеристик жидкостей:

- а) малое потребление жидкости;
- б) продолжительное время нахождения спецмашины в режиме готовности с включенной системой подогрева;
- в) высокая температура в баках;
- г) высокая температура в водяных баках, если они находятся в прямом контакте с баками жидкостей (отсутствует изоляция между баками).

2.3.5. Дополнительные требования

Чтобы избежать загрязнений, применяемое оборудование перед его заполнением противообледенительной жидкостью должно быть полностью очищено.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Необходимо избегать нагрева противообледенительных жидкостей в спецмашинах, если эти машины находятся в замкнутых или плохо вентилируемых пространствах.

Качество жидкости на выходе распылительной форсунки должно периодически проверяться.

2.4. Проверка на наличие снежно-ледяных отложений

Проверка на наличие СЛО - необходимость проведения обработки ВС.

Если условия стоянки способствуют наземному обледенению, то самолёту не может быть дано разрешение на вылет, до тех пор, пока обученный и компетентный персонал не произведет проверку на обледенение. Данная проверка должна быть произведена в соответствии с требованиями к состоянию поверхностей ВС после противообледенительной обработки. Она должна включать все критические поверхности ВС, и выполняться с места достаточной видимости этих поверхностей (с деайсера или с другого подходящего места или оборудования).

Необходимость проведения ПОЗ определяется исходя из следующих критериев:

- удаление СЛО - любые СЛО обнаруженные на контролируемых поверхностях, за исключением слоя инея, допускаемого производителем ВС (см. п. 2.6.1 и 2.6.7), должны быть удалены;
- защита от обледенения проводится при наличии условий для возможного образования и накопления СЛО на его критических поверхностях в период от начала руления до взлета.

Персонал обязан обеспечить, чтобы всё СЛО (за исключением инея, наличие которого допускается в случаях, описанных в п. 2.6.1 и 2.6.7) были удалены с соответствующих поверхностей ВС в процессе противообледенительной обработки.

Для более точного определения отсутствия прозрачного льда на поверхности, необходим физический контакт (потрогать рукой на ощупь).

При необходимости проведения защиты ВС от наземного обледенения применяется одноступенчатая или двухступенчатая процедура обработки поверхностей ВС.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Заказ на проведение ПОЗ ВС должен определять те части ВС, которые необходимо обработать, а также необходимое время защитного действия или концентрацию ПОЖ при одноэтапной обработке и на втором этапе двухэтапной.

2.5. Процедуры удаления снежно-ледяных отложений и предотвращения наземного обледенения

Процедуры, описанные в настоящем разделе, определяют рекомендуемые методы удаления СЛО и предотвращения наземного обледенения для обеспечения аэродинамической чистоты ВС в момент взлета.

Когда на поверхностях ВС находятся СЛО, перед отправлением воздушного судна должна быть проведена процедура их удаления.

Если существует риск образования СЛО на поверхностях ВС до момента его взлета, на этих поверхностях должна быть произведена процедура предотвращения наземного обледенения.

В случае если требуются обе процедуры - удаление СЛО и предотвращение обледенения, обработка может выполняться одно- или двухступенчатым методом.

Выбор метода зависит от следующих факторов:

- фактических погодных условий;
- имеющегося в наличии оборудования;
- имеющихся в наличии жидкостей;
- состояния ВС (наличия снега, льда, слякоти или инея на критических поверхностях ВС).

При организации ПОЗ ВС должно применяться оборудование и ПОЖ, обеспечивающие Время Защитного Действия ПОЖ.

При проведении одноступенчатой процедуры должны выполняться все требования, предъявляемые к процедурам удаления СЛО (раздел 2.5.1) и предотвращения обледенения (раздел 2.5.2). Ограничения по применению ПОЖ приведены в разделе 2.5.3.1.

2.5.1. Удаление СЛО

2.5.1.1. Общие положения

Лед, снег, слякоть и иней могут удаляться с поверхностей ВС подогретыми противообледенительными жидкостями, волосяными щетками, резиновыми скребками, теплым воздухом, струей холодного воздуха, с помощью технологий,

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

использующих инфракрасное излучение или комбинациями приведенных выше способов. Для удаления СЛО с поверхностей ВС следует применять приведенные ниже процедуры.

Процесс противообледенительной защиты должен быть непрерывным и как можно более коротким.

Для уменьшения расхода ПОЖ при удалении с поверхностей ВС интенсивных СЛО (снег, слякоть или лед) может применяться предварительная процедура. Предварительная процедура может производиться следующими методами:

- волосяными щетками;
- воздушной струей;
- горячей водой, смесью ПОЖ с водой (условия применения,

ограничения по температуре наружного воздуха при использовании данных методов указаны в таблицах 1, 2 и примечаниях приложении 15 настоящего Руководства). Применяя предварительную процедуру, необходимо обеспечить, чтобы в процессе последующей процедуры были удалены все снежно-ледяные отложения, включая те, которые могли образоваться на поверхностях и/или в скрытых полостях ВС в процессе предварительной процедуры.

Лед, снег, слякоть и иней должны быть удалены с поверхностей ВС до момента взлета или до выполнения процедуры предотвращения наземного обледенения. Для получения максимального эффекта ПОЖ следует применять с минимального расстояния от обрабатываемых поверхностей, чтобы обеспечить минимальную потерю тепла. Противообледенительная обработка должна осуществляться как можно ближе к времени вылета для того чтобы максимально использовать время защитного действия ПОЖ

Тепло жидкости эффективно растапливает любой иней, легкие отложения снега и льда. Более тяжелые отложения СЛО требуют большего количества тепла и, следовательно, большего количества ПОЖ для разрыва связи между примерзшими отложениями и поверхностями ВС. При этом для смыва остатков с поверхностей ВС используется гидравлическая сила струи жидкости. Установку распылительного сопла форсунки и уровень расхода жидкости следует использовать в режиме достаточном для смыва осадков и минимизации образования пены. Пена может быть очень похожа на снег. Максимальное пенообразование происходит при установке уровня расхода жидкости спецмашины на максимальные значения.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Остающаяся на поверхностях ВС противообледенительная жидкость предотвратит замерзание на период времени, определяемый типом ПОЖ, ее концентрацией и окружающими условиями.

2.5.1.2. Удаление инея и тонкого льда

2.5.1.2.1. Общая процедура

Для удаления инея и тонкого льда необходимо установить форсунку в положение, обеспечивающее широкий конус распыления.

Это позволяет максимально сохранить тепло жидкости. Если горячая жидкость наносится с близкого расстояния от поверхности обшивки ВС, то потребуется минимальное количество жидкости для расплавления снежно-ледяных отложений.

2.5.1.2.2. Удаление местных снежно-ледяных отложений

В тех случаях, когда осадки не выпадают и не ожидаются, может применяться процедура местного удаления СЛО (обрабатываются только загрязненные области).

Эта процедура может применяться, если отсутствуют условия наземного обледенения и нет необходимости в обработке всех поверхностей ВС (наличие инея и/или льда на поверхности ВС ограничено отдельными областями, применение времени защитного действия ПОЖ не требуется).

Такой тип СЛО, как правило, располагается на передних кромках крыла и/или стабилизатора, на отдельных участках верхних и/или нижних поверхностей крыльев.

Загрязненные области обрабатываются горячей ПОЖ или смесью ПОЖ и воды, концентрацией, применяемой для одноступенчатых ПОЗ ВС. Затем обрабатываются соответствующие области на другой стороне ВС. Обе стороны ВС должны обрабатываться одинаково (те же области, то же количество, тот же тип и та же концентрация жидкости), даже в том случае, если СЛО обнаружены только на одной стороне ВС.

Обеспечение удаления всех СЛО с поверхностей самолета и симметричности обработки самолета является обязанностью организации, выполняющей ПОЗ ВС.

Квалифицированный персонал должен провести проверку поверхностей ВС и убедиться, что обработка произведена симметрично и все СЛО удалены.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

После того как произведенная проверка показывает, что обработанные поверхности чистые, командиру ВС должно быть доложено: «Только местное удаление снежно- ледяных отложений. ВС чистое. Время защитного действия не применяется».

2.5.1.2.3. Удаление СЛО с нижней поверхности крыла.

Обработка должна производиться симметрично и может распространяться на нижние поверхности закрылков. Загрязненные области обрабатываются горячей смесью ПОЖ с водой с концентрацией, применяемой для одноступенчатых ПОЗ ВС, или применяется двухступенчатая процедура, в случае необходимости концентрация смеси может быть большей (см. Примечание ниже), а затем обрабатываются те же области на нижней поверхности другого крыла. Оба крыла ВС обрабатываются одинаково (те же области, то же количество, тот же тип и та же концентрация жидкости), даже в том случае, если СЛО обнаружены только на нижней поверхности одного крыла ВС.

Для удаления СЛО с нижних поверхностей крыльев время защитного действия не применяется.

Примечание: Наличие инея и льда на нижних поверхностях крыльев ВС обычно связано с наличием большого количества холодного топлива в крыльевых баках. Для удаления необходимо использовать горячую смесь ПОЖ с водой. С целью предотвращения замерзания смеси ее концентрация должна быть выше концентрации, необходимой для ТНВ.

Обеспечение удаления всех СЛО с поверхностями самолета (за исключением инея, допустимого в соответствии с пунктом 2.6.1.) и симметричности обработки самолета является обязанностью организации, выполняющей ПОЗ ВС.

Квалифицированный персонал должен провести проверку поверхностей ВС, убедиться, что обработка произведена симметрично и все СЛО удалены, и передать информацию об обработке КВС: «Только противообледенительная обработка нижних поверхностей крыла. Время защитного действия не применяется».

2.5.1.3. Удаление снега.

Для удаления снега установку распылительного сопла форсунки и уровень расхода жидкости следует использовать в режиме достаточном для смыва осадков и минимизации образования пены. Пена может быть очень похожа на снег.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Максимальное пенообразование происходит при установке уровня расхода жидкости спецмашины на максимальные значения.

Выбор метода зависит от наличия оборудования, толщины и типа снега. Например, легкий и сухой или влажный и тяжелый снег. Общий принцип – чем тяжелее отложения, тем мощнее требуется струя жидкости, чтобы удалять их быстро и полностью с поверхностей ВС. Для легких отложений влажного или сухого снега можно применить тот же метод, что и для инея.

Влажный снег удалять труднее, чем сухой снег, и поэтому наиболее эффективным способом является применение мощной струи пока отложения относительно легкие. При соответствующих условиях можно использовать тепло в комбинации с гидравлической силой струи жидкости для растапливания и последующего смыва замерзших отложений.

Однако в тех случаях, когда снег имеет жесткое сцепление с поверхностью ВС, должна применяться процедура, описанная в пункте 2.5.1.5.

Тяжелые скопления снега всегда трудно удалять с поверхностей ВС, при этом требуется большее количество жидкости. Серьезное внимание следует обращать на возможности ручного удаления отложений снега специальными щетками или скребками перед проведением ПОЗ ВС с помощью жидкостей.

2.5.1.4. Удаление льда.

Подогретая жидкость применяется для разрушения связи льда с поверхностями ВС. Метод использует высокую теплопроводность металлической обшивки.

Струя горячей жидкости направляется в одну точку с близкого расстояния до тех пор, пока не появится оголенный металл. Поверхность ВС быстро распространяет тепло во всех направлениях. Температура поверхности ВС повышается выше температуры замерзания, нарушается сцепление СЛЮ с поверхностью ВС. При многократном повторении этого процесса расплавляют большие участки примерзшего снега и гладкого льда. Отложения затем могут смываться слабой или сильной струей, в зависимости от массы отложений.

Неметаллические поверхности (например, композитные материалы) имеют меньший коэффициент теплообмена по сравнению с металлическими. Процедура обработки может занять больше времени и потребовать расход большего количества жидкости.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

2.5.1.5. Стратегия применения противообледенительной жидкости для удаления СЛО.

Для эффективного удаления снега и льда должны применяться приведенные выше технологии.

Противообледенительные жидкости растворяют СЛО. Следует применять достаточное количество горячей жидкости, чтобы образовавшаяся смесь не замерзла, и растопленные СЛО стекли с поверхности ВС.

2.5.1.5.1. Крыло, хвостовое оперение, рули высоты.

Струя направляется от передней кромки к задней. Запрещено направлять струю сзади. Обработку поверхности следует начинать с высшей точки и продолжать к низшей точке. Крыло с положительным поперечным «V» начинают обрабатывать от консольной части крыла к корневой. При отрицательном поперечным «V» -от корневой части крыла к консольной. Обрабатывается верхняя поверхность крыла ведущие кромки и верхние поверхности управления.

Стабилизатор – верхние поверхности, включая ведущие края и лифт верхней поверхности.

2.5.1.5.2. Вертикальные поверхности.

Обработка поверхностей ведется сверху вниз, включая поверхности руля (обе стороны).

2.5.1.5.3. Фюзеляж.

Удаление СЛО с фюзеляжа рекомендуется производить до установки ВС на МС для подготовки к вылету. В случае, если данное условие не выполнено, то ПОЗ ВС в аэропортах по маршрутной сети производится в соответствии с требованиями раздела 8.5. «Процедуры удаления снежно-ледяных отложений и предотвращения наземного обледенения». При обработке фюзеляжа рекомендуется максимально использовать смеси ПОЖ Тип-I с водой, применяемые для одноэтапной обработки ВС, при этом обрабатывается сначала его верх по центральной линии, а затем боковые стороны. Необходимо обеспечить, чтобы фюзеляж был свободен от СЛО перед взлетом самолета.

На поверхностях фюзеляжа допускается наличие инея, в соответствии с требованиями документации производителей ВС.

2.5.1.5.4. Нос/область обтекателя антенны и стекла кабины экипажа.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Для обработки этих областей рекомендуется использование смесей ПОЖ Тип I с водой или физических методов удаления СЛО (резиновые скребки или волосяные щетки).

При использовании загущенных ПОЖ запрещается распылять их вблизи от стекол кабины экипажа, так как загущенные ПОЖ, попав на стекла, могут существенно снизить видимость во время полета.

Любые загущенные ПОЖ, оставшиеся на носовой части, откуда они могут попасть на стекла кабины экипажа во время руления и взлета, должны быть удалены перед отправлением с помощью резиновых скребков или другими способами.

Если стекла кабины экипажа загрязнены загущенными ПОЖ, необходимо использовать воду или одобренные стеклоочистительные жидкости (использование стеклоочистительных жидкостей рекомендуется при ТНВ ниже 0°C или 32°F).

Предупреждение: перед очисткой стекол кабины экипажа необходимо убедиться, что система подогрева стекол выключена.

2.5.1.5.5. Шасси и отсеки шасси.

Применение ПОЖ в этих областях должно быть сведено к минимуму. ПОЖ не должна направляться на тормоза и колеса. Отложения снега в этих областях могут быть удалены без применения ПОЖ (механически, струей воздуха, подогревом). Однако в тех местах, где СЛО имеют жесткое сцепление с поверхностями, они могут быть удалены с помощью горячего воздуха.

2.5.1.5.6. Двигатели.

Перед отправлением ВС необходимо физическими методами удалить отложения снега из воздухозаборников. Любые СЛО образовавшиеся как на нижней поверхности воздухозаборника, так и на поверхностях лопаток вентилятора, включая задние, или на поверхностях пропеллера могут удаляться горячим воздухом.

2.5.2. Защита от обледенения ВС на земле.

Образование и накапливание СЛО на поверхностях ВС могут быть предотвращены с помощью ПОЖ. Для этих целей могут применяться следующие процедуры:

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

2.5.2.1. Обязательное применение

В целях предотвращения наземного обледенения, когда замерзающий дождь, снег или другие замерзающие осадки могут налипать на ВС перед взлетом, для обработки поверхностей ВС должны применяться ПОЖ.

2.5.2.2. Дополнительное применение

ПОЖ Тип II, III или IV могут применяться на чистые поверхности ВС сразу после прибытия (желательно до его разгрузки) при кратковременных стоянках транзитных (возвратных) рейсов во время замерзающих осадков и ночных стоянок, а также в случаях получения предупреждения от местной метеорологической службы о возможности обледенения и выпадения различного рода замерзающих осадков (до выпадения этих осадков). Такое применение ПОЖ минимизирует накопление СЛО на поверхностях ВС и делает проще последующее удаление СЛО.

Предупреждение: такая практика приводит к накоплению гелиевых отложений. В этом случае необходимо установить соответствующий контроль и программу очистки поверхностей ВС.

Для того, чтобы обнаружить гелиевые отложения можно использовать распыление водяного тумана на соответствующие поверхности. Засохшие гелиевые отложения увлажняются и набухают, превращаясь в своего рода гель.

Перед взлетом поверхности ВС должны быть обработаны для обеспечения цельной защитной пленки. Для уменьшения гелиевых отложений при любой возможности удаление СЛО следует проводить в соответствии с требованиями таблицы 1 приложения 15.

2.5.2.3. Обработка ВС в сбойной ситуации

В сбойных ситуациях проведение ПОЗ ВС осуществляется в соответствии с:

- анализом количества остатков противообледенительной жидкости;
- состоянием поверхности воздушного судна;
- принятием решения о необходимости обработки;
- технологией и очередностью обработки воздушных судов ПОЖ.

2.5.2.4. Общие требования

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Для эффективного предотвращения от наземного обледенения требуется обеспечить ровный слой соответствующей ПОЖ на критических поверхностях ВС, которые являются чистыми (свободными от СЛО).

Для максимальной противообледенительной защиты должна использоваться неразбавленная жидкость Тип II, III или IV.

При нанесении защитного слоя ПОЖ обычно не требуется высокого давления жидкости (напора струи), то есть, когда это только возможно, режим работы насоса рекомендуется снизить. Режим распыления на форсунках следует настроить на средний уровень.

Примечание: Жидкость Тип I имеет ограниченную эффективность при использовании для защиты от наземного обледенения. Минимальная выгода при применении этого типа жидкости может быть достигнута из-за малого времени защитного действия.

Процедура должна продолжаться как можно меньше времени. Обработка должна выполняться как можно ближе ко времени взлета ВС, чтобы максимально гарантировать выдерживание времени защитного действия ПОЖ.

Противообледенительная жидкость должна распределяться равномерно и с толщиной ровного слоя не менее 1 мм. по всем поверхностям, на которые она наносится. Для обеспечения контроля за равномерностью нанесения ПОЖ при проведении обработки ВС должны контролироваться все горизонтальные поверхности.

Струя направляется от передней кромки к задней. Запрещено направлять струю в ином направлении, также от консоли к фюзеляжу.

Предупреждение: противообледенительная жидкость может не стекать равномерно по поверхности передних кромок, горизонтального стабилизатора и киля. При проверке этих поверхностей следует обратить особое внимание на то, чтобы они были полностью покрыты ПОЖ.

2.5.3. Ограничения и предостережения

2.5.3.1. Ограничения, связанные с ПОЖ

2.5.3.1.1. Температурные ограничения

При двухэтапной обработке ВС температура замерзания жидкости, используемой на первом этапе (удаление СЛО), не должна быть более, чем на 3°C (5°F) выше температуры окружающей среды. При температуре наружного воздуха

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

не ниже -3°C можно использовать горячую воду (см. таблицы применения 1 и 2 приложения 15).

ПОЖ Тип I

Температура замерзания смеси ПОЖ Тип I с водой, применяемой как при одноступенчатой ПОЗ ВС, так и на второй ступени защиты ВС, должна быть как минимум на 10°C (18°F) ниже ТНВ. При этом ни при каких условиях эта температура не должна быть ниже минимальной температуры применения смеси ПОЖ с водой.

Предупреждение: ПОЖ Тип I, поставляемые концентрированными и разбавляемые перед применением, не должны применяться неразбавленными. О возможных исключениях необходимо читать в документации производителей ПОЖ.

ПОЖ Тип II, III и IV

ПОЖ Тип II, III и IV могут применяться при температурах ниже -25°C . Температура применения может быть ниже при обеспечении условия, что обеспечивается буфер $7^{\circ}\text{C}/13^{\circ}\text{F}$ между температурой замерзания ПОЖ и ТНВ. При этом ни при каких условиях эта температура не должна быть ниже минимальной температуры применения.

Примечание: в условиях активного образования инея жидкости Тип II/Тип III/Тип IV не могут быть использованы при температуре ниже -25°C (-13°F).

2.5.3.1.1. Ограничение при применении.

Если ВС уже было обработано ПОЖ, то ни при каких обстоятельствах новый слой ПОЖ не должен накладываться на старый загрязненный слой.

Если перед взлетом требуется дополнительная защита ВС, то должна быть произведена полная процедура удаления СЛО и предотвращения от наземного обледенения (см. таблицы применения 1 и 2 приложения 15). Необходимо обеспечить, чтобы отложения, оставшиеся от предыдущей обработки, были смыты. При этом не разрешается только выполнение предотвращения от наземного обледенения.

2.5.4. Ограничения, связанные с ВС.

Применение ПОЖ должно производиться в соответствии с требованиями производителей ВС/двигателей.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

2.5.5. Дополнительные аспекты, требующие внимания при проведении процедур

2.5.5.1. Одноэтапная обработка выполняется горячей противообледенительной жидкостью.

При одноэтапной обработке используемая ПОЖ остается на поверхностях ВС, обеспечивая ограниченное время защитного действия. Подходящая концентрация ПОЖ должна выбираться с учетом требуемого времени предотвращения повторного обледенения, температурных и погодных условий (см. приложения 15 и 16).

2.5.5.2. Двухэтапная защита ВС

Для проведения двухэтапной защиты ВС необходимо выбирать соответствующую жидкость в зависимости от температуры наружного воздуха.

Первый этап – нанесение ПОЖ для удаления СЛО.

Второй этап – нанесение ПОЖ для предотвращения от наземного обледенения.

Подходящая концентрация ПОЖ должна выбираться с учетом требуемого времени предотвращения повторного обледенения, температурных и погодных условий (см. приложения 15 и 16).

Второй этап должен выполняться до того, как жидкость, примененная на первом этапе, начнет замерзать. При необходимости удаление и защита выполняются по зонам. Если на первом этапе ПОЖ применяется с отрицательным буфером и/или проводится обработка поверхностей, состоящих из композитных материалов, замерзание жидкости может произойти быстро.

Примечание:

В соответствии с требованиями таблиц времени защитного действия, опубликованными FAA на предстоящий период, применение ПОЖ для защиты от наземного обледенения должно выполняться до того момента, когда жидкость, примененная на первом этапе, начнет замерзать, обычно в пределах трех минут после начала первого этапа.

Все поверхности должны быть очищены от всех видов СЛО перед началом проведения второго этапа защиты ВС.

При выполнении второго этапа применяется такая техника нанесения ПОЖ, при которой жидкость, используемая на втором этапе, должна полностью покрыть сверху ПОЖ, использованную на первом этапе и при которой обеспечивается достаточное количество ПОЖ на втором этапе.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Количество нанесенной жидкости считается достаточным в случае, когда ПОЖ начинает капать с передних и задних кромок. Рекомендованное минимальное количество ПОЖ для противообледенительной защиты ВС указано в приложении 18.

В случае если в процессе первичной обработки происходит повторное обледенение, необходимо повторно произвести и первый и второй этап защиты.

Предупреждение:

Если температура обшивки ВС ниже ТНВ, то для обеспечения соответствующего положительного температурного буфера от температуры замерзания может потребоваться более высокая концентрация ПОЖ (больше гликоля).

Предупреждение:

Применение ПОЖ Тип II, III или IV, особенно если они применяются в процессе одноступенчатой обработки, может привести к появлению гелиевых отложений, которые скапливаются в аэродинамически тихих зонах, полостях и зазорах.

Сухие гелиевые отложения могут восстановить влагосодержание в условиях высокой влажности или дождя и после этого замерзнуть. Это может затруднить работу систем управления полетом. В этом случае может потребоваться удаление этих отложений. В программе технического обслуживания ВС должны быть предусмотрены соответствующие работы по обнаружению и удалению таких отложений. Частота проверок должна быть отражена в программе ТО Эксплуатанта на конкретный тип ВС, методы указаны в эксплуатационной документации.

Это особенно актуально, если ПОЖ Тип II, III или IV применяются в процессе одноэтапной обработки.

По вопросам методов и частоты инспекций, рекомендаций по техническому обслуживанию и мойке ВС необходимо консультироваться с производителем ВС.

Примечание 1:

При проверке наличия гелиевых отложений их обнаружение может быть облегчено применением водной аэрозоли.

Примечание 2:

Если требуется удаление СЛО с нижней поверхности крыльев, горизонтального стабилизатора, руля высоты, ПОЖ должна расходоваться экономно для минимизации ее попадания в дренажные отверстия.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Где только возможно, необходимо использовать ПОЖ Тип I.

2.5.5.3. Время защитного действия, обеспечиваемое применяемой ПОЖ, должно соответствовать или быть больше рассчитанного в соответствии с погодными условиями. Это время исчисляется от начала второго этапа защиты до взлета ВС.

2.5.5.4. Удаление СЛО должно производиться симметрично, т.е. левая и правая части ВС должны получить одинаковую обработку, даже если СЛО найдены только на одной стороне ВС.

Предотвращение от обледенения должно всегда покрывать всю поверхность крыла, всего вертикального стабилизатора/руля направления и горизонтального стабилизатора/ руля высоты на обеих сторонах ВС.

Примечание:

В случае невыполнения этого требования могут возникнуть аэродинамические проблемы:

2.5.5.5. В процессе предотвращения от наземного обледенения и удаления СЛО органы управления и механизация крыла ВС должны быть установлены в положения, определенные производителем ВС.

2.5.5.6. В процессе удаления СЛО и предотвращения от наземного обледенения маршевые двигатели обычно выключены, но могут оставаться работающими на режиме малого газа.

Кондиционирование воздуха и ВСУ должны находиться в режиме, определённом производителем ВС и двигателя, исключающем попадание жидкости или ее паров в систему кондиционирования.

2.5.5.7. Не следует направлять ПОЖ прямо на электрическую проводку и электрические компоненты (штепсельные розетки, электрические соединения и т.д.), тормоза, колеса, выпускные устройства, реверсивные устройства.

2.5.5.8. Запрещается направлять струю противообледенительной жидкости в отверстия ППД, отверстия приемников статики, на датчики определения направления воздушного потока, датчики углов атаки ВС.

2.5.5.9. Необходимо предпринять все меры предосторожности для того, чтобы ПОЖ не попадала в двигатели, ВСУ, другие входные и выходные отверстия и зазоры управляющих поверхностей.

ПОЖ не должна направляться в воздухозаборники двигателей или прямо на чувствительные элементы/датчики двигателей.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

2.5.5.10. ПОЖ не должна направляться на окна кабины экипажа, так как это может привести к растрескиванию стекол или/и оказать воздействие на компоненты, используемые для герметизации окон.

2.5.5.11. Перед началом применения ПОЖ все двери, люки и форточки должны быть закрыты, все оборудование, используемое для обслуживания ВС, и персонал должны быть удалены, чтобы не допустить попадание ПОЖ внутрь ВС, а также исключить возможность загрязнения оборудования, персонала, внутренней обшивки, полов кухни ПОЖ.

Однако если подготовка ВС к выполнению рейса завершена и все двери, за исключением передней пассажирской, закрыты, разрешено начинать выполнение защиты ВС на достаточном расстоянии от открытой двери, обеспечив при этом следующие условия:

КВС должен быть извещен об этой процедуре до начала защиты и согласен с ней; ПОЖ не должна попадать на пассажиров и обслуживающий персонал;

Фюзеляж в непосредственной близости от открытой двери не обрабатывается; ПОЖ или ее брызги не должны попадать в открытую дверь.

Примечание:

Данная процедура не рекомендуется при посадке пассажиров через открытый трап.

2.5.5.12. Любая передняя часть фюзеляжа, с которой во время руления или последующего взлета на лобовые стекла может стекать ПОЖ, должна быть очищена от остатков жидкости.

2.5.5.13. Если используются жидкости Тип II, IV, перед отправлением все следы жидкости на окнах пилотской кабины должны быть удалены, особое внимание уделяются стеклам, оборудованным стеклоочистителями. ПОЖ может быть удалена с использованием одобренного очистителя и ткани.

2.5.5.14. Шасси, ниши шасси должны содержаться чистыми от слякоти, льда или скопления задуваемого снега.

2.5.5.15. В процессе удаления снега, льда, слякоти или инея с поверхностей ВС следует уделять особое внимание предотвращению их попадания и отложения во вспомогательных входных устройствах и областях подвески управляющих поверхностей.

Удаление снега с поверхности крыла, горизонтального стабилизатора, элеронов и рулей высоты производится струей, направленной от передней кромки к задней. Обработка начинается с верхних поверхностей и продолжается к нижним

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

поверхностям, т.е. на большинстве ВС обработка производится от законцовок крыльев к корневым частям крыльев.

2.5.5.16. При снижении ВС через плотные облака или при выпадении осадков во время прибытия на его поверхностях может образовываться лед. При низкой температуре в месте прибытия ВС существует возможность того, что после уборки закрылков лед, образовавшийся между подвижными и неподвижными частями, останется не замеченным. Такие поверхности обязательно должны быть проверены перед взлетом и обнаруженные СЛО – удалены.

2.5.5.17. В условиях замерзающего тумана задние поверхности лопаток вентилятора должны быть проверены на предмет образования льда перед запуском. Любые обнаруженные СЛО необходимо удалить направлением на загрязненные поверхности воздуха от источника горячего воздуха малой силы, такого как подогреватель салонов ВС.

2.5.5.18. Проверка поверхностей управления ВС должна проводиться в соответствии с требованиями руководства по эксплуатации конкретного типа ВС.

2.5.5.19. После частого применения ПОЖ рекомендуется проводить контроль аэродинамически тихих зон и мест, где могут скапливаться остатки загущенных противообледенительных жидкостей. Для доступа к этим зонам, возможно, будет необходимо открытие съемных панелей. Для правильного проведения и планирования работ следует обращаться к эксплуатационной документации по типу ВС. Работы должны быть предусмотрены в программе технического обслуживания типа ВС Эксплуатанта.

2.5.6. Меры предосторожности от прозрачного льда.

2.5.6.1. Прозрачный лед может образовываться на поверхности ВС под слоем снега и слякоти. Поэтому очень важно, чтобы поверхности ВС тщательно инспектировались после каждой операции удаления СЛО на предмет того, что все СЛО удалены с поверхности ВС.

2.5.6.2. Значительные отложения прозрачного льда могут образовываться в непосредственной близости с топливными баками, как на верхних, так и на нижних поверхностях крыльев.

ВС подвержены такому типу обледенения, когда:

А) температура крыла остается существенно ниже 0°C (32°F) во время разворота/транзитной стоянки ВС;

Б) на основании имеющегося опыта ТНВ находится в пределах -3°C до +15°C (28°F до 59°F);

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

В) высокий уровень влажности окружающего воздуха и/или идут осадки во время стоянки ВС на земле.

Этот тип СЛО чрезвычайно сложно обнаружить. Однако наличие инея или льда на нижних поверхностях одного из крыльев могут сигнализировать о наличии инея или льда на верхних поверхностях крыльев.

Таким образом, когда присутствуют соответствующие условия, или же существует подозрение на наличие прозрачного льда, перед самым отправлением должна быть произведена тщательная инспекция для того, чтобы убедиться, что все СЛО удалены.

Примечание 1: Прозрачный лед может образовываться при других температурах наружного воздуха, если присутствуют условия А) и В).

Примечание 2: Низкая температура поверхности крыла, при которой образовывается прозрачный лед, связана с наличием в них большого количества холодного топлива, остающегося в топливных баках в течение транзитной стоянки, и последующая дозаправка теплым топливом не повысит температуру поверхности крыла.

2.6. Общие требования к ВС после противообледенительной обработки

После проведения противообледенительных процедур и перед взлетом, критические поверхности ВС должны быть чистыми от инея, льда, слякоти и снежных накоплений, согласно следующим требованиям.

2.6.1. Крыло, хвостовое оперение и плоскости управления

Крыло, хвостовое оперение и плоскости управления должны быть чистыми, без льда, снега, слякоти и инея, за исключением инея, покрывающего нижние поверхности крыльев, в зонах, охлажденных топливом, между передним и задним лонжероном, в соответствии с опубликованной документацией производителей ВС.

Примечание: Не допустимо наличие инея или другого загрязнения СЛО на нижней поверхности горизонтального оперения (стабилизатора) или руля высоты, если иное не определено в ЭТД (руководстве по летной эксплуатации) или другой документации производителя (см. приложение 13 для уточнения требований к типам ВС).

2.6.2. Приемники систем полного и статического давления

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Отверстия приемников систем полного и статического давления должны быть свободны от льда, снега, инея и жидкости.

2.6.3. Двигатели

Входные устройства двигателей, выхлопные сопла, заборники систем охлаждения, датчики системы управления и их отверстия, должны быть свободны от льда и снега. Лопатки вентилятора двигателя или воздушные винты, должны быть чистыми без льда, инея и снега и должны свободно вращаться.

2.6.4. Входные и выходные заборники системы кондиционирования

Входные и выходные заборники системы кондиционирования должны быть свободны от льда, инея, снега. Выпускные клапаны должны свободно перемещаться.

2.6.5. Шасси и створки шасси

Шасси и створки шасси должны иметь возможность свободно перемещаться и быть чистыми, без льда, инея и снега.

2.6.6. Дренажные отверстия топливных баков

Дренажные отверстия топливных баков должны быть свободны от льда, инея и снега.

2.6.7. Фюзеляж

Фюзеляж должен быть чистый без льда, снега или слякоти. Иней может присутствовать на поверхностях фюзеляжа только в соответствии с документацией производителя (для уточнения требований к типам ВС см. приложение 17).

2.6.8. Зона носового обтекателя и окна кабины

Любые отложения снега, слякоти или льда на лобовых стеклах или в зонах впереди этих стекол должны быть удалены до полета, в соответствии с требованиями пункта 2.6.7.

2.6.9. Проверка системы управления

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

После противообледенительной защиты может потребоваться проверка функционирования системы управления с наружным наблюдателем. Это особенно важно, когда ВС было покрыто большим количеством СЛО.

2.6.10. Наличие на ВС высохших остатков ПОЖ, в случае, когда ВС не совершил полет после проведения противообледенительной защиты.

Остатки высохшей жидкости могут появиться, когда ВС был обработан, но в дальнейшем не совершил полет, а также не подвергался воздействию осадков. В этом случае жидкость в дальнейшем может высохнуть на поверхностях, и ВС должно быть проверено на наличие сухих остатков противообледенительной жидкости, а также, если это необходимо, очищено (вымыто).

2.6.11. Специальное внимание при обслуживании

Соответствующее внимание должно придаваться побочным эффектам от использования ПОЖ. Такие эффекты могут включать (но не ограничиваться) высыхание и/или гидратацию, коррозию, вымывание смазки.

2.7. Проверка после противообледенительной защиты

Персонал, производящий проверку после проведения ПОО, должен знать о своей ответственности до отправления ВС и принимать участие в консультации экипажей ВС и оформлении заказа на ПОО, в случае такой необходимости.

После окончания противообледенительной обработки оператор-водитель деайсера должен передать ответственному за выпуск ВС распечатку чека принтера деайсера и бланк заказа и, только после окончания проведения проверки после выполнения удаления обледенения и антиобледенительной защиты, с разрешения выпускающего ВС покидает место обработки.

Примечание: в случае неисправности или отсутствия печатного оборудования на установке противообледенительной обработки, оператор-водитель может выписать чек с количеством израсходованной ПОЖ вручную на основании показаний счетчиков или рекомендованного среднего расхода ПОЖ на ПОО по типам ВС.

Только после окончания выполнения проверки после проведения ПОО ВС и проверки распечатки принтеров деайсеров, специалист ответственный за выпуск ВС, докладывает экипажу код антиобледенительной обработки.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

При выполнении ПОЗ ВС одновременно несколькими деайсерами контроль качества операторами деайсеров может проводиться по выбору оператора, ведущего деайсера одним из следующих способов:

- оператор ведущего деайсера внимательно следит во время проведения обработки за чистотой поверхностей, обработанных им лично, применяемыми процедурами и правильностью нанесения слоя антиобледенительной жидкости. После окончания выполнения своей части, он из кабины своего деайсера производит контроль качества обработанных другими операторами частей ВС. После чего записывает КОД обработки и ставит подпись в бланке заказа на ПОЗ.

- все операторы деайсеров, участвующие в ПОЗ ВС, внимательно следят во время проведения обработки за чистотой поверхностей, обработанных ими лично, применяемыми процедурами и правильностью нанесения слоя антиобледенительной жидкости. После окончания выполнения проверки докладывают результат и факт завершения проверки обработанных ими частей ВС оператору ведущего деайсера по записываемым каналам связи. После чего ведущий оператор записывает КОД обработки, ставит свою подпись в бланке заказа на ПОЗ за выполнение проверки. В случае отсутствия записываемого канала связи, за выполнение контроля качества ПОЗ ставят свои подписи все операторы.

Примечание: в случае если контроль после проведения ПОЗ ВС выполняется операторами деайсеров, оператор ведущего деайсера делает запись кода антиобледенительной обработки и передает его лицу, выпускающему ВС. После чего персонал, выпускающий ВС, передает код антиобледенительной обработки экипажу по СПУ или УКВ радиосвязи.

ВС не должно быть выпущено после противообледенительной защиты до тех пор, пока не будет подвергнуто заключительной проверке квалифицированным персоналом.

Проверка должна включать осмотр крыла, стабилизатора, киля и фюзеляжа. Такая проверка должна также включать любые другие поверхности ВС, на которых выполнялась противообледенительная защита в соответствии с требованиями, определенными в процессе проверки на наличие СЛЮ на ВС.

Проверка должна быть выполнена с точек, предполагающих достаточную видимость всех проверяемых поверхностей (например, с самого деайсера или другого подходящего для получения доступа оборудования). Любые найденные загрязнения должны быть удалены путем дальнейшей противообледенительной обработки и повторно проверены.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

До взлета командир должен получить подтверждение о выполнении этой проверки.

Примечание: для специфических типов ВС существуют дополнительные требования: например, специальные проверки на наличие прозрачного льда, такие, как тактильные проверки на крыльях (рукой на ощупь). Эти специальные проверки не включены в стандартную процедуру проверки после ПОЗ ВС. Для выполнения данного требования должен использовать соответствующий квалифицированный персонал.

Если производящий противообледенительную обработку персонал (поставщик услуг) выполняет процедуру ПОЗ, а также проверку ВС после защиты, то специальные проверки могут быть выполнены либо как отдельные проверки, либо как включенные в проверку после ПОЗ, как определено ниже.

Персонал, выполняющий противообледенительную обработку, должен использовать следующие методы проверки:

а) по мере выполнения операции ПОЗ в целях обеспечения удаления всех формирований инея, льда, слякоти или снега (за исключением инея, наличие которого допускается в случаях, описанных в п. 2.6.1 и 2.6.7, а также тех, которые могут быть разрешены в ЭТД ВС) оператор ПОЗ должен тщательно контролировать обрабатываемые поверхности;

б) по завершению операций оператор ПОЗ должен провести тщательный визуальный контроль обработанных поверхностей, чтобы убедиться, что эти поверхности очищены от загрязнений;

в) в случае если запрос на проведение противообледенительной обработки не касается фюзеляжа ВС, визуальная проверка поверхностей фюзеляжа должна проводиться с целью удостовериться, что после проведения противообледенительной защиты фюзеляж свободен от инея, мокрого снега или льда (за исключением инея, наличие которого допускается в случаях, указанных в п.2.6.1 и 2.6.7).

В процессе проверки производится контроль крыльев, стабилизатора, киля, фюзеляжа, даже в случае, если какие-либо из этих элементов не включены в заказ на обработку.

О любых загрязнениях, которые находятся за пределами установленных ограничений, должно быть немедленно сообщено командиру ВС.

СЛО должны быть удалены, а противообледенительная защита и проверка должны быть проведены повторно.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Процедуры специального контроля наличия СЛО, выполняемые прикосновением руки к проверяемым поверхностям, описаны в приложении С, должны выполняться в соответствии с требованиями эксплуатационной документации на конкретное ВС или по требованию авиакомпании. Такой контроль требует специального оборудования и дополнительного времени на его проведение и обычно не проводится в процессе проведения стандартных проверок.

2.8. Предвзлетная проверка

Экипаж оценивает достаточность ВЗД перед взлетом по таблицам ВЗД в соответствии с проведенной обработкой и фактическими погодными условиями.

Также проводится проверка состояния видимых изнутри салона поверхностей ВС.

2.9. Предвзлетная проверка загрязнения СЛО

Проверка критических поверхностей на предмет загрязнений СЛО должна быть выполнена в том случае, когда состояние критических поверхностей ВС не может быть эффективно оценено путем предвзлетного контроля, или, когда превышено время защитного действия.

Эта проверка обычно производится по запросу КВС квалифицированным персоналом снаружи ВС.

2.10. Процедуры коммуникации

2.10.1. Экипаж ВС должен быть проинформирован о начале и окончании противообледенительной обработки.

2.10.2. 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.

2.10.3. После окончания ПОО самолета КВС должен получить подтверждение от наземного персонала о том, что все противообледенительные операции завершены, весь персонал, деаайсеры и оборудование удалены из места обработки ВС и находятся на безопасном расстоянии от самолета.

2.10.4. При ведении радиообмена для идентификации самолета необходимо использовать его бортовой номер. При составлении сообщений строго

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

придерживаться стандартных фраз, что позволит достигнуть единообразия ведения радиосвязи и любая возможная двусмысленность сводится к минимуму.

2.10.5. Передача информации между командиром ВС и экипажем деайсера должна производиться с использованием отпечатанных форм и вербально. При обработке ВС, производимой после закрытия дверей должны использоваться самолетные переговорные устройства (авиагарнитуры) или УКВ радиосвязь.

2.10.6. Для передачи информации могут использоваться электронные табло.

2.10.7. Использование сигналов руками не рекомендуется, за исключением, подачи окончательного сигнала «все в порядке».

2.10.8. До начала противообледенительной обработки, командир ВС должен быть запрошен о подтверждении требуемой обработки (области удаления обледенения, требования по антиобледенительной защите, специальных процедурах).

2.10.9. До начала применения жидкости, командир ВС должен быть запрошен о конфигурировании ВС для проведения противообледенительной обработки (управляющие поверхности, элементы управления в соответствии с требованиями конкретного типа ВС).

2.10.10. Экипаж деайсера должен ждать подтверждения, что это выполнено до того, как начать обработку.

2.10.11. В случае если ПОО проводится в отсутствии экипажа ВС, авиакомпания должна выделить уполномоченное лицо, подтверждающее, что ВС правильно сконфигурировано для обработки и обработка выполнена правильно.

2.10.12 Код противообледенительной обработки

Следующая информация должна быть записана и передана Командиру на последней стадии противообледенительной обработки в следующей последовательности:

- а) тип жидкости ISO/SAE, (Тип I или Тип II, III, IV);
- б) Полное наименование антиобледенительной жидкости (Фирменное наименование);

Примечание: Данный пункт может использоваться по выбору только для ТИП II или IV (полное наименование противообледенительной жидкости (Фирменное наименование) должно сообщаться, только если могут быть

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

использованы специальные таблицы Времени Защитного Действия для данной конкретной жидкости).

с) концентрация жидкости в смеси жидкость/вода, с указанием процентного отношения по объему

Примечание: Данное требование не применяется при применении ПОЖ тип I;

d) Местное время (часы/минуты) начала последнего этапа противообледенительной обработки.

e) дата (в письменном виде: день, месяц, год);

Примечание: обязательное требование для проведения записи. При устном докладе Командиру данный пункт не обязателен, может использоваться по выбору.

f) Доклад «Проверка после противообледенительной обработки выполнена»

Для отдельных типов ВС производителем ВС могут быть введены специальные проверки. О выполнении данных проверок требуется давать дополнительную информацию.

ПРИМЕРЫ:

1) Одноступенчатая обработка с использованием ПОЖ Тип I смесь 40:60, начатая в 12:10 местного времени 21 декабря 2014 записывается в следующем виде:

ТИП I/ «ОСТАFLOLYOD» /40%/12:10/(21.12.2014)/ «Проверка после противообледенительной обработки выполнена»

2) Двухступенчатая процедура на первой ступени ПОЖ Тип 1, на второй ступени ПОЖ Тип IV “MAXFLIGHT SNEG” в неразбавленном виде, начало в 15:12 09 февраля 2014г. записывается в следующем виде:

Тип IV / (МАКСФЛАЙТ SNEG) /100 / 15:12 / (09.12.2014) / «Проверка после противообледенительной обработки выполнена»

2.10.12.1. После проведения ПОО нижней поверхности крыла КВС должно быть доложено: "Произведено только удаление обледенения на нижней поверхности крыла. Таблицы времени защитного действия не применимы"

2.10.12.2. После удаления локального инея с поверхности крыла КВС должно быть доложено: "Произведено только удаление локального обледенения на поверхности крыла. Таблицы времени защитного действия не применимы"

2.12 Время защитного действия

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Время защитного действия обеспечивается противообледенительной жидкостью, оставшейся на поверхностях ВС после его обработки. В случае, когда обработка производится в один этап, защитное время действия начинается с начала обработки, в два этапа – с момента начала второй ступени (anti-icing).

Время защитного действия фактически закончится, когда на обработанных поверхностях ВС начнут образовываться СЛО.

Из-за особенностей свойств жидкость типа I образует тонкую жидкую защитную пленку, которая обеспечивает ограниченное время защитного действия, особенно в условиях замерзающих осадков. При использовании этого типа жидкости при повышении концентрации жидкости в смеси жидкость/вода не обеспечивается дополнительного защитного времени действия.

Типы жидкости II, III, IV содержат псевдопластический загуститель, обеспечивающий формирование на внешних поверхностях ВС более толстого слоя (пленки) жидкости. Такая пленка обеспечивает более продолжительное время защитного действия, особенно в условиях замерзающих осадков.

При применении этих типов жидкостей дополнительное время защитного действия будет обеспечиваться путем увеличения концентрации жидкости в смеси жидкость/вода, с максимальным временем при применении неразбавленной жидкости.

Таблицы 1-4 приложения 16 показывают какое время защитного действия следовало бы ожидать в условиях, когда есть осадки.

Однако из-за множества различных факторов, которые могут оказывать влияние на время защитного действия, это время не должно рассматриваться как максимальное или минимальное, т.к. фактическое время защиты может быть увеличено или уменьшено в зависимости от особенностей специфических условий, сложившихся в процессе ПОЗ ВС. Нижний предел опубликованного в таблицах временного интервала используется для того, чтобы показать расчетное время защиты при умеренных осадках, верхний предел – при слабых. Ответственность за применение этих данных остается за пользователем.

Предупреждение:

Большая интенсивность осадков или высокая влажность, большая скорость ветра или реактивной струи могут уменьшить время защитного действия ниже указанного в таблице диапазона. Время защитного действия может также

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

уменьшиться, когда температура обшивки ВС ниже температуры окружающего воздуха.

Информация:

В настоящее время доступны покрытия поверхностей, которые могут определены, как льдо- и гидрофобия, они повышают аэродинамические характеристики самолетов и/или позволяют экономить топливо. Эти покрытия могут снижать смачиваемость поверхностей и, как результат, толщину пленки ПОЖ, что потенциально может привести к уменьшению времени защитного действия и ухудшению аэродинамических характеристик.

Для получения дополнительной информации необходимо ознакомиться с SAE AIR 6232 «Взаимодействие покрытий поверхностей самолетов с противообледенительными жидкостями» и проконсультироваться эксплуатантом ВС, свериться с его РОНО.

Примечание 1:

Некоторые ПОЖ могут быть квалифицированы в соответствие с спецификациями для жидкостей, но при этом, могут быть не проверены на выполнение норм защитного действия в зимнее время. Таблицы времени защитного действия не могут применяться для таких жидкостей.

Следовательно, указанные периоды времени защитного действия должны использоваться только для условий, определенных при проведении предвзлетного контроля (см. раздел 2.8).

Примечание 2:

Для использования рекомендаций по времени защитного действия необходимо обращаться к технической литературе производителей жидкостей определяющей ограничения по минимальной вязкости при применении их на поверхностях ВС.

Примечание 3:

ПОЖ ухудшенного качества (частично потерявшие свойства) жидкости типов II, III или IV могут использоваться при условии, что для определения их времени защитного действия применяются рекомендации для жидкости типа I (применяются таблицы 1 и 4 приложения В).

Жидкости типа II, III или IV считаются ПОЖ ухудшенного качества (частично потерявшими свойства), если их вязкость меньше минимального предела, определенного производителем жидкости.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Таблицы времени защитного действия жидкости типа II (таблица 2 приложения В) могут быть использованы для применения ПОЖ типа IV ухудшенного качества только после подтверждения, полученного от производителя ПОЖ по итогам проведения испытаний на определение времени защитного действия.

Примечание 4:

Рекомендации по времени защитного действия могут разрабатываться для отдельных жидкостей, и такие таблицы времени защитного действия «Бренд-нэйм» могут отличаться от опубликованных в настоящем руководстве таблиц. Если авиакомпания принимает решение об использовании таблиц времени защитного действия «Бренд-нэйм», им следует обратиться к документации Федеральных авиационных властей США (FAA) или министерства транспорта Канады, особенно для применения колонок таблиц времени защитного действия для условий «легкого» и «очень легкого снега».

2.12. Удаление СЛЮ с применением генератора воздушной струи

Удаление сухого снега с поверхности ВС может производиться с применением генератора воздушной струи. Необходимые требования и предостережения для применения этого метода даны в SAE ARD 50102. (для информации)

2.13. Программы обеспечения качества ПОЗ ВС

Программы обеспечения качества предприятий, производящих ПОЗ ВС. Предприятия, выполняющие ПОЗ на ВС должны иметь программу обеспечения качества противообледенительной защиты ВС.

В программу обеспечения качества включаются все перечисленные ниже элементы: эффективная программа проверок и аудитов, позволяющая определять степень соответствия местных процедур ПОЗ ВС требованиям установленным

– изготовителями ВС, ПОЖ и оборудования, стандартами, государственными органами, авиакомпаниями-клиентами;

– методы и процедуры, которые разрабатываются и определяются с учетом необходимости обеспечения четкого и качественного выполнения всех задач, связанных с обеспечением противообледенительной защиты ВС;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- все работы по ПОЗ ВС выполняются подготовленным и квалифицированным персоналом;
- квалификация всех категорий персонала, занимающегося противообледенительной защитой, определяется должностными инструкциями и инструкциями для профессий рабочих и должна быть достаточно высокой для обеспечения правильного выполнения всех задач;
- обеспечение наличия на рабочих местах документов и справочных материалов, необходимых для обеспечения противообледенительной защиты ВС, с целью гарантировать правильное выполнение всех операций;
- хранение ПОЖ и контроль ее качества в соответствии с требованиями фирмы-изготовителя и стандартов;
- обеспечение неприменения для ПОЗ ВС ПОЖ с контролируемыми параметрами, выходящими за пределы, определённые международными стандартами SAE AMS1424 (для жидкостей Типа I), SAE AMS1428 (для жидкостей Типа II, III, IV);
- содержание и эксплуатация оборудования в соответствии с требованиями инструкций по эксплуатации фирм-изготовителей.

Для обеспечения соответствия стандартам безопасности, определяемых данной программой несоответствия в организации ПОЗ ВС, на предприятиях должны определяться и предприниматься необходимые корректирующие и предупреждающие действия.

Предприятию следует определить ответственное лицо, которое будет обеспечивать:

- выполнение процедур и мероприятий в соответствие с программой обеспечения качества противообледенительной защиты ВС;
 - устранение выявленных несоответствий и доведение информации об их устранении до авиакомпаний-клиентов;
 - выполнение эффективной программы внутренних и внешних аудитов;
- Перед началом каждого зимнего периода следует обеспечить:
- проведение оценки готовности предприятия к выполнению работ ПОЗ ВС;
 - устранение всех выявленных несоответствий.

2.14. Процедуры взятия проб ПОЖ Тип I, II, III, IV

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

2.14.1. Введение

Для обеспечения требований безопасности от начала ПОЗ ВС до взлета ВС необходимо убедиться, что ПОЖ, используемая при удалении СЛЮ и защиты от наземного обледенения, соответствует требуемому производителем жидкости качеству и необходимой концентрации. Для того, чтобы учесть эффект подогрева ПОЖ в спецмашине и/или эффект воздействия на ПОЖ элементов жидкостной системы необходимо, чтобы процедура отбора проб имитировала обычную практику применения ПОЖ на ВС.

Данный раздел описывает метод взятия проб ПОЖ Типа II, III, IV, распыляемых через форсунки спецмашин/оборудования, применяемых при ПОЗ ВС, для проведения контроля качества ПОЖ.

2.14.2. Метод взятия пробы ПОЖ от форсунки

Предпочтительным методом взятия пробы является распыление жидкости на специальный стенд, состоящий из подходящего щита (для сбора жидкости) и соединенной с ним системы сбора жидкости. В случае отсутствия такого стенда для отбора проб может применяться чистый лист полиэтилена размером примерно 2м×2м, разложенный прямо на земле. С учётом скорости и направления ветра во время отбора проб концы листа необходимо закрепить для предотвращения его перемещения.

Расстояние между форсункой и поверхностью приспособления для отбора проб должно быть примерно 0,5-3м. Распыление ПОЖ должно производиться перпендикулярно поверхности приспособления для отбора проб.

Если в процессе обработки применяются разные режимы распыления ПОЖ, следует провести отбор проб на наиболее типичных режимах установки форсунки и уровня потока жидкости при предотвращении наземного обледенения.

2.14.3. Процедура взятия проб от форсунки

1. Выбрать необходимую мощность струи ПОЖ и конфигурацию распылительного сопла (форсунки).
2. Пролить жидкостью систему подачи ПОЖ (для пролива системы необходимо распылить не менее 50 литров ПОЖ) и проверить концентрацию ПОЖ в пробе, взятой из форсунки/пистолета после промывки системы.
3. Если показание индекса рефракции свидетельствует о том, что система недостаточно пролита, повторять процедуру до тех пор, пока не будет достигнута необходимая для взятия пробы концентрация ПОЖ.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

4. Включить подачу жидкости и направить ее на поверхность, предназначенную для сбора ПОЖ, и не выключать до тех пор, пока на поверхности не наберется необходимое количество ПОЖ, чтобы получить пробу объемом не менее 1 л.

5. Открыть кран системы сбора жидкости или осторожно поднять углы листа полиэтилена для взятия проб и собрать 1 л жидкости в чистую и сухую бутылку.

2.14.4. Проба жидкости

В качестве образца взять 1 л ПОЖ из бака специализированной машины или 1л из емкостей для хранения ПОЖ на складе, согласно ГОСТ 2517-2012.

2.14.5. Идентификация проб

Каждая емкость (с пробой ПОЖ) должна иметь наклейку со следующей информацией:

1. Название и Тип ПОЖ (например, «Max Flight Sneg», «/Тип IV).
2. Название оборудования/машины, из которых взята проба (например, УПО-12).
3. Место отбора пробы (форсунка, бак оборудования/машины, резервуар хранения).
4. Концентрация (например, 100/0; 75/25, 50/50 и т.д.).
5. Аэропорт.
6. Дата взятия пробы.

2.15. Проверка ПОЖ, применяемых для ПОЗ ВС

2.15.1. Проверка качества ПОЖ проводится в соответствии с SAE AS6285 РЕВ.С с целью обеспечения стандартов безопасности полётов при проведении ПОЗ ВС.

2.15.2. Проверка ПОЖ при поставках с завода

1. Проверка документации

Необходимо проверить, что поставленная жидкость соответствует заказанной жидкости, убедиться в том, что наименование, название поставленной с завода ПОЖ и ее концентрация соответствуют наименованию и концентрации заказанной. Проверке подлежит каждый поставляемый контейнер или цистерна.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Необходимо убедиться, что наименование, название поставленной с завода ПОЖ и ее концентрация соответствуют наименованию и концентрации ПОЖ в хранилище.

2. Проверка ПОЖ

Перед первым применением ПОЖ для заполнения в емкость для хранения или бака спецмашины необходимо взять пробу из контейнера/цистерны (из каждой отдельной емкости, если это возможно) и провести следующие проверки:

ПОЖ Тип I:

- визуальный контроль на наличие механических примесей (см. п. 2.16.6.1); контроль индекса рефракции (см. п. 2.15.6.2);
- проверка pH (кислотность) (см. п. 2.15.6.3).

ПОЖ Тип II, Тип III и Тип IV:

- визуальный контроль на наличие механических примесей (см. п. 2.16.6.1);
- контроль индекса рефракции (см. п. 2.15.6.2); проверка pH (кислотность) (см. п. 2.15.6.3);
- проверка вязкости в полевых условиях (см. п. 2.15.6.4).

2.15.3. Проверка ПОЖ в спецмашине

Проверка концентрации

Пробы ПОЖ или смеси ПОЖ/вода должны быть взяты не реже одного раза в день из баков спецмашин, когда спецмашина используется. Проба должна быть защищена от осадков. Необходимо определить индекс рефракции в соответствии с пунктом 2.15.6.2.

Примечание 1:

В случаях, когда ПОЖ и вода смешиваются в машине для проведения ПОЗ ВС, пробы жидкости или ее смеси с водой должны браться от форсунки, при этом давление и положение форсунки устанавливаются в рабочий режим. Перед взятием пробы следует убедиться, что концентрация ПОЖ и давление стабилизировались, а также предпринять меры против попадания в пробу осадков.

Примечание 2:

Для спецмашин и оборудования, применяющихся для ПОЗ ВС, оборудованных системой смешения жидкостей с системой автоматического мониторинга индекса рефракции, периодичность и порядок контроля индекса рефракции

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

определяется компанией, выполняющей ПОЗ ВС, исходя из конструктивных особенностей оборудования.

Проверка подогревающейся ПОЖ

Отбор проб смеси ПОЖ и воды должен производиться из бака спецмашины. Обычно проверка подогревающихся жидкостей производится не реже одного раза в две недели. Периодичность проверки может быть изменена в соответствии с местным опытом. При этой проверке индекс рефракции определяется в соответствии с пунктом 2.15.6.2.

2.15.4. Проверка ПОЖ в лаборатории

Лабораторные анализы проб ПОЖ должны быть выполнены в начале и в середине сезона ПОЗ, а также по запросу авиакомпании. Пробы ПОЖ должны быть взяты со всех форсунок или баков используемых специализированных машин.

Пробы ПОЖ берутся в соответствии с процедурой для Типа II, III, IV (см. раздел 2.15). Образцы должны быть взяты для всех концентраций, используемых для предотвращения наземного обледенения.

Лабораторный анализ ПОЖ выполняется следующим образом:

ПОЖ Тип I:

- визуальный контроль на наличие механических примесей согласно п. 2.16.6.1;
- проверка индекса рефракции согласно п. 2.15.6.2; проверка значения pH согласно п.2.15.6.3.

ПОЖ Тип II, Тип III и Тип IV:

- визуальный контроль на наличие механических примесей согласно п.2.16.6.1; проверка индекса рефракции согласно разделу 2.15.6.2;
- проверка значения pH согласно разделу 2.15.6.3;
- лабораторная проверка вязкости согласно п. 2.15.6.4 (не применяется для проб, взятых от форсунок и используемых исключительно для удаления льда).

2.15.5. Проверка ПОЖ в полевых условиях

Такие проверки проводятся при каждой инспекции пункта ПОЗ ВС. Пробы берутся из резервуара хранения и из форсунки оборудования/машины для ПОЗ ВС.

Для ПОЖ Тип I проводятся:

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- визуальный контроль на наличие механических примесей согласно раздела п.2.15.6.1;

- контроль индекса рефракции согласно п. 2.15.6.2; контроль pH согласно п. 2.15.6.3.

Для ПОЖ Тип II, III, IV проводятся:

- визуальный контроль на наличие механических примесей согласно п. 2.15.6.1; контроль индекса рефракции согласно п.2.15.6.2;

- проверка pH согласно п. 2.15.6.3; контроль вязкости согласно п.2.15.6.4.

2.15.6. Методы проверки ПОЖ

2.15.6.1. Визуальный контроль

Для проведения визуального контроля необходимо:

- перелить взятую для пробы ПОЖ в чистую бутылку или другую аналогичную емкость;

- проверить на наличие каких-либо видов загрязнения (частицы ржавчины, металла, взвешенные частицы и т.п.).

2.15.6.2. Контроль индекса рефракции (концентрации ПОЖ).

Для проведения контроля индекса рефракции необходимо:

- убедиться, что рефрактометр откалиброван и чист;
- капнуть ПОЖ из взятой пробы на экран рефрактометра и закрыть призму;

- определить значение индекса рефракции по внутренней шкале. Если температура ПОЖ в рефрактометре не соответствует норме (20°C, 68°F), то

- необходимо применить корректирующий коэффициент, предусмотренный изготовителем ПОЖ;

- сравнить полученный показатель индекса рефракции со значением, установленным производителем ПОЖ;

- очистить рефрактометр и убрать его в защитный футляр.

2.15.6.3. Проверка при поставке (для всех типов жидкости). Убедиться, что индекс рефракции поставленной жидкости находится в пределах, установленных производителем.

2.15.6.4. Контроль при использовании жидкости Тип I.

Обеспечить, чтобы точка замерзания жидкости удовлетворяла данному из следующих условий:

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- или была не менее чем на 10°C (18°F) ниже температуры наружного воздуха для одноэтапной процедуры и для второго этапа двухэтапной процедуры;
- или была не более чем на 3°C (5°F) выше температуры окружающего воздуха для первого этапа двухэтапной процедуры.

В любом из этих случаев концентрация не должна быть превышена.
2.15.6.2.3.

2.15.6.5. Контроль при использовании жидкостей Тип II, III и IV.

Обеспечить, чтобы индекс рефракции жидкости при ее использовании находился в пределах, опубликованных производителем жидкости для жидкостей соответствующей концентрации. Для смеси жидкостей Тип II, III и IV с водой (концентрация 50/50, 75/25) применяется допустимый диапазон от установленного от 0% до 7% в зависимости от продукта.

2.15.6.6. Контроль pH

Эта проверка может производиться как с использованием бумажного индикатора pH (лакмусовая бумага), так и с использованием специального прибора для измерения pH, прошедшего калибровку или функциональную проверку.

Примечание:

Проверка pH в лаборатории должна производиться специальным прибором для измерения pH, прошедшего калибровку или функциональную проверку.

Для проведения контроля индекса pH с использованием бумажного индикатора необходимо:

- положить отрезок ленты (для pH) в ПОЖ, взятую для пробы, подождать, пока весь отрезок не намокнет;
- извлечь отрезок ленты из жидкости и сравнить полученный цвет ленты с таблицей цветов, определив таким образом значение pH;
- сравнить со значением pH, установленным производителем ПОЖ.

2.15.6.7. Проверка вязкости в полевых условиях

Контроль вязкости может проводиться с использованием метода «падающих шариков», который позволяет установить тот факт, что вязкость ПОЖ, взятой для пробы, выше минимально допустимого значения и не превышает максимального значения вязкости ПОЖ, определенного производителем.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Для выполнения проверки применяется прибор, состоящий из трех трубок. В одной трубке находится стальной шарик и ПОЖ с минимально допустимой вязкостью.

Во второй трубке находится стальной шарик и ПОЖ с максимально допустимой вязкостью. В третьей трубке находится стальной шарик и проверяемая ПОЖ.

Для проведения проверки необходимо:

- залить ПОЖ в чистую тестовую трубку;
- опустить в трубку с ПОЖ стальной шарик;

Примечание:

Необходимо в первую очередь залить в трубку ПОЖ, а затем опустить в жидкость металлический шарик, иначе шарик разобьет стеклянную трубку.

- долить в трубку жидкость доверху и закрыть ее; убедиться, что в трубке практически отсутствуют пузырьки;
- вставить трубку в прибор, перевернуть его вверх дном и дать шарикам опуститься до нижнего уровня трубок;
- после того, как все три шарика достигли нижнего уровня трубок, вернуть трубки в исходное положение;
- шарики будут опускаться с различной скоростью;
- шарик в трубке с тестируемой ПОЖ не должен опускаться быстрее шарика в трубке с жидкостью, соответствующей минимально допустимому значению вязкости, и медленнее шарика в трубке, соответствующей максимально допустимому значению вязкости.

2.15.6.8. Проверка вязкости в лаборатории

Проверка вязкости в лаборатории проводится по методике, рекомендованной АЕА (ASTM D2196).

Измерения должны быть выполнены на скоростях вращения 0,3 оборотов в минуту.

Должна быть отмечена температура, при которой проводились измерения, и номер шпинделя. Сравниваются значения вязкости со значениями от изготовителя.

2.15.7. Несоответствия в процессе проверок ПОЖ, для применения для ПОЗ ВС. Если параметры, определяемые в процессе проверок ПОЖ, не

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

соответствует значениям, установленным производителем ПОЖ для применяемых ПОЖ и их смесей с водой, должны быть выполнены следующие мероприятия:

- спецмашина должна быть выведена из процесса ПОЗ ВС;
- проверка должна быть выполнена повторно;
- если несоответствие определено в процессе полевых проверок, необходимо провести лабораторную проверку;
- если то же самое несоответствие выявлено после проведения повторной и/или лабораторной проверки необходимо провести мероприятия по определению причин несоответствия;
- спецмашина вводится в процесс ПОЗ ВС только после полного устранения причин.

2.16. Предотвращение местных образований льда и инея

2.16.1. Введение

На некоторых ВС образование льда на поверхности крыла в зонах баков с оставшимся топливом происходит даже в тех случаях, когда нет никаких осадков. Большие массы переохлажденного топлива и металла (детали шасси, узлы их крепления, силовые детали крыла и т.д.) могут вызвать образование льда и инея в отдельных зонах даже при положительной температуре. Если имеются условия, при которых отсутствуют осадки, то в зонах крыльевых топливных баков может выполняться процедура по предотвращению местного образования льда и инея.

2.16.2. Процедура

С помощью подходящего распылительного оборудования проводят обработку неразбавленной ПОЖ Тип II или IV на ограниченных поверхностях крыла, где может происходить образование инея вследствие контакта обшивки крыльев с холодным топливом или массой холодного металла. Защищаемая поверхность должна быть полностью покрыта жидкостью.

2.16.3. Ограничения и предостережения

Процедура предотвращения местного образования инея не заменяет стандартных противообледенительных процедур, выполняемых в соответствии с разделом 2.5 настоящего Руководства, проверки по прозрачному льду на предмет

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

образования прозрачного льда или других рекомендаций производителя, а также требования по чистоте поверхностей ВС от накопления инея, слякоти, снега и льда.

Процедура предотвращения местного образования инея должна применяться только при одобрении Эксплуатанта обрабатываемого ВС квалифицированным и имеющим специальную подготовку персоналом.

Процедуру предотвращения местного образования инея следует выполнять незамедлительно после прибытия ВС, когда его крылья ещё чистые. Применение этой процедуры допустимо в дальнейшем, если иней только начал образовываться, но в этом случае должна применяться жидкость с минимальной температурой 50°C.

Если в период между применением жидкости и отправлением ВС есть осадки, и/или если осадки ожидаются перед взлетом, должна быть выполнена стандартная процедура противообледенительной обработки в соответствии с разделами 2.5.1- 2.5.2.

Оба крыла должны получить одинаковую симметричную обработку, т.е. те же самые зоны, в тех же самых местах должны быть обработаны одинаково, если даже условия не требуют обработки обоих крыльев.

Предупреждение

При несоблюдении данного требования могут возникнуть аэродинамические проблемы.

Время защитного действия не должно применяться к процедуре местного предотвращения обледенения, если обработка не покрывает полностью ВС или крылья.

2.16.4. Заключительная проверка.

Тактильная проверка (путем ощупывания) обработанных зон и визуальная проверка необработанных зон обоих крыльев, должна быть выполнена, пока ВС не покинет стоянку. С помощью этих проверок удостоверяются, что оба крыла чистые и свободны от инея. Примененная противообледенительная жидкость должна по-прежнему быть жидкой, и не должно быть видно каких-либо признаков деградации, таких как изменение цвета к белому (побеление), потеря блеска, загустение, образование кристаллов льда и т.п.

2.16.5. Информация экипажу

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Летному экипажу должна быть передана следующая информация:
«Выполнена местная противообледенительная обработка».

2.17. Мероприятия по предотвращению повреждений ВС при ПОЗ

2.17.1. Обработка ВС не должна начинаться без разрешения экипажа в случае, если ВС находится под ответственностью экипажа.

2.17.2. Подъезд спецмашины ПОЗ к ВС производится только с разрешения выпускающего персонала.

2.17.3. Запрещено приступать к работе при неработающей или неправильно функционирующей внутренней дистанционной связи между оператором и водителем спецмашины.

2.17.4. Все маневры спецмашины выполняются оператором спецмашины или водителем по командам оператора, которые не должны допускать приближения крайних точек шасси спецмашины на расстояние ближе 2 метров до ближайшей точки поверхности ВС.

2.17.5. Все движения стрелы (колен стрелы, кабины оператора, телескопа и форсунки) выполняются оператором, который не должен допускать приближения любой части стрелы на расстояние менее 0,5 метра до ближайшей точки поверхности ВС.

2.17.6. Процедура отчётности о срабатывании датчика опасного сближения.

Для спецмашин ПОЗ, оборудованных датчиками опасного сближения, срабатывающими при физическом контакте с поверхностью, в случае касания датчика, КВС должен быть немедленно проинформирован, и ему должна быть предоставлена информация, относящаяся к месту, где произошёл контакт с ВС. Спецмашина ПОЗ должна оставаться в позиции, при которой произошло касание, пока не будет проведено исследование зоны касания на предмет повреждения. Инженерно-технический персонал должен провести визуальный осмотр задетой области на предмет обнаружения признаков видимого повреждения. Если видимого повреждения не обнаружено, процесс ПОЗ ВС может быть продолжен по решению КВС. Если повреждение подозревается или обнаружено, КВС должен быть оповещён и ПОЗ ВС прекращается. Последующую инспекцию задетой области следует проводить персоналом, квалифицированным по программе оператора для определения летной годности ВС. Наземный персонал, вовлечённый

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

в ПОЗ ВС, должен быть подготовлен к работе с датчиком опасного сближения (включая возобновление работоспособности оборудования) и к процедурам, выполняемым в случае контакта. Дополнительно персонал, проводящий независимые инспекции, должен быть квалифицирован, подготовлен к процедурам визуальной инспекции и знать требования, предъявляемые к инспекции.

2.18. Особые случаи выполнения ПОО

2.18.1. В случае вынужденной посадки или выполнения единичного рейса при отсутствии в аэропорту посадки ЭД по типу ВС, которое необходимо обработать, выполнение процедур ПОО согласовывается с КВС.

2.18.2. При расследовании авиационных событий, связанных с условиями обледенения ВС на земле и выполнением или невыполнением ПОО, для объективного выявления причин события следует руководствоваться Методическими рекомендациями, утвержденными ФСНСТ 06.09.2006г.

ГЛАВА 3 Производственно-технические условия выполнения ПОЗ ВС

3.1. Ответственность персонала

3.1.1. Ответственность персонала АО «Хабаровские авиалинии», непосредственно участвующего в противообледенительной обработке и подготовке ВС к полету

3.1.1.1. Персонал службы ГСМ несет ответственность за качество ПОЖ, находящейся на хранении в резервуарах склада, своевременное проведение анализа ПОЖ, хранящейся в резервуарах склада и выполнение входного контроля ПОЖ при приеме на склад.

3.1.1.2. Оператор - водитель спецмашины несет ответственность за:

- соблюдение сроков контроля дозатора и отбора проб из форсунок спецмашины;
- выполнение требований действующих руководящих документов о порядке движения автотранспорта и средств механизации на аэродроме;
- безопасное выполнение всех операций при выполнении ПОО ВС;
- обеспечение безопасности ВС, спецмашин, оборудования и людей;
- своевременное и правильное оформление документации;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- правильный и своевременный отбор проб для проведения анализов качества ПОЖ;
- выполнение указаний и требований оператора деайсера во время противообледенительной обработки ВС;
- прием и передачу информации между оператором деайсера, диспетчером и ответственным за выпуск ВС;
- определение объема израсходованной жидкости для внесения в требование на обработку/заказ на ПОЗ.

3.1.1.3. Специалист по ПОО и 3 ВС (оператор деайсера) несет ответственность за:

- выполнение заказанных операций по противообледенительной обработке ВС в соответствии с данным Руководством, требованиями Авиакомпании и заказом ответственного за выпуск ВС;
- полноту и качество проведения ПОО;
- чистоту обработанных поверхностей ВС в соответствии с данным документом после выполнения заказанных процедур по удалению обледенения и противообледенительной защите;
- полноту и правильность передачи информации Руководителю по ПОО и 3 по примененной при обработке ВС ПОЖ и по процедурам.

3.1.1.4. Руководитель по ПОО и 3 ВС (персонал, допущенный к контролю качества выполнения ПОО ВС), отвечает за:

- качественное проведение проверки на предмет наличия СЛО на ВС;
- своевременное информирование о необходимости проведения обработки ВС;
- своевременность и качество осмотра и проведения процедур ПОО шасси и их элементов в соответствии с настоящим Руководством и технической документацией ВС;
- своевременность и качество осмотра и удаления СЛО с поверхностей, механизмов и элементов выпущенной механизации ВС в случаях заруливания ВС на стоянку с выпущенной механизацией, стоянки ВС с выпущенной механизацией в условиях образования СЛО;
- своевременную и качественную очистку двигателей ВС от СЛО, в соответствии с настоящим Руководством и технической документацией ВС;
- своевременную и качественную очистку выходных устройств и заборников системы кондиционирования и клапанов системы регулирования

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

давления в гермокабине в соответствии с настоящей Инструкцией и технической документацией ВС;

- своевременную и качественную очистку от СЛО приемников систем полного и статического давления, датчиков углов атаки, датчиков приемника температуры наружного воздуха в соответствии с настоящим Руководством и технической документацией ВС;
- своевременность доставки под обрабатываемое ВС;
- правильность определения метода противообледенительной защиты ВС и правильность указаний лицу, проводящему ПОО ВС;
- своевременное и правильное оформление документов;
- правильность принятия решения об отказе от проведения ПОЗ;
- своевременное удаление снега и других СЛО с поверхности передней части фюзеляжа;
- своевременность и достоверность передачи КВС (экипажу) кода ПОЗ ВС;
- своевременную и правильную подачу КВС установленного сигнала, разрешающего движение (сигнала «Все чисто»);
- согласование с экипажем средств ПОО ВС.

ПРИМЕЧАНИЕ: если на критических поверхностях выпускаемого ВС присутствуют снежно-ледяные отложения, а экипаж отказывается от ПОО, ответственный за выпуск специалист обязан не выпускать ВС без выполнения ПОО ВС доложить непосредственному руководителю.)

ПРИМЕЧАНИЕ: порядок проведения работы по выполнению проверки после проведения удаления обледенения и противообледенительной защиты ВС и передачи КВС кода противообледенительной защиты ВС может быть изменен для отдельных авиакомпаний в соответствии с заключаемым договором.

3.1.1.5. КВС несет ответственность за:

- правильность принятия решения на вылет или возврат на повторную обработку;
- правильность определения времени защитного действия ПОЖ, правильность выбора концентрации ПОЖ на последней ступени противообледенительной обработки ВС с учетом фактических и прогнозируемых погодных условий, времени и условий руления;
- правильность принятия решения об отказе от ПОЗ;
- правильность оформления бортового журнала.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- конфигурацию управляемых поверхностей ВС перед началом противообледенительной обработки ВС в соответствии ЭТД ВС.

- принятие кода противообледенительной обработки и результатов выполненных процедур ПОО.

КВС не может принять решение о вылете без проведения противообледенительной обработки ВС, в случае доклада специалиста ответственного за выпуск о наличии снежно-ледяных отложений на критических поверхностях ВС.

Примечание: КВС имеет право потребовать обработку ВС в случае, когда наземная служба не считает это необходимым, а также на обработку на любом этапе подготовки к вылету, вплоть до возврата с исполнительного старта. Сведения о планируемой концентрации ПОЖ сообщается КВС до начала ПОО ВС, и КВС имеет право потребовать увеличение концентрации ПОЖ, если он считает это необходимым.

3.1.2. Ответственность персонала АО «Хабаровские авиалинии» за организацию работ по ПОО и ВС в аэропорту Николаевск-на-Амуре.

3.1.2.1. Директор Филиала АО «Хабаровские авиалинии» «Аэропорт «Николаевск-на-Амуре» несет ответственность за:

- общее руководство и организацию выполнения работ по противообледенительной обработке ВС;
- организацию своевременного обучения персонала, осуществляющего ПОО ВС.

3.1.2.2. Начальник производственно-диспетчерской службы несет ответственность за:

- оперативность вызова спецтехники и персонала, выполняющего противообледенительную обработку ВС;
- определение очередности обработки ВС (в зависимости от плана полетов, если одновременно поступает несколько заявок на ПОО).

3.1.2.3. Начальник ССТиАМ, несет ответственность за:

- исправность спецмашин и подъемного оборудования;
- обеспечение потребного количества ПОЖ, воды, заправленных в спецмашины и подогретых до температуры применения;
- соблюдения сроков контроля дозатора и качества ПОЖ;
- своевременность прибытия спецтехники к обрабатываемому ВС;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- соблюдение операторами-водителями правил подъезда к ВС;
- соблюдение операторами-водителями правил по охране труда при работе с ПОЖ.

3.1.2.4. Ответственный за выпуск ВС (персонал АО «Хабаровские авиалинии», а также ИТП аксплуатанта, ответственного за ПОО ВС) несет ответственность за:

- правильность принятия решения о необходимости и способе удаления СЛО (с использованием спецтехники) (если удаление СЛО невозможно в рамках технического обслуживания);
- своевременность подачи в ПДСП заявки на спецавтотранспорт;
- соблюдение требований руководящих документов по обработке ВС;
- наличие и исправность механических средств удаления снега с поверхностей ВС;
- качество выполнения работ по обработке ВС и его осмотра, проверке органов управления, механизации, aneroidно-мембранных приборов;
- соблюдение специалистами правил по охране труда при контакте с ПОЖ;
- полноту и правильность оформления технической документации.

Примечание: в АО «Хабаровские авиалинии» персонал ИАС АО «Хабаровские авиалинии» при выполнении работ по наземному обслуживанию (применительно к ПОО ВС) подчиняется директору Филиала «Аэропорт «Николаевск-на-Амуре».

3.1.2.5. Персонал службы ГСМ несет ответственность за организацию работ по контролю качества ПОЖ.

3.1.2.6. Метеослужба несет ответственность за своевременность и достоверность, переданной экипажу, ИТП, наземным службам, УВД метеорологической информации.

3.1.2.7. Персонал службы УВД несёт ответственность за предоставленную наземной службе ПОО и экипажу информацию о движении на аэродроме при ПОО ВС в условиях наземного обледенения.

Служба УВД должна принять все меры для своевременного выпуска в полёт обработанного ВС в условиях наземного обледенения (до окончания времени защитного действия ПОЖ).

3.1.2.8. КВС несёт ответственность за:

- правильность принятия решения о необходимости обработки ВС;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- принятие кода ПОО, своевременность и полноту оформления бортового журнала по выполненной процедуре ПОО;
- сохранность и учет расхода ПОЖ.

ВНИМАНИЕ: На командира воздушного судна с момента начала движения самолёта к старту возлагается единоличная ответственность за состояние поверхности ВС и за безопасность взлёта.

Необходимо помнить:

1. Никогда не следует рассчитывать на то, что какой - либо вид наземного обледенения, даже слабый иней, снег или ледяной налёт, будет разрушен и сброшен вследствие тряски ВС при рулении или на взлёте под действием воздушного потока. Необходимо всегда руководствоваться основным требованием: выпуск ВС при наличии на его поверхностях каких-либо ледяных отложений - НЕДОПУСТИМ. Поверхности ВС после ПОО должны быть влажными, гладкими, блестящими, без помутнения, кристаллов и комков.

2. Во всех случаях, когда возможно или имеет место наземное обледенение необходимо до и после противообледенительной обработки тщательно осмотреть поверхности и части ВС в соответствии с Регламентом и техническими указаниями для данного типа ВС.

3. При наличии на ВС сухого снега, имеющего слабую силу сцепления с поверхностью, удаление его при отсутствии наземного обледенения целесообразно производить механическим путём с помощью щёток и скребков.

4. Количество жидкости (ПОЖ или ее водного раствора), используемой при выполнении процедур удаления СЛЮ, должно быть достаточным для полной очистки всей поверхности ВС, покрытой СЛЮ.

3.2. Меры по обеспечению безопасности труда персонала и действия в аварийных ситуациях

3.2.1. Безопасность труда при работе с ПОЖ

При выполнении ПОО требования и рекомендации АЕА (Ассоциация Европейских Авиакомпаний) должны соблюдаться; равно как и рекомендации производителя жидкости. Все жидкости должны соответствовать местным требованиям относительно способности к биологическому разложению и токсичности для воды, грунта и человека. Жидкости, разрешенные в соответствии со Стандартами SAE AMS 1424 и SAE AMS 1428; классифицируются как низкотоксичные. При импорте такой жидкости должны удовлетворяться местные

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

экологические и медицинские требования, которые могут быть более строгими, чем международные. Противообледенительные жидкости - это химический продукт на основе гликоля (этиленгликоля, пропиленгликоля или диэтиленгликоля) вредный для окружающей среды. При работе необходимо соблюдать инструкции по технике безопасности при работе со спецжидкостями компании, рекомендации производителя, законодательство по охране окружающей среды и охране здоровья.

Специальные меры предосторожности необходимо соблюдать при перемещении или продвижении по обледенелой или влажной поверхности самолёта, деайсера или по земле, в местах скопления ПОЖ после проведения противообледенительных процедур. Жидкость нельзя употреблять внутрь. Желательно избегать контакта жидкости с кожей. Жидкости в основном не проникают через кожный покров, но длительных или повторных контактов необходимо избегать, т.к. это может вызвать обезвоживание и эффект переохлаждения кожи. Место контакта необходимо промыть с мылом и смазать увлажняющим кремом. Избегайте попадания жидкости в глаза.

В случае попадания в глаза промыть чистой проточной водой.

Из-за низкого давления насыщенного пара гликолей, пары не предоставляют серьезной опасности. Однако следует избегать продолжительного воздействия тумана, который, образуется при распылении жидкости.

3.2.2. Действия в аварийных ситуациях.

При проведении работ по ПОЗ ВС могут возникнуть следующие аварийные ситуации:

3.2.2.1. Отказ систем деайсера.

Оператор и водитель должны прекратить работу, поставить в известность выпускающий персонал, по его команде отъехать от ВС, доложить непосредственному руководителю.

3.2.2.2. Остановка вспомогательного двигателя или двигателя шасси деайсера. Необходимо произвести повторный запуск. Если запуск не произошел, поставить в известность выпускающий персонал, доложить доложить непосредственному руководителю и диспетчеру ССТ. При рабочем двигателе шасси по команде выпускающего персонала отъехать от ВС.

3.2.2.3. Потеря двухсторонней связи между водителем и оператором. При потере связи водитель не должен двигаться в сторону ВС. Работа должна быть

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

прекращена, деайсер с дополнительными предосторожностями должен быть убран из зоны обслуживания.

3.2.2.4. При повреждении ВС в процессе противообледенительной обработки персонал производящий данные виды работ, должен немедленно сообщить по каналу связи рабочей частоты радиостанции начальнику смены о происшествии.

3.2.2.5. Выявление отрицательных результатов анализов ПОЖ.

В случае выявления несоответствия требованиям показателей качества ПОЖ из баков или форсунки деайсера, деайсер должен быть немедленно отстранен от работ по обработке ВС и направлен в ремонт, либо на замену ПОЖ в баках. В случае если есть основания полагать, что несоответствие качества ПОЖ в баках деайсеров явилось следствием их заправки на складе, Руководитель по ПОО и З должен немедленно поставить в известность вышестоящего руководителя (в Николаевске-на-Амуре – директора Филиала), который должен организовать проведение лабораторного анализа 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 деайсеры, директор Филиала должен быть немедленно поставлен в известность с целью организации контроля качества ПОЖ в баках таких деайсеров.

3.2.3. 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:

1. Остановить работу деайсера, из которого производилась противообледенительная обработка ВС.

Комиссией должен быть произведен отбор проб ПОЖ, по три пробы для анализа в: 1. ГосНИИГА, 2. Сертифицированную лабораторию, 3. Арбитражная из: 1) ПОЖ ТИП I, бак деайсера, 2) ПОЖ Тип IV, бак деайсера 3) Вода, бак деайсера, 4) ПОЖ ТИП IV, форсунка деайсера, 5) Смесь ПОЖ ТИП I с водой из форсунки деайсера в примененной при обработке ВС концентрации. Деайсер может быть возвращен в работу или заправлен жидкостью только с разрешения председателя комиссии по расследованию.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

2. Произведен внеочередной ежедневный контроль ПОЖ на концентрацию из всех работающих деайсеров.

Комиссией должен быть произведен отбор ПОЖ, по три пробы для анализа в: 1. ГосНИИГА, 2. Сертифицированные лаборатории, 3. Арбитражная из складских резервуаров из которых производилась заправка.

3. В инспекцию по безопасности полетов АО «Хабаровские авиалинии» должны быть предоставлены:

- По одной отобранной пробе ПОЖ для проверки в ГосНИИГА
- Результаты проверки качества проб ПОЖ в лаборатории
- Копия инструкции по применению ПОЖ
- Копия паспорта качества изготовителя ПОЖ
- Копия лабораторного анализа входного контроля ПОЖ
- Выписка из журнала ежедневных проверок ПОЖ в деайсере
- Копии лабораторных анализов ПОЖ из деайсера произведенных в начале или середине сезона.
- Докладные и объяснительные записки лиц, задействованных в процедурах противообледенительной обработки ВС
- Копии распечатки принтеров деайсеров (при наличии такого функционала у оборудования).
- Сведения о подготовке, квалификации, опыте работы персонала, задействованного в процедурах противообледенительной обработки ВС.

3.3. Технология организации выполнения работ по ПОО в аэропорту Николаевск-на-Амуре

Общие положения

3.3.1. Настоящая технология разработана в соответствии с требованиями руководящих документов по удалению наземного обледенения воздушных судов и определяет порядок работы служб и их ответственность при этом.

3.3.2. Технология имеет своей целью обеспечение своевременной и качественной работы служб по удалению наземного обледенения ВС и обеспечение безопасности полётов.

3.3.3. Подготовленный персонал, выполняющий процедуры ПОО ВС, должен чётко понимать, что определяющим фактором в обеспечении безопасности взлёта

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ВС является контроль за состоянием поверхности ВС, своевременное обнаружение и удаление снежных и ледяных отложений.

ОРГАНИЗАЦИЯ ПОДГОТОВКИ И ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ ПО ПОО ВС В АЭРОПОРТУ НИКОЛАЕВСК-НА-АМУРЕ

№ п/п	НАИМЕНОВАНИЕ РАБОТ	ИСПОЛНИТЕЛИ
1	При наличии предпосылок к возникновению наземного обледенения (получении информации от экипажей ВС и органов метеобеспечения) – проинформировать диспетчера ССТ, подготовленный персонал, выполняющий ПОО ВС и инженера ГСМ о необходимости подготовки оборудования для ПОО. Разработать очередность обработки.	Диспетчер ПДСП
2	Подготовить оборудование и технологическую схему выдачи спец. жидкости.	Инженер по ГСМ
3	Подать водителям спецмашины заявку на подготовку и выделение спецмашины. При заступлении на смену - согласовать с ПДСП очередность обработки ВС.	Диспетчер ССТ
4	Проверить срок действия паспорта качества на ПОЖ. При несоответствии срока отстранить деайсер от работы, выполнить лабораторный анализ ПОЖ, либо произвести замену ПОЖ на другую с действующим паспортом качества. Проверить наличие, количество и тип ПОЖ, наличие и количество воды в спецмашинах и подогрев их до температуры применения (температура подогретой ПОЖ у выхода из форсунки не должна быть ниже 60°C).	Водитель спецмашины совместно с инженером по ГСМ
5	Определить ответственных сотрудников для выполнения ПОО ВС, акцентировать внимание на типе используемой ПОЖ, концентрации в процентном соотношении, метод обработки в зависимости от погодных условий. Проверить наличие СИЗ.	Руководитель по ПОО и З
6	Проверить техническое состояние спецмашины, предназначенной для обработки ВС и работу подъёмного оборудования.	Старший инженер ССТ
7	При необходимости организовать заправку в спецмашины дополнительного количества ПОЖ и её подогрев. Работы производить согласно «Технологии обеспечения непрерывного процесса ПОО ВС на перроне» Приложение О и Стандартов работы.	Водитель спецмашины
8	Проверить качество ПОЖ, (плотность, температуру, наличие загрязнений, коэффициент преломления), заполнить контрольный талон.	Водитель спецмашины

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

9	По команде специалиста, ответственного за выпуск ВС (ИТС АО «Хабаровские авиалинии» или стороннего эксплуатанта) осуществить подъезд к ВС и развернуть оборудование.	Водитель спецмашины
10	По команде оператора включить установку для подачи ПОЖ к раздаточному устройству спецмашины.	Водитель спецмашины
11	Выполнить работы по удалению обледенения с поверхности ВС.	Оператор спецмашины
12	После обработки ВС произвести проверку органов управления, механизации, анероидно-мембранных приборов, согласно РТЭ типа ВС.	Экипаж, персонал ответственный за выпуск ВС
13	Произвести контроль качества выполненной ПОО. Оформить «Дополнение к карте-наряду на ТО». Передает КВС информацию о коде ПОО и объемах затраченной жидкости.	Руководитель по ПОО и З
15	Передать код противообледенительной обработки экипажу ВС.	Персонал, ответственный за выпуск ВС.
16	В соответствии с требованием указания ГС ГА от 06.08.01 г. № 24.9-67 ГА оформить "Дополнение к карте-наряду на ТО" с указанием точного времени обработки ВС ПОЖ, вписать код ПОО в отрывные копии (если имеются) бортового журнала.	Специалист, ответственный за выпуск ВС.
17	Определяет объем затраченной ПОЖ и передает информацию персоналу, допущенный к контролю качества ПОО ВС	Водитель спецмашины
18	Получить код ПОО и заполнить бортовой журнал на основе полученной информации.	КВС
19	После окончания обработки выехать из зоны обслуживания ВС.	Водитель спецмашины

3.4. Оформление документации по ПОО ВС

3.4.1. Оформление заказа противообледенительной обработки

В случае необходимости проведения процедур противообледенительной обработки ВС, заказ противообледенительной обработки может быть произведен летным экипажем или персоналом, выпускающим ВС.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Заказ противообледенительной обработки в Николаевске-на-Амуре делается через ПДСП аэропорта.

В случае если заказанная процедура не обеспечивает достаточного времени защитного действия, оператор сообщает об этом экипажу или персоналу, ответственному за выпуск ВС и после подтверждения выполняет процедуру.

В случае если заказана неприменяемая процедура, либо процедура, на которую у прибывшего оператора нет допуска или сертификата, оператор должен не производить данную процедуру и сообщить вышестоящему руководителю.

В случае если в противообледенительной процедуре, заказана концентрация ПОЖ выше возможной, оператор сообщает об этом экипажу или персоналу, ответственному за выпуск ВС и только после подтверждения допускается выполнить процедуру.

В случае если заказана процедура с концентрацией ПОЖ ниже допустимого предела, оператор обязан не выполнять такую процедуру.

В случае если экипаж ВС отказывается от проведения ПОО при наличии льда, снега или слякоти на поверхности ВС, выпускающий ВС персонал должен сделать запись об отказе от ПОО в карте наряд на оказание технической помощи и проинформировать вышестоящего руководителя и инспекцию по безопасности полетов. В данном случае обработка проводится.

В случае, если экипажу ВС требуется консультация или помощь в оформлении заказа на ПОО, персонал компании, производящий проверку после проведения ПОО должен быть в этом задействован.

ВНИМАНИЕ: Температура обшивки крыла может быть ниже чем температура наружного воздуха, более высокая концентрация ПОЖ может потребоваться для обеспечения необходимого запаса температуры замерзания ПОЖ. При заказе ПОО необходимо свериться с КВС о температуре топлива в баках крыла.

Заместитель директора по производству-
Начальник ПДС



Р.А. Насаченко

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Преднамеренно пропущено

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Преднамеренно пропущено

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Маркировка опасного груза



1 класс опасности
Взрывчатые вещества
и изделия



2 класс опасности
Газы



3 класс опасности
Легковоспламеняющиеся
жидкости



4 класс опасности
Легковоспламеняющиеся
вещества и материалы



5 класс опасности
Окисляющие вещества
и органические пероксиды



6 класс опасности
Ядовитые и инфекционные
вещества



7 класс опасности
Радиоактивные материалы



8 класс опасности
Коррозионные вещества



9 класс опасности
Прочие опасные вещества
и изделия



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Декларация грузоотправителя

ДЕКЛАРАЦИЯ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ НА ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ / SHIPPER'S DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS							
Грузоотправитель Shipper				Грузовая авианакладная № Air Waybill No. Стр. из страниц Page of Pages Регистрационный номер грузоотправителя Shipper's Reference Number			
Грузополучатель Consignee							
Две заполненные и подписанные копии данной Декларации должны быть вручены перевозчику Two completed and signed copies of this Declaration must be handed to the operator				ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. Несоблюдение во всех отношениях Правил перевозки опасных грузов может повлечь за собой ответственность в соответствии с действующим законодательством WARNING Failure to comply in all respects with the applicable Dangerous Goods Regulations may be in breach of the applicable law, subject to legal penalties. This Declaration must not, in any circumstances, be completed and/or signed by a consolidator, a forwarder or an IATA cargo agent.			
СВЕДЕНИЯ О ПЕРЕВОЗКЕ TRANSPORT DETAILS Данная грузовая отправка соответствует ограничениям, установленным для перевозки (ненужное зачеркнуть) This shipment is within the limitations prescribed for: (delete non-applicable) на пассажирских и грузовых воздушных судах / passenger and cargo aircraft только на грузовых воздушных судах / cargo aircraft only Аэропорт отправления Airport of Departure: Аэропорт назначения Airport of Destination:							
				Тип грузовой отправки (ненужное зачеркнуть) Shipment type: (delete non-applicable) нерадиоактивный / радиоактивный / radioactive			
СВОЙСТВА И КОЛИЧЕСТВО ОПАСНЫХ ГРУЗОВ / NATURE AND QUANTITY OF DANGEROUS GOODS							
Описание опасных грузов / Dangerous Goods Identification							
Надлежащее отгрузочное наименование / Proper Shipping name	Класс или категория / Class or Division	Номер по списку ООН или ID / UN or ID No	Группа упаковки / Packing Group	Дополнительный риск / Subsidiary Risk	Количество и тип упаковки / Quantity and type of packing	Инструкция по упаковке / Packing Inst	Официальное разрешение / Authorization
Дополнительная информация по обработке груза / Additional Handling Information							
Настоящим удостоверяется, что содержание 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 перевозками государственными правилами. Заявляю, что все требования, предъявляемые для воздушной перевозки, выполнены. I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the proper shipping name, and are classified, packaged, marked and labelled/placarded, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national governmental regulations.					Фамилия / Должность подписавшего Name/Title of Signatory Место и дата / Place and Date Подпись (см.Предупреждение выше) Signature (see warning above)		



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Чек-лист на опасный груз

DANGEROUS GOODS CHECK LIST FOR A NON-RADIOACTIVE SHIPMENT / КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТ ДЛЯ НЕ РАДИОАКТИВНЫХ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ					
SHIPPER'S DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS ДЕКЛАРАЦИЯ ОПАСНОГО ГРУЗА ОТПРАВИТЕЛЕМ					
	YES	NO	N/A		
1. Two copies in English and in the IATA format Две копии на английском языке и по форме IATA	☐	☐	☐		
2. Full name and address of Shipper Полное наименование и адрес отправителя	☐	☐	☐		
3. Full name and address of Consignee Полное наименование и адрес получателя	☐	☐	☐		
4. Name and Telephone Number of a person responsible for Division 6.2 Infectious Substances shipment Имя и телефон ответственного лица при отправке инфекционных веществ Категории 6.2	☐	☐	☐		
5. If the Air Waybill number is not shown, enter it! Если не указан номер авиабилета, введите его!	☐	☐	☐		
6. The number of pages shown? Указаны ли номера страниц?	☐	☐	☐		
7. If full name of Airport or City of Departure or Destination is not shown, Enter it! Если не указаны полное название аэропорта или города отправления или назначения, введите его!	☐	☐	☐		
8. The non-applicable Aircraft Type deleted and the word "Radioactive" deleted? Вычеркнута ли структура соответствующего типа самолета? И слово "радиоактивный"?	☐	☐	☐		
9. Proper Shipping Name and the technical name in English for aerosolized contents Надлежащее структурное наименование и техническое наименование для веществ в аэрозолях	☐	☐	☐		
10. Class or Division, and for Class 1, the Compatibility Group Класс или категория, и для Класса 1 группа совместимости	☐	☐	☐		
11. UN or Number, preceded by prefix Номер ООН, предшествующий символу UN или ID	☐	☐	☐		
12. Packing Group Упаковочная группа	☐	☐	☐		
13. Subsidiary Risk Дополнительная опасность	☐	☐	☐		
14. Quantity and Type of Packing/ Количество и тип упаковки	☐	☐	☐		
15. Net or gross weight Чистое и нетто	☐	☐	☐		
16. If different dangerous goods are packed in one outer packaging, are the following rules applied? Если различные опасные грузы упакованы в одну внешнюю упаковку, применяются ли следующие правила: - Compatible according to Table 9.3.A - Calculation of "Q" value? - Calculation of "Q" value?	☐	☐	☐		
17. Over pack / Внутренняя упаковка Indication "Over pack used"? Указано ли, что использовалась внутренняя упаковка? - Compatible according to the Table 9.3.A - Совместимость в соответствии с таблицей 9.3.A	☐	☐	☐		
18. Packing Instructions Number Номер упаковочной инструкции	☐	☐	☐		
19. Indication of Limited Quantity if "Y" packing instructions used? Указано LTD, QTY, если использовались упаковочная инструкция "Y"	☐	☐	☐		
20. The Special Provision Number if A1, A2, A31 or A319 Номер специальной поправки, если A1, A2, A31 или A319	☐	☐	☐		
21. Indication that governmental authorization is attached, including a copy in English? Указано ли, что имеется разрешение официального властей и приложен копия документа на английском языке	☐	☐	☐		
22. Requirements for Explosives when Packing Instruction 001 used Требования для взрывчатых веществ, когда упаковочная инструкция 001	☐	☐	☐		
23. Prior attestation statement for infectious Substances Для инфекционных веществ отчет о предварительном согласовании	☐	☐	☐		
24. Name and Title of Signatory, Place and Date Имя, должность отправителя, место и дата	☐	☐	☐		
25. Signature of Shipper Подпись отправителя	☐	☐	☐		
26. Attestation in situation signed by Shipper? Наличие или отсутствие подписанной отправителем	☐	☐	☐		
27. The Handling Information box shown: "Dangerous goods as per attached Shipper's Declaration" Указано ли в разделе "Handling Information": "Dangerous goods as per attached Shipper's Declaration"?	☐	☐	☐		
28. Cargo Aircraft Only, if applicable Если применяется, слова "Cargo Aircraft Only"	☐	☐	☐		
29. Number of dangerous goods pieces if packages of dangerous and non-dangerous in one shipment Количество мест с опасными грузами	☐	☐	☐		
PACKAGES AND OVERPACKS УПАКОВКА И ВНЕШНЯЯ УПАКОВКА					
30. Packaging conforms with packing instruction and is indicated? Применены ли упаковки груза в соответствии с упаковочной инструкцией?				☐	☐
31. Same number and type of packaging and over pack deleted as shown on IATA Число и тип упаковки и внешней упаковки соответствует указанному в декларации				☐	☐
32. For UN Specification Packaging, are they marked according to 6.0.4.3? Для ООН спецификационной упаковки имеются маркировки: - Symbol and Specification Code - Symbol и спецификационный код - X, Y or Z, Agreed with Packing Group/Packing instruction - X, Y или Z в соответствии с упаковочной группой/упаковочной инструкцией - Maximum Gross Weight not exceeded - Максимальное допустимый вес брутто - Infectious substance package marking - Для инфекционных веществ упаковочная маркировка				☐	☐
33. The Proper Shipping Name(s) including technical name where required, and the UN or ID Number(s)? Указаны ли надлежащие структурные наименования и номер UN или ID				☐	☐
34. The full Name and Address of Shipper and Consignee Полное наименование и адрес отправителя и получателя				☐	☐
35. The Net Quantity of Explosives and Gross Weight of the package for Class 1 Количество нетто взрывчатых веществ или Класс 1				☐	☐
36. The Name and Telephone Number of a person responsible for Division 6.2 Infectious Substances shipment Имя и телефон ответственного лица при отправке инфекционных веществ Категории 6.2				☐	☐
37. The Special Marking requirements shown for Packing Instruction 202 Наличие специальной маркировки в соответствии с упаковочной инструкцией 202				☐	☐
38. In case of Carbon Dioxide Solid (Dry Ice), the Net Weight marked on the package При наличии сухого льда маркировка веса нетто на упаковке				☐	☐
39. For Limited Quantity packaging: "LIMITED QUANTITY" Для упаковки с ограниченным количеством: "LIMITED QUANTITY"				☐	☐
40. The Primary Risk label(s), with Class or Division Number affixed to each package Этикетка основной опасности с номером класса или категории на каждой упаковке				☐	☐
41. The Subsidiary Risk label, without Class or Division Number Этикетка дополнительной опасности без номера класса или категории				☐	☐
42. Cargo Aircraft Only Label, if required, adjacent to the Hazard label Если необходимо, этикетка "Cargo Aircraft Only" в дополнение к этикетке основной опасности				☐	☐
43. "Orientation" labels Указание вертикального расположения				☐	☐
44. For Miscellaneous Material, the Handling label Для miscellaneous материала дополнительная этикетка				☐	☐
45. "Cryogenic Liquid" labels Этикетка "криогенная жидкость"				☐	☐
46. All labels correctly affixed and irrelevant marks and labels removed? Все этикетки правильно наклеены и указаны все необходимые сведения и маркировки?				☐	☐
47. If specification markings are not visible, the required statement marked Если спецификационные маркировки не видны, имеется ли необходимая декларация				☐	☐
48. The total net quantity of each substance indicated adjacent to the Proper Shipping Name Суммарное количество нетто для каждого структурного наименования				☐	☐
49. Cargo Aircraft Only restrictions Ограничения для грузового самолета				☐	☐
50. State and Operator variations complied? Выполнены ли требования государств и авиакомпаний?				☐	☐
51. All areas adequately made and confirmed Самолет и маркировка надлежащим образом подтверждены				☐	☐
GENERAL/ПРОЧЕЕ					
52. State and Operator variations complied? Выполнены ли требования государств и авиакомпаний?				☐	☐
53. All areas adequately made and confirmed Самолет и маркировка надлежащим образом подтверждены				☐	☐

Checked by/Проверено: _____
Time/Время: _____ Date/Дата: _____
Signature/Подпись: _____



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

DANGEROUS GOODS CHECK LIST FOR A RADIOACTIVE SHIPMENT / КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТ ДЛЯ РАДИОАКТИВНЫХ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ			
SHIPPER'S DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS ДЕКЛАРАЦИЯ ОПАСНОГО ГРУЗА ОТПРАВИТЕЛЯ			
	YES	NO	NA
1. Two copies in English and in the IATA format Две копии на английском языке и по форме IATA	☐	☐	
2. Full name and address of shipper Полное наименование и адрес отправителя	☐	☐	
3. Full name and address of Consignee Полное наименование и адрес получателя	☐	☐	
4. If the Air Waybill number is not shown, enter it: Если не указан номер авианакладной, введите его!	☐	☐	
5. The number of pages shown? Указаны ли номера страниц?	☐	☐	
6. If full name of Airport or City of Departure or Destination is not shown, Enter it! Если не указаны полное название аэропорта или города отправления или назначения, введите его!	☐	☐	
7. The non-applicable Aircraft Type deleted and the word «Non-Radioactive» deleted? Внесены ли изменения «непригодный тип самолета» и слово «не радиоактивный»?	☐	☐	
Identification/Определение			
8. Proper Shipping Name and the technical name in Brackets for asterisked entries Надлежащее отгрузочное наименование и техническое наименование для звездочек и т.п.	☐	☐	
9. Class 7 Класс 7	☐	☐	
10. UN or Number, Preceded by prefix Hazard Code, preceded by symbol UN or ID 11. Subsidiary Risk Дополнительная опасность	☐	☐	☐
Quantity and Type of Packing/Количество и тип упаковки			
12. The words "Radioactive Material" if not included in the Proper Shipping Name Слова «Радиоактивный материал», если не указаны в надлежащем отгрузочном наименовании	☐	☐	☐
13. Name or Symbol of Radioisotope(s) Наименование или символ радиоизотопа (ов)	☐	☐	
14. A description of the physical and chemical form, or Special Form, if not included in Proper Shipping Name Физическая и химическая форма, если не указаны в надлежащем отгрузочном наименовании	☐	☐	☐
15. The group for LSA and SCO Группы для материалов LSA и SCO	☐	☐	☐
16. For different individual radionuclides, the words "All packed in one" Для различных радиоизотопов слова "All packed in one"	☐	☐	☐
17. Activity within limits for Type A packages or Type B (see attached competent authority certificate) Активность не превышает ограничений для упаковок Типа А или Типа В (смотри прилагаемый сертификат компетентного органа)	☐	☐	☐
18. Words "overpack used" show on the DGD? Указано ли, что использовалась внешняя упаковка?	☐	☐	☐
19. Category of package(s) or overpack Категория упаковки или внешней упаковки	☐	☐	☐
20. Transport Index and dimensions for Category II and Category III only Только для категорий II и III Транспортный индекс и размеры	☐	☐	☐
Authorizations/Официальное разрешение			
21. The Special Provision Number if A1, A2, A51 or A109 Номер специальной поправки, если A1, A2, A51 или A109	☐	☐	☐
22. Indication that governmental authorization is attached, including a copy in English? Указано ли, что имеется разрешение официальных властей и приложена копия документа на английском языке	☐	☐	☐
23. Additional Handling Information Информация по обработке груза	☐	☐	☐
24. Name and Title of Signatory, Place and Date Имя, должность отправителя, место и дата	☐	☐	☐
25. Signature of Shipper Подпись отправителя	☐	☐	☐
26. Amendment or alteration signed by Shipper? Изменения или исправления подписаны отправителем?	☐	☐	☐
AIR WAYBILL/АВИАНАКЛАДНАЯ			
27. The Handling Information box shows: "Dangerous goods as per attached Shipper's Declaration" Указано ли в разделе "Handling Information": "Dangerous goods as per attached Shipper's Declaration"?	☐	☐	
28. Cargo Aircraft Only, if applicable Если требуется, слова "Cargo Aircraft Only"	☐	☐	☐
29. Number of dangerous goods pieces or packages of dangerous and non-dangerous in one shipment Количество мест с опасными грузами	☐	☐	
PACKAGE(S) AND OVERPACKS УПАКОВКА И ВНЕШНЯЯ УПАКОВКА			
30. Packaging conforms with packing instruction and is undamaged? Правильно ли упакован груз в соответствии с указанной инструкцией?	☐	☐	
31. Same number and type of packaging and over packs delivered as shown on DGD Число и тип упаковок и внешних упаковок соответствует указанному в декларации	☐	☐	
32. Unbroken transportation seal and proper condition for carriage? Не нарушена транспортная пломба и упаковка в исправном состоянии готова к перевозке	☐	☐	
33. Package bears Type B(U) or Type B(M) and approval mark corresponding to the certificate Marking on package Type B(U) or B(M) is correctly marked corresponding to the certificate	☐	☐	☐
34. The Proper Shipping Name(s) including technical name where required, and the UN or ID Number(s)? Указаны ли надлежащее отгрузочное наименование и номер UN или ID	☐	☐	
35. The full Name and Address of Shipper and Consignee Полное наименование и адрес отправителя и получателя	☐	☐	
36. The permissible gross mass if it exceeds 50 kg? Указана масса брутто, если вес превышает 50 кг?	☐	☐	☐
37. In case of Carbon Dioxide Solid (Dry Ice), the Net Weight marked on the package При наличии сухого льда маркировка веса нетто на упаковке	☐	☐	☐
38. The Subsidiary Risk labels, without Class or Division Number Этикетки дополнительной опасности без номера класса или категории	☐	☐	☐
39. Cargo Aircraft Only Label, if required, adjacent to the Hazard labels Если необходимо, этикетка "Cargo Aircraft Only" в дополнение к этикеткам основной опасности	☐	☐	☐
40. "Orientation" labels Этикетки вертикального расположения	☐	☐	☐
41. All labels correctly affixed and irrelevant marks and labels removed? Все этикетки правильно наклеены и удалены все ненужные этикетки и маркировки?	☐	☐	
For Overpacks / Для внешней упаковки			
42. If specification markings are not visible, the required statement marked Если спецификационные маркировки не видны, используется специальное подтверждение	☐	☐	☐
43. Cargo Aircraft Only restriction Ограничения для грузового самолета	☐	☐	☐
GENERAL/ОБЩЕЕ			
44. State and Operator variations complied? Выполнены ли требования государств и авиакомпаний?	☐	☐	☐
45. Advance arrangements made and confirmed Сделаны и подтверждены предварительные соглашения	☐	☐	☐
Checked by: _____ Time/Время: _____ Date/Дата: _____ Signature/Подпись: _____			



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Отчет о случае с опасными грузами

См. примечания на следующей странице данного бланка. Те графы, заголовки которых указаны курсивом, необходимо заполнять только, если это применимо.

Отметьте тип случая: Происшествие ☐ Инцидент ☐ Другой случай ☐

1. Эксплуатант:	2. Дата случая:	3. Местное время случая:	
4. Дата рейса	5. Номер рейса:		
6. Аэропорт отправления:	7. Аэропорт назначения:		
8. Тип воздушного судна:	9. Регистрация воздушного судна:		
10. Место случая:	11. Страна происхождения груза:		
12. Описание случая, включая подробности повреждений, ущерб, ит.д. (если необходимо, продолжите на следующей странице):			
13. Надлежащее отгрузочное наименование (включая техническое наименование):		14. Номер ООН/ИД (если известно):	
15. Класс/категория (если известно):	16. Дополнительная опасность(-и):	17. Группа упаковки:	18. Категория (только для класса 7):
19. Тип упаковочного комплекта:	20. Спецификационная маркировка упаковочного комплекта:	21. Кол-во грузовых мест:	22. Количество (или транспортный индекс, если применяется):
23. Номер авианакладной:			
24. Номер курьерской отправки, багажной барки или пассажирского билета:			
25. Наименование и адрес грузоотправителя, агента, пассажира, ит.д.:			
26. Прочая информация, относящаяся к случаю (включая основания для подозрений, предпринятые действия и т.д.):			
27. Имя и должность лица, составившего отчет:		28. Номер телефона:	
29. Код компании/отдела, электронная почта или код информационной почты:		30. Ссылка отчетности:	
31. Адрес:		32. Дата/Подпись:	



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

Описание случая (продолжение):

Примечания:

1. О любом типе случая с опасными грузами должен быть составлен отчет, независимо от того, содержатся ли опасные грузы в грузе, почте или багаже.
2. Происшествие с опасными грузами – это случай, связанный и относящийся к перевозке опасных грузов, повлекший за собой летальный исход или серьезный вред для здоровья людей или значительную порчу имущества. В данном случае, серьезный вред – это вред, который был причинен лицу во время происшествия и который: (а) требует госпитализации на срок более 48 часов, начиная со времени, когда был нанесен вред; (b) приводит к перелому любых костей (кроме мелких переломов пальцев рук, пальцев ног или носа); (c) включает рваные раны, которые приводят к сильному кровотечению, повреждению нервов, мышц или сухожилий; (d) включает повреждение любого внутреннего органа; (e) включает ожоги второй или третьей степени; или любые ожоги, повреждающие более 5% поверхности тела; или (f) включает различное взаимодействие с инфекционными веществами или вредным излучением. Происшествие с опасными грузами может также являться происшествием на борту воздушного судна; в этом случае должна выполняться обычная процедура для происшествий с опасными грузами.
3. Инцидент с опасными грузами – это случай, отличный от происшествия с опасными грузами, связанный и относящийся к перевозке опасных грузов, не обязательно произошедший на борту воздушного судна, повлекший за собой вред здоровью людей, порчу имущества, возгорание, разрушение, рассыпание, утечку жидкости или радиации или другое доказательство того, что целостность упаковочного комплекта не была сохранена. Любой случай, связанный с перевозкой опасных грузов, который подвергает серьезной опасности воздушное судно или находившихся в нем лиц, также полагается считать инцидентом с опасными грузами.
4. Данный бланк может также использоваться для отчета о любом случае, когда в грузе обнаружены незадекларированные или неверно задекларированные опасные грузы или когда багаж содержит опасные грузы, которые пассажирам не разрешается провозить на борту воздушного судна.
5. Первоначальный отчет следует отправить в течение 72 часов с момента случая, если только этому не помешали непредвиденные обстоятельства. Первоначальный отчет может быть отправлен в любом виде, но письменный отчет следует отправить как можно быстрее, даже если не вся информация есть в наличии.
6. Заполненные отчеты, как правило, отправляются в компетентный полномочный орган.
7. К отчету следует приложить копии всех документов, относящихся к данному случаю.
8. При условии, что это безопасно, все опасные грузы, упаковочные комплекты, документы и т.д., относящиеся к данному случаю, должны быть сохранены до того момента, пока не отправлен первоначальный отчет.
9. Требования и процедуры в разных государствах отличаются друг от друга, рекомендуется связаться с местным компетентным полномочным органом для выяснения точных процедур, которым необходимо следовать в случае инцидента или происшествия с опасными грузами.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Таблица несовместимости грузов

Класс или категория	1	2.1	2.2, 2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	8	9
1	Примечание 1	Примечание 2	Примечание 2	Примечание 2	Примечание 2	Примечание 2	Примечание 2	Примечание 2	Примечание 2	Примечание 2	Примечание 2
2.1	Примечание 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X
2.2, 2.3	Примечание 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	Примечание 2	-	-	-	-	-	-	X	-	-	X
4.1	Примечание 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X
4.2	Примечание 2	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-
4.3	Примечание 2	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-
5.1	Примечание 2	-	-	X	-	X	-	-	-	-	X
5.2	Примечание 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	Примечание 2	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-
9	Примечание 2	X	-	X	X	-	-	X	-	-	-

Знак «X» на пересечении ряда и колонки указывает на то, что места с опасными грузами таких классов не могут соприкасаться или размещаться рядом друг с другом или в таком положении, которое может привести к их взаимодействию в случае утечки содержимого.

Примечание 1 – Допустимая степень совместного размещения взрывчатых веществ на борту воздушного судна определяется их «совместимостью». Взрывчатые вещества считаются совместимыми, если при их совместном размещении не возрастает значительно ни вероятность происшествий, ни для данного их количества масштабы последствий такого происшествия. Взрывчатые вещества группы совместимости S можно размещать совместно с взрывчатыми веществами всех других групп совместимости.

Примечание 2 – Вещества этого класса или категории не должны размещаться совместно с взрывчатыми веществами, за исключением взрывчатых веществ категории 1.4, группа совместимости S.

Примечание 3 – грузовые места, содержащие опасные грузы, характеризующиеся несколькими видами опасности, относящимися к классам или категориям, которые требуют раздельного размещения опасных грузов в соответствии с вышеприведенной таблицей, нет необходимости размещать отдельно от грузовых мест, на которых нанесен тот же номер ООН.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

Раздельное размещение грузовых мест, содержащих взрывчатые вещества

Категория и группа совместимости	1.3C	1.3G	1.4B	1.4C	1.4D	1.4E	1.4G	1.4S
1.3C			x					
1.3G			x					
1.4B	x	x		x	x	x	x	
1.4C			x					
1.4D			x					
1.4E			x					
1.4G			x					
1.4S								

Знак «х» в месте пересечения графы и колонки указывает на то, что взрывчатые вещества этих категорий и групп совместимости должны размещаться на борту воздушного судна в различных, не расположенных рядом местах загрузки, должны быть отделены друг от друга другими грузами на минимальном расстоянии 2 метра.



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

Special Load - Notification to Captain

Информация командиру корабля по специальным грузам

Station of Loading Аэропорт загрузки	Flight Number Номер рейса	Aircraft Registration Бортовой номер	Date Дата	Prepared by Подпись лица подготовившего документ											
DANGEROUS GOODS/ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ															
Station of Unloading (destination) Аэропорт загрузки	Air Waybill No. Номер грузовой авианакладной	Proper Shipping Name Наименование отгрузочное наименование	Class or division For Class 1: Compat. Grp Класс или категория груза	UN or ID Number Номер по списку ООН	Sub Risk Дополнительная опасность	Number of Packages Количество мест	Net Quantity per Package (kg/liter) Нетто на упаковку (кг/литр)	Transport Indices per Package (T.I.) Транспортный индекс на упаковку	Radio-act. Material Категория радиоакт. Вещества	Package Group Группа упаковки по списку ООН	Code (see reverse) Код	CAO (X) Только грузовым самолётом	Loading Position 1. Flight 2. Flight Загрузка на рейс (состоян. заг-ки) 1-ый рейс 2-ой рейс	ULD ID Code Код средств пакетирования	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
					-			-	-			X			
There is no evidence that any damaged or leaking packages containing dangerous goods have been loaded on air craft Не существует никаких доказательств того, что поврежденные или протекающие упаковки, содержащие опасные грузы, были загружены в воздушное судно															
OTHER SPECIAL LOAD/ДРУГИЕ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ГРУЗЫ															
Station of Unloading Аэропорт загрузки	Air Waybill No. Номер грузовой авианакладной	Contents and Description Содержание и описание	Number of Packages Количество мест	Quantity Количество	Supplementary Information Дополнительная информация	Code (see reverse) Код	Loaded/Загружено ULD ID Code Код средств пакетирования POSITION РАЗМЕЩЕНИЕ								
Loading Supervisor Signature: Подпись диспетчера по загрузке			Signature Captain Подпись командира корабля			Other Information/Другая Информация									

Информация командиру воздушного судна

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

Грузовые IMP коды ИАТА для опасных грузов

Код	Расшифровка
CAO	Только грузовое воздушное судно
DGD	Декларация отправителя об опасных грузах
ELI	Ионно-литиевые батареи, освобожденные согласно разделу II ИУ 965-967
ELM	Литий-металлические батареи, освобожденные согласно разделу II ИУ 968-970
ICE	Двуокись углерода, твердая (сухой лед)
IMP	Международная процедура обмена сообщениями
MAG	Магнитный (намагниченный) материал
RCL	Криогенная жидкость
RCM	Коррозионное вещество
RCX	Взрывчатые вещества категории 1.3C
RDS	Биологическое вещество
REQ	Опасные грузы в освобожденных количествах
REX	Зарезервировано для обычно запрещенных взрывчатых веществ категорий 1.1., 1.2., 1.3., 1.4F, 1.5. и 1.6.
RFG	Легковоспламеняющийся газ
RFL	Легковоспламеняющаяся жидкость
RFS	Легковоспламеняющееся твердое вещество
RFW	Опасно при соприкосновении с водой
RGX	Взрывчатые вещества категории 1.3G
RIS	Инфекционное вещество (ООН 2814 или ООН 2900)
RLI	Ионно-литиевые батареи (класс 9), подлостью попадающие под действие правил согласно разделу I ИУ 965-967
RLM	Литий-металлические батареи (класс 9), полностью попадающие под действие правил согласно разделу I ИУ 968-970
RMD	Прочие (различные) опасные грузы 9 класс
RNG	Невоспламеняющийся нетоксичный газ
ROP	Органическая перекись
ROX	Окисляющие вещества
RPB	Токсичное вещество
RPG	Токсичный газ

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

RRE	Освобожденные упаковки радиоактивного материала
RRW	Радиоактивный материал категория I - Белая
RRY	Радиоактивный материал категория II – Желтая и III - Желтая
RSB	Полимерные шарики (изделия, получаемые из них) (инструкция по упаковыванию 957)
RSC	Вещества, подверженные самопроизвольному возгоранию
RXB	Взрывчатые вещества категории 1.4.B
RXC	Взрывчатые вещества категории 1.4.C
RXD	Взрывчатые вещества категории 1.4.D
RXE	Взрывчатые вещества категории 1.4.E
RXG	Взрывчатые вещества категории 1.4.G
RXS	Взрывчатые вещества категории 1.4.S

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ПРИЛОЖЕНИЕ 9

Положения, касающиеся опасных грузов, перевозимых пассажирами или членами летного экипажа

Местоположение				
Предметы или изделия	Зарегистрированный багаж	Ручная кладь	Требуется разрешение эксплуатанта	Ограничения
Батарей				
1) Литиевые батареи (включая портативные электронные устройства)	Да	Да	-	а) Каждая батарея должно относиться к типу, который отвечает требованиям прохождения каждого испытания, изложенного в подразделе 38.3 части 3 Руководства ООН по испытаниям и критериям; б) каждая батарея должна характеризоваться следующими параметрами: - содержание лития в литий-металлических батареях не превышает 2 г; - удельная мощность литий-ионных батарей не превышает 100 Втч. с) с разрешения эксплуатанта удельная мощность каждой батареи может превышать 100 Втч, но не может превышать 160 Втч в случае литий-ионных батарей; д) с разрешения эксплуатанта содержание лития в каждой батарее может превышать 2 г, но не может превышать 8 г в случае литий-металлических батарей для портативных медицинских электронных устройств; е) батареи, содержащиеся в портативных электронных устройствах, следует перевозить в качестве ручной клади, однако, если они - перевозятся как зарегистрированный багаж, то: должны быть приняты меры, предотвращающие их самопроизвольное приведение в действие и защищающие устройство от повреждения; - устройства должны быть полностью выключены (не находиться в режиме ожидания или режиме пониженного энергопотребления) ф) в портативных электронных устройствах, способных к выделению чрезмерного



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

				количества тепла, которое может привести к возгоранию в случае срабатывания данного оборудования, батареи и нагревательные элементы должны быть изолированы посредством удаления из устройств нагревательного элемента, батареи или других элементов; g) запасные батареи, включая зарядные банки: - должны перевозиться в качестве ручной клади; - должны отдельно защищаться таким образом, чтобы исключалась возможность короткого замыкания (посредством размещения в оригинальной розничной упаковке или изолирования клемм иным способом, например, путем обматывания лентой открытых клемм или размещения каждой батареи в отдельном пластиковом пакете или защитном чехле); h) багаж, оборудованный литиевой(ыми) батареями (ями), превышающими: - содержание лития, в литий-металлических батареях 0,3 г; или - удельную мощность литий-ионных батарей в ватт часах 2,7 Втч; Должен перевозиться в качестве ручной клади если только батарея(и) не удалена (ы) из багажа, когда батарея(и) должна перевозиться в соответствии пп. g); i) ни одно лицо может перевозить не более двух запасных батарей, отвечающих требованиям пп. c) или d)
2) Непроливающиеся жидкостные батареи, никель-металлгидридные и сухозарядные батареи	Да	Да	Нет	i) a) Непроливающиеся батареи ii) должны отвечать требованиям специального положения A67; iii) напряжение каждой батареи не должно превышать 12 В, а удельная мощность составлять не более 100 Втч; iv) каждая батарея должна быть защищена от короткого замыкания посредством эффективной изоляции открытых клемм; v) разрешается перевозка не более 2-х батарей на одно лицо; vi) если батареи находятся в оборудовании, оборудование должно быть защищено от самопроизвольного приведения в действие, либо каждая батарея должна быть отсоединена, а ее открытые клеммы изолированы; b) в случае сухозарядных батарей или никель-металлгидридных батарей каждая батарея должна соответствовать специальному положению A123 или положению A199 соответственно.



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

				с) батареи и нагревательные элементы должны быть изолированы в оборудовании, приводимом в действие батареями и способного к выделению чрезмерного количества тепла, путем удаления нагревательного элемента, батареи или других компонентов.:
3) Портативные электронные курительные устройства, приводимые в действие батареями (например, электронные сигареты, электронные тонкие сигары, электронные сигары, электронные трубки, персональные испарители, электронные системы подачи никотина)	Нет	Да	Нет	а) Если устройства получают питание от литиевых батарей, каждая батарея должна соответствовать ограничениям, предусмотренным в пп. 1) а), b) и g); b) Зарядка устройств и/или батарей на борту воздушного судна запрещается; с) Должны приниматься меры по предотвращению случайного срабатывания нагревательного элемента на борту воздушного судна.
4) Средства передвижения (например, кресла каталки для перевозки больных), приводимых в действие: -батареями проливающегося типа; - непроливающимися жидкостными батареями; -сухозарядными батареями; -никель-металлгидридными батареями; или литий-ионными батареями	Да	(см. п.е.)	Да	а) Средства передвижения должны быть предназначены для использования пассажирами с ограниченной способностью к передвижению в результате инвалидности, ухудшения состояния здоровья или преклонного возраста, либо вследствие временной проблемы, ограничивающей двигательные способности (например, сломанная нога); b) Пассажиру следует заранее договориться с каждым эксплуатантом и предоставить информацию о типе установленной батареи и порядке обращения со средством передвижения; с) В случае сухозарядных батарей или никель-металлгидридных батарей каждая батарея должна соответствовать специальному положению A123 или специальному положению A199 соответственно; d) В случае непроливающихся жидкостных батарей. i) Каждая батарея должна соответствовать специальному положению A67; ii) Разрешается перевозка максимум 1 запасной батареи. е) В случае литий-ионных батарей:



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

				i) Отвечает требованиям прохождения каждого испытания, указанного в подразделе 38.3 части 3 Руководства ООН по испытаниям и критериям; ii) В случаях, когда средство передвижения не обеспечивает надлежащей защиты батареи: – батарея должна быть снята в соответствии с инструкциями изготовителя; – энергоемкость батареи не должна превышать 300 Втч; клеммы батареи должны быть защищены от короткого замыкания (посредством изоляции клемм, например, обматыванием лентой открытых клемм); – батарея должна быть защищена от повреждений (например, посредством ее размещения в защитном чехле); – батарея должна перевозиться в защитном салоне; iii) Можно перевозить только запасную батарею энергоемкостью не более 300 Втч или две запасные батареи, энергоемкость каждой из которых не превышает 160 Втч. Запасные батареи должны перевозиться в пассажирском салоне
Источники пламени и топлива				
5) Зажигалка для сигарет	Нет	(см. п. б)	Нет	a) Не более одной единицы на одно лицо; b) Должны перевозиться при себе; c) Не должны содержать неабсорбированного жидкого топлива (за исключением сжиженного газа); d) Если зажигалка для сигарет приводится в действие литиевыми батареями, каждая батарея должна соответствовать ограничениям, предусмотренным в пп. 1) a) b) и g) и 3) b) и c)
6) Алкогольные напитки с содержанием более 24 %, но не более 70 % алкоголя по объему	Да	Да	Нет	a) Должны находиться в таре, предназначенной для розничной торговли; b) Общее количество нетто таких напитков – не более 5 л. на одно лицо. <i>Примечание. Алкогольные напитки с содержанием алкоголя по объему не более 24 % не попадают под действие каких-либо ограничений.</i>

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

7) Двигатели внутреннего сгорания или двигатели на топливных элементах	Да	Нет	Нет	Необходимо принять меры для полного устранения опасности. Дополнительная информация приведена в специальном положении А70.
8) Топливные элементы, содержащие топливо	Нет	Да	Нет	а) Кассеты топливных элементов могут содержать только легковоспламеняющиеся жидкости, коррозионные вещества, сжиженный газ, вещества, реагирующие при взаимодействии с водой, или водород в металлгидриде; б) Перезарядка топливных элементов на борту воздушного судна не разрешается, за исключением установки запасной кассеты; с) Максимальное количество топлива в любом топливном элементе или любой кассете топливных элементов не должно превышать: - 200 мл для жидкостей; - 200 г для твердых веществ; - 120 мл для сжиженных газов применительно к кассетам неметаллических топливных элементов; - кассеты топливных элементов или топливные элементы, содержащие водород в металлгидриде, должны содержать 120 мл воды или менее; д) Каждый топливный элемент и каждая кассета топливных элементов должны соответствовать стандарту IEC 62282-6-100 Ed/ 1, включая поправку 1, и на них должна наноситься маркировка изготовителя с указанием того, что они соответствуют этим спецификациям. Кроме того, на каждую кассету топливных элементов наноситься маркировка, указывающая максимальное количество и тип топлива в кассете; е) Кассеты топливных элементов, содержащие водород в металлгидриде, должны отвечать требованиям специального положения А162; ф) Один пассажир может перевозить не более 2-х кассет топливных элементов; г) Топливные элементы, содержащие топливо, разрешено перевозить только в ручной клади; h) Взаимодействие топливных элементов и встроенных в устройства батарей должно соответствовать стандарту IEC 62282-6-100 Ed. 1, включая поправку 1. Не разрешается
Запасные кассеты топливных элементов	Да	Да	Нет	



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

				перевозка топливных элементов, единственной функцией которых является зарядка батареи в устройстве. і) Топливные элементы должны быть такого типа, который не применяется для зарядки батарей в тех случаях, когда переносные электронные устройства не используются, и должны иметь нанесенную изготовителем долговечную маркировку, указывающую: «ПРИГОДНО К ПЕРЕВОЗКЕ ТОЛЬКО В КАБИНЕВОЗДУШНЫХ СУДОВ» ј) Кроме языков, которые может требовать государство отправления применительно к маркировке, упомянутой выше, должен использовать только английский язык.
Газы в баллонах и баллончиках				
9) Баллоны с кислородом или воздухом, необходимые для медицинских целей	Да	Да	Да	а) Масса брутто одного баллона – не более 5 кг; б) Баллоны, вентили и регуляторы, там, где они установлены, должны быть защищены от повреждения, которое может привести к самопроизвольному выпуску содержимого; с) Рекомендуются заранее договориться с эксплуатантом; д) КВС должен быть проинформирован о количестве кислородных или воздушных баллонов, погруженных на борт воздушного судна;
10) Баллончики категории 2.2 для приведения в действие искусственных конечностей	Да	Да	Нет	Запасные баллоны аналогичных размеров при необходимости также разрешаются для обеспечения достаточного запаса на время всего путешествия.
11) Баллончики содержащие углеводородный газ и установленные в оборудовании для укладки волос	Да	Да	Нет	а) Не более одной единицы на одно лицо; б) Нагревательный элемент должен иметь надежный защитный колпак; с) Запасные баллончики перевозить запрещается.



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

12) Баллончики категории 2.2, не характеризующееся дополнительной опасностью и вставленные в самонадувающееся индивидуальное спасательное средство	Да	Да	Да	а) Не более двух индивидуальных спасательных средств на одно лицо; б) Индивидуальное(ые) спасательное(ые) средство(а) должно(ы) быть упаковано(ы) таким образом, чтобы не допустить его (их) случайной активации; с) Должны быть предназначены для надувания; Каждое устройство должно быть оснащено не более чем двумя баллончиками; е) Не более двух запасных баллончиков для д) каждого устройства.
13) Баллончики категории 2.2, не характеризующиеся дополнительной опасностью, для других целей, кроме самонадувающихся индивидуальных спасательных средств	Да	Да	Да	а) Не более четырех баллончиков на одно лицо; б) Водовместимость каждого баллончика не должна превышать 50 мл; <i>Примечание: Применительно к диоксиду углерода газовый баллончик водовместимостью 50 мл равнозначен 28 граммовому баллончику</i>
14) Баллончики и баллоны категории 2.2, не характеризующиеся дополнительной опасностью, содержащиеся в рюкзаке со спасательным снаряжением	Да	Да	Да	а) Не более одного рюкзака со спасательным снаряжением на одно лицо; б) Рюкзак должен быть упакован таким образом, чтобы исключить его случайное приведение в действие; с) Может содержать пиротехнический пусковой механизм, в котором должно находиться не более 200 мг нетто вещества категории 1.4S; д) Воздушные мешки, находящиеся в рюкзаке, должны быть снабжены клапанами сброса давления.
Радиоактивный материал				
15) Стимуляторы сердечной мышцы или другие медицинские устройства	н/п (см. ограничения)	н/п (см. ограничения)	Нет	Должны быть имплантированы в тело человека или прикреплены к нему снаружи в результате лечения.
Ртуть				



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

16) Небольшой медицинский клинический термометр, содержащий ртуть	Да	Нет	Нет	а) Не более одного термометра на одно лицо; б) Должен находиться в защитном футляре.
Прочие опасные грузы				
17) Нерадиоактивные лекарства или принадлежности (включая аэрозоли)	Да	Нет	Нет	а) Общее количество нетто каждого отдельного изделия-не более 0,5 кг или 0,5 л; б) Общее количество нетто всех изделий-не более 2 кг или 2 л (например, 4 аэрозольных баллончика емкостью); в) Выпускные клапаны баллончиков с аэрозолем должны быть защищены колпачком
				или другим надлежащим средством для предотвращения самопроизвольного выпуска содержимого; д) Выпуск газа не должен приводить к чрезмерному раздражению или дискомфорту членов экипажа, что могло бы помешать надлежащему исполнению ими своих должностных обязанностей.
18) Сухой лед	Да	Да	Да	а) Не более 2,5 кг на одно лицо; б) При использовании его для охлаждения скоропортящихся продуктов; в) Грузовое место должно допускать выход газообразного диоксида углерода; д) При перевозке в зарегистрированном багаже на каждое грузовое место должна наноситься маркировка: i) СУХОЙ ЛЕД или ДИОКСИД УГЛЕРОДА, ТВЕРДЫЙ ii) Вес нетто сухого льда или отметка о том, что чистый вес составляет 2,5 кг или менее
19) Патроны, относящиеся к категории 1.4S (только ООН 0012 или ООН 0014)	Да	Нет	Да	а) Масса брутто – не более 5 кг на одно лицо; б) Должны быть надежно упакованы; в) Не должны включать боеприпасы с разрывными или зажигательными пулями; д) Нормы груза для нескольких лиц нельзя объединить в одно или несколько грузовых мест.
20) Пермеаметры	Да	Нет	Нет	Инструкции по упаковке пермеаметров, используемых для калибровки приборов контроля качества воздуха, приведены в специальном положении А41.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

21) Неинфекционные экспонаты в легковоспламеняющихся растворах	Да	Нет	Нет	Инструкции по упаковке и маркировке экспонатов приведены в приложении А80.
22) Охлажденный жидкий азот	Да	Да	Нет	Должен содержаться в изолированных упаковочных комплектах (например, контейнеры сухого типа), которые не допускают повышения давления и предусматривают полное поглощение пористым материалом, чтобы исключить появление жидкости, которая могла бы быть выпущена из упаковки. Дополнительная информация содержится в специальном положении А152.
23) Опасные грузы, входящие в состав охранного оборудования, такие как портфель дипломат, сейфы, инкассаторские сумки.	Да	Нет	Да	Охранное оборудование должно быть оснащено эффективными средствами предотвращения случайного срабатывания, а опасные грузы, входящие в состав такого оборудования, должны соответствовать условиям специального положения А178.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ПРИЛОЖЕНИЕ 10

Классификация опасных грузов

Класс/Категория IMR код	Знак опасности	Описание	Примечания и примеры
КЛАСС 1 – ВЗРЫВЧАТЫЕ ВЕЩЕСТВА (EXPLOSIVES)			
Категория 1.1 A, B, C, D, E, F, G, J, L REX-CAO		Вещества и изделия, которые характеризуются опасностью взрыва в массе.	Вещества и изделия категории 1.1., 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 (кроме групп совместимости 1.3C и 1.3G) запрещены к перевозке по воздуху в нормальных условиях. Могут перевозиться только при наличии освобождений заинтересованных государств. При классификации первого класса вводятся группы совместимости (буквы с А по S) для исключения погрузки несовместимых взрывчатых грузов рядом друг с другом.
Категория 1.2 B, C, D, E, F, G, H, J, K, L REX-CAO		Вещества и изделия, которые характеризуются опасностью разбрасывания, но не создают опасность взрыва в массе.	
Категория 1.3F, H, J, K, L REX-CAO Категория 1.3C, 1.3G RCX, RGX		Вещества и изделия, которые характеризуются опасностью возгорания, а также незначительной опасностью взрыва или разбрасывания, но не создают опасность взрыва в массе.	



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

Класс/Категория IMP код	Знак опасности	Описание	Примечания и примеры
Категория 1.4B, C, D, E, G, S RXB, RXC, RXD, RXE, RXG, RXS Категория 1.4F REX-CAO		Вещества и изделия, которые не представляют какой-либо значительной опасности.	
Категория 1.5D REX-CAO		Вещества очень небольшой чувствительности, которые характеризуются опасностью взрыва в массе. Авиатранспортом не перевозятся.	
Категория 1.6 REX-CAO		Изделия чрезвычайно низкой чувствительности, которые не характеризуются опасностью взрыва в массе.	
КЛАСС 2 – ГАЗЫ			



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

Класс/Категория IMR код	Знак опасности	Описание	Примечания и примеры
Категория 2.1 Легковоспламеняющийся газ RFG		Любой газ, который в смеси с воздухом в определенных пропорциях образует воспламеняющиеся смеси	<i>Например:</i> <i>Бутан,</i> <i>Водород,</i> <i>Пропан,</i> <i>Ацетилен;</i> <i>Зажигалки.</i> Пример: газовые зажигалки, сжатые и сжиженные газы в баллонах, либо сосудах Дьюара: водород, пропан, бутан, лаки и дезодоранты в аэрозольной упаковке.
Категория 2.2 Невоспламеняющийся нетоксический газ RNG RCL		Любой невоспламеняющийся нетоксический или охлажденный сжиженный газ	<i>Например:</i> <i>Углекислый газ,</i> <i>Неон;</i> <i>Огнетушители,</i> <i>сжиженный</i> <i>Азот или Гелий.</i> Пример: сжатые и сниженные охлажденные газы в баллонах, либо сосудах Дьюара: воздух, углекислый газ, азот, кислород, углекислотные и порошковые огнетушители.
Категория 2.3 Токсический газ RPG		Газы, про которые известно, что они являются ядовитыми или коррозионными для человека и создают риск для здоровья.	Большинство токсических газов запрещены к перевозке по воздуху, некоторые

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Класс/Категория IMR код	Знак опасности	Описание	Примечания и примеры
			разрешены, <i>Например: Аэрозоли невоспламеняющ иеся н.у.к., содержащие токсический газ.</i> Пример: хлор, иприт.

КЛАСС 3 – ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ЖИДКОСТИ

Класс 3 Легковоспламеняющаяся жидкость RFL		Любая жидкость, имеющая точку вспышки в закрытом сосуде не выше 60 °С или при испытании в открыт ом сосуде при температурах не выше 65,6 °С, обычно называемых температурой вспышки	<i>Например: Краска, Спирты, некоторые Клеи, Ацетон, Бензин.</i> Пример: бензин, керосин, растворители, ацетон, дихлорэтан, лаки, краски масляные, нирозмали, грунтовки, полиграфические краски, чернила для принтеров, политуры, сиккативы, смывки, сольвенты, ароматизаторы для напитков на спиртовой основе, настойки, герметики, эфиры, клеи на основе органических растворителей, лосьены косметические, одеколоны, духи, туалетная вода, лаки для ногтей, масло пихтовое

КЛАСС4 – ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ТВЕРДЫЕ ВЕЩЕСТВА; ВЕЩЕСТВА, ПОДВЕРЖЕННЫЕ САМОПРОИЗВОЛЬНОМУ ВОЗГОРАНИЮ; ВЕЩЕСТВА, ВЫДЕЛЯЮЩИЕ ЛЕГКОВОС- ПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ГАЗЫ В КОНТАКТЕ С ВОДОЙ



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

Класс/Категория IMR код	Знак опасности	Описание	Примечания и примеры
Категория 4.1 Легковоспламеняющееся твердое вещество RFS		Любой твердый материал, который легко возгорается, или способен вызвать или способствовать пожару в результате трения; самореагирующие вещества, которые подвержены сильной экзотермической реакции; десенсибилизированные взрывчатые вещества, которые могут взрываться, если в них не добавлено достаточное количество десенсибилизирующих веществ.	<i>Например:</i> Спички, Сера, Целлулоид, Нитронафталин. любые металлические порошки, алюминиевый порошок с покрытием, магний, спички, "бенгальские огни" <i>Примечание:</i> некоторые являются самореагирующими.
Категория 4.2 Вещества, подверженные самопроизвольному возгоранию RSC		Данные вещества подвержены самопроизвольному нагреву или нагреву при взаимодействии с воздухом и затем воспламенению	<i>Например:</i> белый или желтый фосфор, напалм, рыбная мука, уголь, уголь активированный, древесный уголь, уголь для мангалов, хлопок.



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

Класс/Категория IMR код	Знак опасности	Описание	Примечания и примеры
Категория 4.3 Вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой RFW		Вещества, которые при взаимодействии с водой способны самопроизвольно воспламеняться или выделять легковоспламеняющиеся газы.	<i>Например:</i> карбид кальция, натрий, алюминиевый порошок без покрытия.
КЛАСС 5 – ОКИСЛЯЮЩИЕ ВЕЩЕСТВА ОРГАНИЧЕСКИЕ ПЕРЕКИСИ			
Категория 5.1 Окисляющие вещества ROX		Вещество, которое выделяет кислород, вызывающий воспламенение другого материала.	<i>Например:</i> аммиачно-нитратное удобрение, аммиачная селитра, калиевая селитра, хлорат кальция, отбеливатели, перекись водорода.
Категория 5.2 Органическая перекись ROP		Органическое вещество (жидкое или твердое), которое легко воспламеняется от внешнего источника и затем горит с возрастающей скоростью, некоторые из них опасно реагируют с другими веществами.	<i>Например:</i> Гидроперекись трет-бутила, компоненты белой краски, некоторые отвердители.
КЛАСС 6 – ТОКСИЧЕСКИЕ (ЯДОВИТЫЕ) ВЕЩЕСТВА И ИНФЕКЦИОННЫЕ ВЕЩЕСТВА			

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Класс/Категория IMR код	Знак опасности	Описание	Примечания и примеры
Категория 6.1 Токсическое (ядовитое) вещество RPB		Вещества, способные вызывать смертельный исход или тяжелое увечье или нанести вред здоровью человека при их заглатывании, вдыхании или при их контакте с кожным покровом.	<i>Например: Мышьяк, Никотин, Цианид, Пестициды, Стрихнин.</i> Некоторые из них полностью запрещены, например: <i>Бромацетон.</i>
Категория 6.2 Инфекционное вещество RIS		Вещества, в отношении которых известно или имеется достаточнооснований считать, что они содержат патогенные микроорганизмы. Патогенные микроорганизмы – это микроорганизмы (включая бактерии, вирусы, риккетсии, паразиты и грибки) и другие инфекционные агенты, такие, как прионы, которые могут вызывать заболевание людей и животных.	<i>Например: Вирус, Бактерия, некоторые Диагностические пробы, Биологические продукты, вирус Бешенства, Клинические и медицинские отходы.</i>
КЛАСС 7 – РАДИОАКТИВНЫЕ ВЕЩЕСТВА			



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

Класс/Категория ИМР код	Знак опасности	Описание	Примечания и примеры
Класс 7 Радиоактивный материал Категория I-БЕЛАЯ RRW		Слаборадиоактивные материалы с низким уровнем излучения на поверхности упаковки. Транспортный индекс не определяется.	<i>Например:</i> Радионуклиды и изотопы для медицинских или промышленных целей, изотопы для целей диагностики и лечения, головки дефектоскопов,
Класс 7 Радиоактивный материал Категория II-ЖЕЛТАЯ RRY		Уровень радиации выше, чем у Категории I-БЕЛАЯ Транспортный Индекс не превышает 1.	тарировочные источники, приборы гамма каротажа такие, как:
Класс 7 Радиоактивный материал Категория III-ЖЕЛТАЯ RRY		Уровень радиации выше, чем у Категории II-ЖЕЛТАЯ и/или Транспортный Индекс больше 1, но не более 10.	<i>Кобальт 60, Цезий-131, Йод 132.</i>
Класс 7 Радиоактивный материал, делящийся Индекс безопасности по критичности CSI (ИБК)		Знак «Индекс безопасности по критичности» должен использоваться в дополнение к соответствующему у знаку «Радиоактивный материал» для обеспечения контроля над накоплением упаковок, содержащих делящийся материал.	<i>Делящийся материал: Уран 233 и 235, Плутоний 239 и 241.</i>

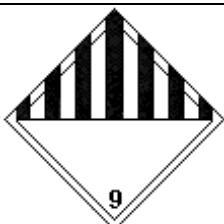
КЛАСС 8 – КОРРОЗИОННЫЕ ВЕЩЕСТВА



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

Класс 8 Коррозионные вещества RCM		Жидкость или твердое вещество, вызывающее полное разрушение кожного покрова, либо имеющее высокую скорость коррозии при воздействии на другие материалы	<i>Например:</i> <i>Электролиты для аккумуляторов, Ртуть, Серная кислота аккумуляторы, электролиты для аккумуляторов, серная, соляная, уксусная и другие кислоты, пищевые кислоты, концентраты напитков, фруктовые эссенции, едкий натр, едкое кали, ртуть, тест - системы лабораторные.</i>
КЛАСС 9 – ПРОЧИЕ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ			
Класс 9 Прочие опасные грузы RMD		Любое вещество, представляющее опасность при перевозке по воздуху, которая не может быть отнесена к другим классам. Они включают твердые вещества/жидкости на которые распространяется действие авиационных правил с анестезирующими, ядовитыми и другими сходными свойствами, которые могут вызвать сильное раздражение и недомогание у экипажа, не	Примерами веществ и изделий класса 9 могут быть: асбест, чесночный соус, спасательные плоты, двигатели внутреннего сгорания, газнокосилки, мини-тракторы, мотоциклы, скутеры, лодочные моторы, снегоходы, гидроциклы, автомобили, пищевые добавки, ароматизаторы для напитков, экстракты, литиевые батареи, полимерные гранулы, двуокись углерода твердая (сухой лед), намагниченные материалы,



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

		позволяющее им выполнять свои обязанности.	магнетроны, неэкранированные постоянные магниты без установленных якорей, акустические колонки эстрадной звукоусилительной аппаратуры, изделия и вещества, издающие резкий запах.
Класс 9 Полимерные гранулы RSB		Полуфабрикаты полимеров, насыщенные легковоспламеняющимся газом или жидкостью в качестве вспенивающего агента; они могут выделять небольшие количества легковоспламеняющегося газа	
Класс 9 Двуокись углерода, твердая /(Сухой Лед) ICE		Двуокись углерода, твердая/ухой лед имеет температуру -79 С. При испарении он выделяет газ тяжелее воздуха, который в замкнутых помещениях и в больших количествах приводит к удушью.	

Код — Значение

CAO — Только грузовое воздушное судно;

DGD — Декларация грузоотправителя об опасных грузах;

ELI — Ионно-литиевые батареи, освобожденные согласно раздела II Инструкция по упаковыванию 965 – 967 Части 4 ТИ ИКАО;

ELM — Литий-металлические батареи, освобожденные согласно раздела II Инструкция по

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

упаковыванию 968 – 970 Части 4 ТИ ИКАО;

ICE — Двуокись углерода, твердая (сухой лед);

IMP — Международная процедура обмена сообщениями;

MAG — Магнитный материал;

RCL — Криогенная жидкость;

RCM — Коррозионный;

RCX — Взрывчатые вещества 1.3С;

RDS — Биологическое вещество, категория В (ООН 3373);

REQ — Опасные грузы в исключенных количествах;

REX — зарезервировано для обычно запрещенных Взрывчатых веществ подклассов 1.1, 1.2, 1.3, 1.4F, 1.5 и 1.6;

RFG — Легковоспламеняющийся газ;

RFL — Легковоспламеняющаяся жидкость;

RFS — Легковоспламеняющееся твердое вещество;

RFW — Опасно при соприкосновении с водой;

RGX — Взрывчатые вещества 1.3G;

RIS — Инфекционное вещество (ООН 2814 или ООН 2900);

RLI — Ионно-литиевые батареи (Класс 9), полностью попадающие под действие правил согласно разделу I ИУ 965 – 967;

RLM — Литий-металлические батареи (класс 9), полностью попадающие под действие правил согласно Разделу I Инструкция по упаковыванию 968 – 970 Части 4 ТИ ИКАО;

RMD — Прочие опасные грузы;

RNG — Невоспламеняющийся нетоксичный газ;

ROP — Органическая перекись;

ROX — Окислитель;

RPB — Токсичное вещество;

RPG — Токсичный газ;

RRE — Исключенные упаковки радиоактивного материала;

RRW — Радиоактивный материал категории I – Белая;

RRY — Радиоактивный материал категорий II - Желтая и III – Желтая;

RSB — Полимерные шарики/Изделия, получаемые из них (Инструкция по упаковыванию 957 Части 4 ТИ ИКАО).

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ПРИЛОЖЕНИЕ 11

Инструкции по загрузке и швартовке груза на воздушных судах типа Ан-24/26

1. Общие положения

Загрузка ВС осуществляется в соответствии с РЛЭ ВС, инструкцией по загрузке и центровке ВС (приложение 1 к РЛЭ самолета Ан-24) и данной инструкцией.

Загрузка ВС в аэропорту базирования, а также в промежуточных аэропортах и аэропортах назначения осуществляется в соответствии с нормативными документами, регулирующими организацию перевозочного процесса соответствующими службами указанных аэропортов (далее - обслуживающие организации).

Загрузка багажа и груза в ВС осуществляется персоналом обслуживающей организации, ответственным за загрузку ВС, под контролем члена экипажа ВС АО «Хабаровские авиалинии» (бортпроводника, бортоператора), ответственного за коммерческую загрузку и сотрудника службы авиационной безопасности аэропорта, контролирующего целостность упаковки, количество мест, наличие бирок, стикеров.

В аэропортах, не укомплектованных группами центровки, обязанности ответственного лица по центровке выполняет второй пилот, обязанности ответственного лица по загрузке второй пилот или ответственный бортпроводник (бортоператор).

Обеспечение безопасности при загрузке ВС в аэропорту осуществляется САБ аэропорта в соответствии с требованиями нормативных актов, регламентирующих порядок и процедуры обеспечения АБ.

Загрузка самолета – размещение (наличие) пассажиров в салонах, багажа, почты, груза, балласта в багажно-грузовых помещениях, балластной жидкости или топлива в баках самолета в соответствии с центровочным графиком (ЦГ), схемой загрузки, сводной загрузочной ведомостью (СЗВ).

2. Общий порядок проведения погрузочно-разгрузочных работ

iii) В первую очередь на борт ВС грузятся грузы, затем почта и в последнюю очередь – багаж пассажиров и/или лиц, сопровождающих груз.

Погрузка грузов на борт ВС производится под руководством диспетчера по загрузке и (или) члена экипажа, ответственного за загрузку ВС. Член экипажа, принимающий на борт ВС грузы, обязан производить наружный осмотр состояния упаковки грузовых мест и обеспечить контроль за правильным размещением их в грузовой кабине (отсеках) ВС.

Погрузочные работы на борту ВС проводятся в соответствии с требованиями нормативных документов на перроне, стоянке или на специальной площадке (опасные грузы с высокой степенью опасности), отвечающей установленным требованиям.

При проведении погрузочно-разгрузочных работ на специальной площадке, транспортные средства, перевозящие грузы, должны сопровождаться сотрудниками САБ аэропорта.

При проведении погрузки обеспечивается:

- допустимая коммерческая загрузка ВС;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- требуемые ограничения по размещению опасных и других грузов;
- контроль за исключением возможности погрузки в один отсек несовместимых опасных и специальных грузов;
- допустимая эксплуатационная центровка ВС;
- требуемая, с учетом возможных перегрузок, швартовка грузовых мест;
- оформление документации.

3. Меры безопасности при погрузке (выгрузке)

Перед началом погрузки для обеспечения безопасности выполнения работ должно быть обеспечено:

- установление порядка охраны мест погрузки и ВС, загружаемых (выгружаемых) грузов, допуска к ним членов экипажа, технического персонала и других лиц;
 - разрешение должностного лица, под ответственностью которого ВС находится;
 - своевременная подготовка места для постановки ВС под погрузку (разгрузку);
 - наличие необходимых средств механизации, дополнительных средств загрузки (наезды, грузораспределители и т.д.), средств пожаротушения, средств нейтрализации разлитых или рассыпанных опасных веществ, средств для оказания первой медицинской помощи и индивидуальной защиты (при необходимости), предоставляемых отправителями в зависимости от характера перевозимого груза (для опасных грузов);
 - установление четкого порядка подвоза, погрузки, размещения и крепления опасных грузов в грузовых отсеках ВС, контроль подъезда-отъезда и работы используемых транспортных и иных средств;
 - наличие под колесами шасси ВС тормозных колодок и включения стояночного тормоза;
 - установка и плотный контакт системы заземления ВС;
 - выключение всех ненужных для выполнения погрузочных работ потребителей электроэнергии;
 - наличие страховочных колодок для наземных транспортных средств;
 - подготовка к действию ручных огнетушителей и других средств пожаротушения.
 - выполнение других требований РЛЭ по подготовке ВС к загрузке.
- Запрещается допускать к погрузке в ВС грузы в неисправной транспортной упаковке (контейнеры, поддоны, грузовые тележки и др.).

Перегрузку опасных грузов (ОГ) с транспортных средств на ВС и наоборот должен производить квалифицированный персонал, прошедший специальное обучение и имеющий сертификаты на производство работ с опасными грузами.

До начала погрузки (выгрузки) ОГ, руководитель работ (специалист СОП обслуживающей организации или ответственный член экипажа) обязан проинструктировать всех участников погрузочных работ о характере и свойствах загружаемого груза, рекомендуемых приемах, правилах укладки, погрузки, подъема, опускания, переноски груза и о мерах личной безопасности.

При выполнении погрузки должно быть обеспечено:

- защита ВС, бортовых средств, оборудования и такелажа от повреждений;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- правильное размещение и крепление грузов в отсеках (грузовых кабинах), требуемая центровка воздушного судна;
- соблюдение очередности загрузки (разгрузки) передней и задней частей пассажирских салонов, грузовых кабин (отсеков);
- соблюдение ограничений по нормам загрузки, по нагрузкам на пол грузовой кабины;
- недопустимость использования для крепления грузов не предусмотренных документацией для данной массы швартовочных узлов и тросов, ограничителей и приспособлений.

iv)

v) **Категорически запрещается:**

- производить погрузку и выгрузку опасных грузов любого класса при работающих двигателях, во время технического обслуживания, заправки ВС горючим, маслом и т.п.;
- производить погрузку и выгрузку опасных грузов во время грозы;
- производить во время дождя погрузку и выгрузку веществ, воспламеняющихся при взаимодействии с водой;
- при обнаружении на ВС течи ЛВЖ (утечки паров, газов) ответственный за погрузку (выгрузку) должен немедленно доложить об этом в диспетчерскую службу и принять меры к ликвидации течи (при возможности) и проветриванию кабины (отсека), при этом необходимо:
 - не допускать применения открытого огня;
 - не допускать искрообразования от источников электроэнергии (электроаппаратуры).

В случае аварии и инцидентов, возникших при работе и вызвавших травматизм работающих или нанесение ущерба, руководитель Общества должен организовать, в установленном порядке, расследование причин аварий и несчастных случаев, а также принять меры по устранению последствий и причин их возникновения.

4. Размещение, крепление (швартовка) грузов, багажа, почты в ВС

После погрузки грузов в ВС (при необходимости – во время погрузки), бортперсонал (бортпроводник), персонал обслуживающей организации швартует эти грузы внутри воздушного судна таким образом, чтобы исключить какое-либо их перемещение в полете, которое может изменить расположение грузовых мест при перевозке и не обеспечить соблюдение требований о безопасных расстояниях.

Каждое грузовое место (средство пакетирования), перевозимое в грузовой кабине ВС, должно быть надежно закреплено (зашвартовано) от перемещений вперед (по направлению полета), назад, вбок и вверх с учетом максимально-возможных перегрузок (при аварийной посадке) на данном типе ВС.

Швартовка производится штатным оборудованием в соответствии со стандартными или специальными схемами швартовки. Тип швартовочных средств и количество связей выбирается в зависимости от массы груза с учетом установленных разработчиком ВС перегрузок, возникающих при аварийной посадке.

Крепление отдельных грузов (пакетов) должно осуществляться однотипными швартовочными средствами, только ремнями или только сетками. Комбинированная швартовка разрешается только в согласованных случаях (по утвержденным схемам).

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Длина швартовочных связей, относящихся к одной группе, а также их наклон должны быть по возможности одинаковыми.

Швартовочные точки на грузе необходимо выбирать по высоте таким образом, чтобы они размещались как можно ближе к горизонтальной плоскости, проходящей через центр тяжести груза.

Запрещается использовать для швартовки нежесткие элементы груза (подрессоренные оси, рессоры и т.п.).

К одному одинарному швартовочному узлу (на полу кабины ВС) может быть подсоединена только одна швартовочная связь. К двойному узлу можно подсоединить две связи, чтобы они работали в противоположных направлениях (минимальный угол сближения – 83,5 градусов) и сумма усилий, действующих на узел, не превышала максимально-допустимых.

Натяжение швартовочных связей производится одновременной затяжкой противоположных связей.

5. Перевозка грузов на самолете Ан-24

Пассажирский салон самолета ограничен перегородками по шп. № 11 и 31. В пассажирском варианте три грузовых помещения:

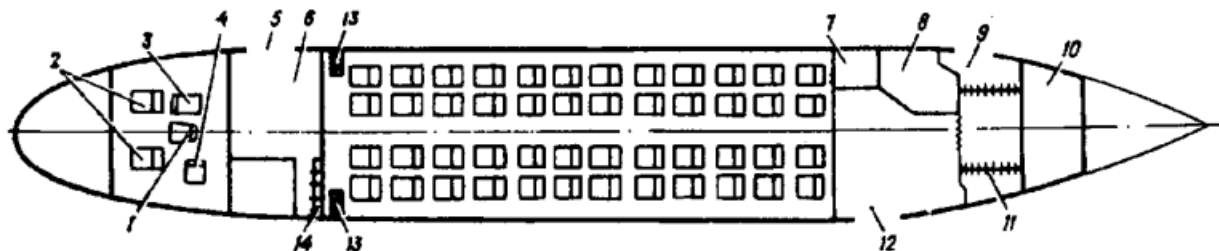


Рис. 1. Схема самолета Ан-24:

1 - кресло бортмеханика; 2 - кресла пилотов; 3 - кресло радиста; 4 - кресло штурмана; 5 - грузовой люк; 6, 10 - багажное помещение; 7 - буфет; 8 - туалет; 9 - багажная дверь; 11 - гардероб; 12 - дверь фюзеляжа (входная); 13 - детские люльки; 14 - гардероб экипажа.

I - грузовое помещение между шп. № 7 и 11 слева и справа;

II - гардероб между шп. № 34 и 38, используется как багажник при неполной загрузке одежды;

III - багажник между шп. № 38 и 40.

В грузовом варианте самолета при снятых креслах пассажирская кабина используется для размещения грузов.

Грузы размещаются на полу и швартуются.

Максимальная масса коммерческой загрузки, кг:

- в пассажирском варианте - 5000,
- в грузовом варианте - 5400.

5.1. Размещение грузов в грузовой кабине (отсеке) ВС

Грузы должны размещаться в грузовой кабине с учетом обеспечения допустимой эксплуатационной центровки ВС (расположения общего центра масс груза), допустимой центровочным графиком ВС.

При размещении грузов в грузовых кабинах ВС должна обеспечиваться возможность:

- подхода к швартовочным узлам для их осмотра и установки швартовочных

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

связей;

- входа (выхода) в кабины экипажа и сопровождающих после установки швартовочных связей;
- входа (выхода) в кабину самоходного груза (при невозможности выполнения груз загружается как несамоходный);
- открытия (закрытия) входных дверей, створок выпуска (установки) аварийных трапов, обеспечивающих вход (выход) экипажа и сопровождающих на стоянке и в аварийных ситуациях;
- зазоры между обводами грузовой кабины и груза (в наиболее сближенном месте) должны быть не менее 0,15 м;
- зазор между стенкой кабины экипажа (сопровождающих) и грузом (в наиболее сближенном месте) должен быть не менее 0,5 м.);
- если статическая нагрузка на пол грузового отсека ВС будет превышать установленные нормы, необходимо применять грузораспределители.

При переоборудовании пассажирского варианта в грузовой масса пустого самолета уменьшается на 440 кг за счет снятия кресел, люлек и ковров, а центровка пустого самолета смещается вперед на 1,7 % САХ.

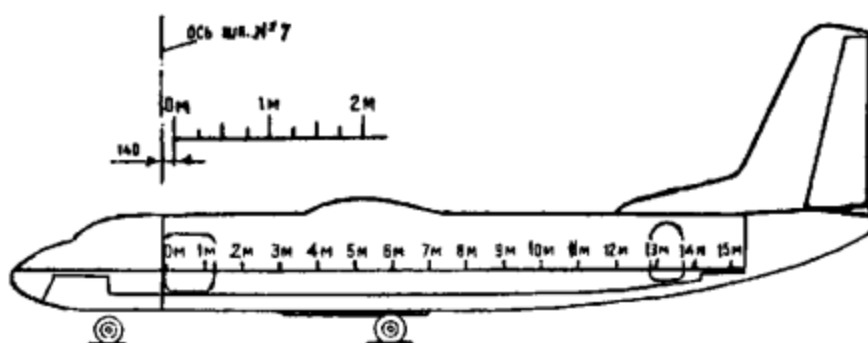


Рис. 2. Разметка дистанций внутри фюзеляжа.

Размеры и вместимость грузовых помещений самолета приведены в таблице 5-1:

Таблица 5-1

Наименование грузовых помещений	Средние размеры грузовых помещений			Площадь, м²	Объем, м³	Масса, кг		
	Высота	Длина	Ширина			грузов	почты	багажа
Помещение I слева справа	1,8	1,75	0,95	1,65	3,0	900	810	360
	1,8	1,2	0,95	1,15	2,0	600	540	240
Помещение II	1,7	1,7 (1,3)	0,9 (0,73)	1,53 (1,0)	2,6 (1,7)	600 (400)	600 (400)	310 (200)
Помещение III*	1,35	0,7 (1,15)	2,0 (1,85)	1,4 (2,1)	1,9 (2,8)	570 (850)	510 (760)	230 (340)

5.2. Перевозка на свободных местах пассажирской кабины Ан-24

При неполной пассажирской загрузке допускается перевозка груза, почты, багажа в мягкой упаковке (**мягкая упаковка** - упаковка, форма и размеры которой изменяются при наполнении или удалении содержимого: полимерные пленки, однослойные и многослойные, в том числе термоусадочные – из полипропилена,

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

полиэтилена, полиэтилентерефталата, поливинилхлорида; тканое полотно из льна, джута, пеньки; нетканое полотно (спанбонд, флизелин); бумага и картон; алюминиевая фольга; многослойные комбинированные материалы), размещаемых на свободных креслах и в междукресельном пространстве в пассажирской кабине. При этом блоки кресел должны быть накрыты рабочими чехлами, а груз должен фиксироваться швартовочной сеткой, закрепляемой к специальным узлам крепления на полу пассажирской кабины самолёта.

Запрещено размещать груз, почту и багаж между рядами кресел, где расположены аварийные выходы.

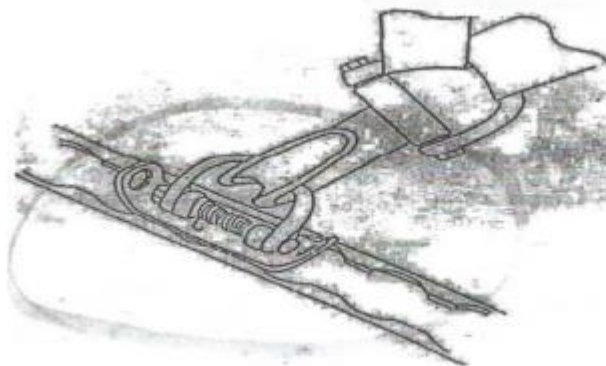
Запрещено использовать в качестве швартовочных узлов отдельные элементы конструкции блоков кресел и привязные ремни.

Не допускается крепить швартовочные сетки за узлы груза, багажа, а также за узлы, расположенные на подвижных элементах конструкции пассажирской кабины ВС.

Запрещена перевозка груза в пассажирской кабине без рабочих чехлов и швартовочных сеток.

Не допускаются к перевозке грузы, габариты которых не позволяют размещать их между креслами или которые могут привести к загрязнению и повреждению интерьера салона.

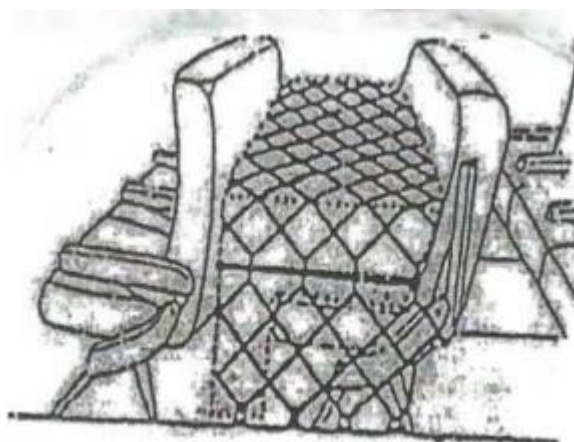
На самолетах Ан-24 установлены пассажирские кресла с откидывающимися сидениями. Кресла этого типа устанавливаются на пол пассажирской кабины в пазы рельсов и фиксируются в них при помощи грибков.



В кресельные рельсы у борта и прохода устанавливаются по 4 швартовочных узла к кольцам, которых нерегулируемыми крюками устанавливаются две сетки. Закрепленные сетки откидываются к борту пассажирской кабины самолета и в центральный проход пассажирской кабины.

После выполнения подготовительных работ в междукресельное пространство и на торцы сидений кресел укладываются упаковки или тюки. Уложенные упаковки или тюки накрываются рабочим чехлом, на который накладываются сетки, и стягиваются стяжными ремнями. Подвижные замки стяжных ремней крюками зацепляются за лямки противоположной сетки, подтягиваются и закрываются. Шнуровочными ремнями охватывают низ сеток, ножки кресел и продевают через края сеток. Перевозимые упаковки или тюки персонал обслуживающей организации размещают равномерно по всем блокам кресел. Указанные работы выполняются под руководством бортпроводника (бортоператора). Ответственность за правильное размещение груза,

Схема размещения и крепления груза в пассажирском салоне ВС Ан-24:



РД 03-006/SHARE/Внутренние нормативные документы/Документы 3-го уровня

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

самолета;

- колесной техники.

Погрузка, швартовка и выгрузка грузов, спакетированных на полу, а также колесной техники производятся в соответствии с Инструкцией по технической эксплуатации самолета Ан-26.

Самолет Ан-26 снабжен швартовочным оборудованием и оборудованием для погрузки колесной техники тягачом в объеме серийной комплектации для самолета Ан-26. Установленные на самолете Ан-26 болтовые средства механизации (БСМ) позволяют осуществлять погрузку, выгрузку поддонов с грузом массой до 2500 кг в грузовой кабине самолета как в современных аэропортах, так и на посадочных площадках, не оснащенных каким-либо специальным оборудованием. В самолете предусмотрено размещение не более трех поддонов ПА-2,5, общая масса которых с грузом не должна превышать 5200 кг. Высота поддона с грузом должна быть не более 1300 мм.

БСМ обеспечивают непрерывный цикл погрузочно-разгрузочных работ в пределах грузоподъемности самолета. Угол тангажа самолета при этом не должен превышать $\pm 3^\circ$.

БСМ включают в себя:

- грузоподъемное устройство, состоящее из двух электролебедок, двух кареток, двух блоков с крюками, обводных роликов и ряда других узлов;
- напольное устройство, состоящее из механизма перемещения поддонов, роликового оборудования и узлов крепления роликового оборудования к полу грузовой кабины.

С помощью грузоподъемного устройства поддоны с грузом поднимаются с платформы автомобиля и перемещаются по монорельсу вдоль грузовой кабины.

Напольное устройство предназначено для перемещения и швартовки поддонов с грузом в грузовой кабине самолета. Поддоны швартуются с помощью замков в рельсах роликового оборудования, а передний поддон - кроме того четырьмя специальными хомутами.

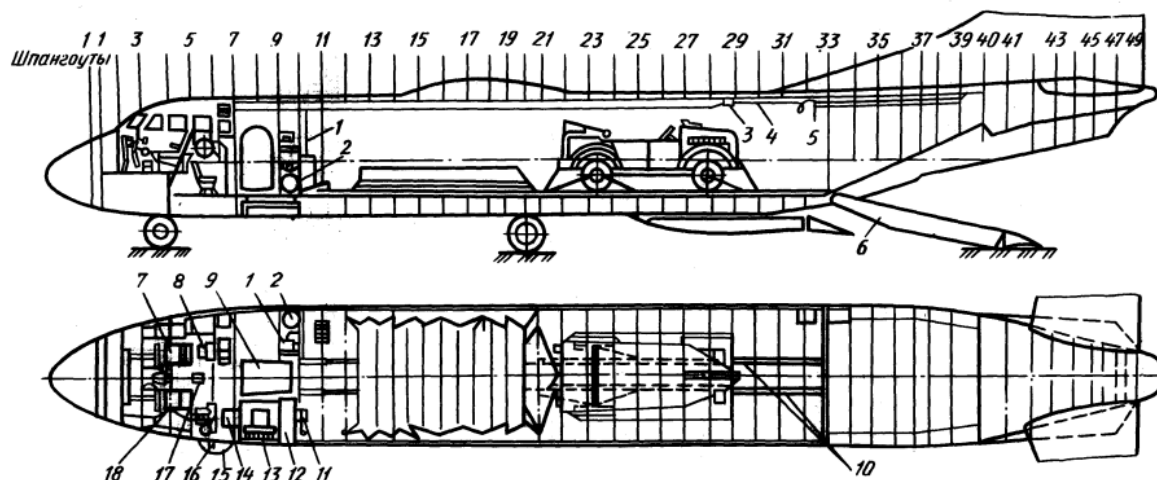


Рис.3. Компоновочная схема кабин самолета:

1 - место установки кипятильника КУ-27, электротермоса, сливного бочка; 2 - кислородные балоны; 3 - лебедка; 4 - монорельс; 5 - тельфер; 6 - рампа в опущенном положении; 7 - сиденье второго пилота; 8 - сиденье боррадиста; 9 - нижний аварийный люк; 10

- грузовые цепи транспортера; 11 - электропривод транспортера; 12 - этажерка с радиооборудованием; 13 - туалет; 14 - сиденье штурмана; 15 - блистре; 16 - прицеп НКПБ-7; 17 - сидье бортмеханика; 18 - сидень командира воздушного судна.

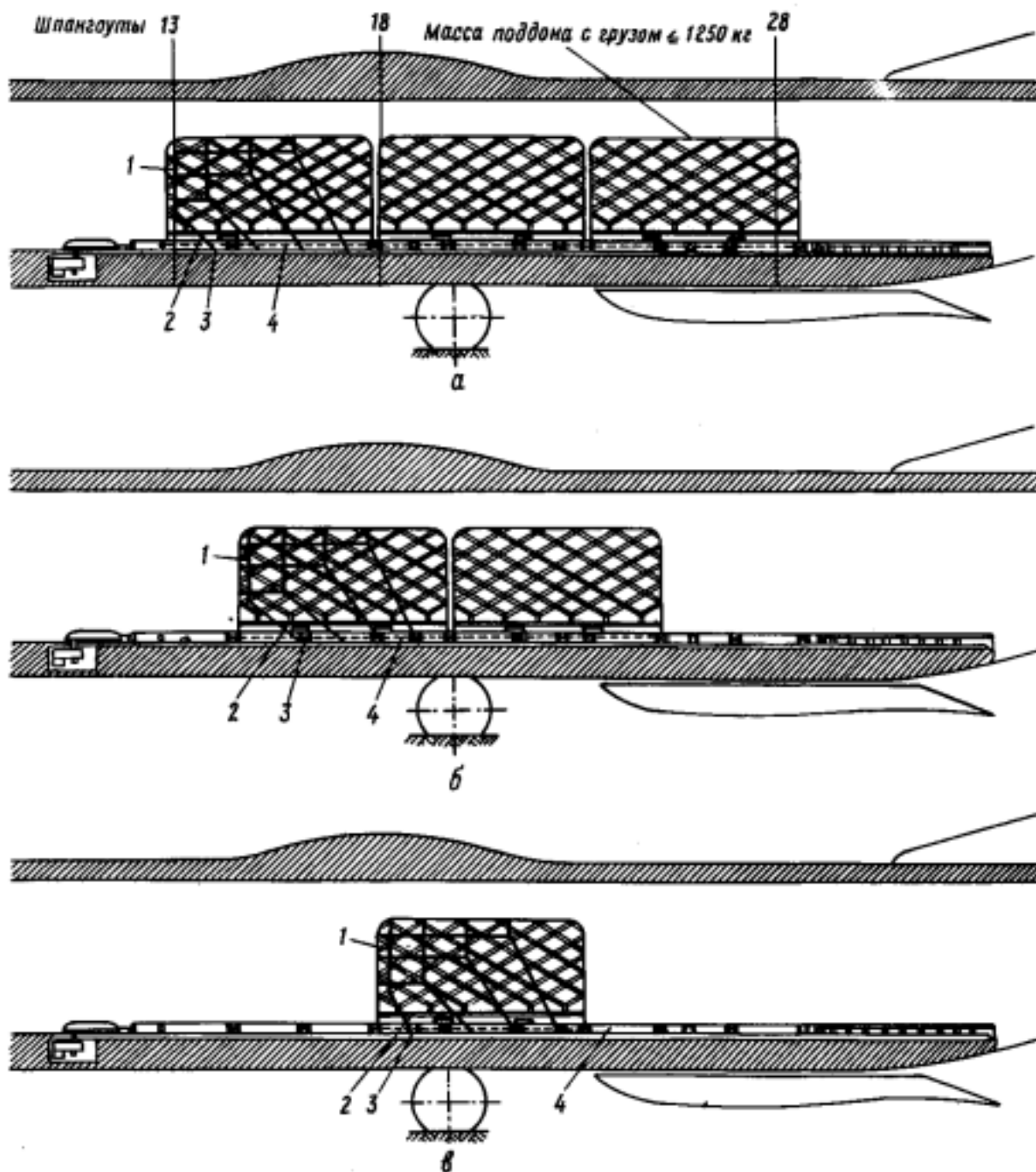


Рис. 4. Схемы разиешения ишвартовки поддонов с грузом:
а - масса трех поддонов с грузом 5200 кг.; б - масса двух поддонов с грузом 5000 кг.; в - масса поддона с грузом 2500 кг.; 1 - хомут; 2 - швартовочный ремень; 3 - швартовочный узел; 4 - рельсы напoлного устройства.

7. Крепление (швартовка) грузов в грузовой кабине ВС

После погрузки грузов в ВС (при необходимости - во время погрузки), экипаж

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

(персонал обслуживающей организации) швартует эти грузы внутри воздушного судна таким образом, чтобы исключить какое-либо их перемещение в полете, которое может изменить расположение грузовых мест при перевозке и не обеспечить соблюдение требований о безопасных расстояниях (для ОГ).

Каждое грузовое место (средство пакетирования), перевозимое в грузовой кабине ВС, должно быть надежно закреплено (зашвартовано) от перемещений вперед (по направлению полета), назад, вбок и вверх с учетом максимально-возможных перегрузок (при аварийной посадке) на данном типе ВС.

Швартовка производится штатным оборудованием в соответствии со стандартными или специальными схемами швартовки. Тип швартовочных средств и количество связей выбирается в зависимости от массы груза с учетом установленных разработчиком ВС перегрузок, возникающих при аварийной посадке.

Крепление отдельных грузов (пакетов) должно осуществляться однотипными швартовочными средствами, только цепями (тросами), только ремнями или только сетками. Комбинированная швартовка разрешается только в согласованных случаях (по утвержденным в установленном порядке схемам размещения и швартовки).

Швартовка техники, имеющей шарнирные соединения (типа полуприцепов и прицепов) должна быть выполнена таким образом, чтобы техника не имела возможности поворота вокруг шарнира при воздействии перегрузок.

При швартовке не допускается крепление к узлам на одном шпангоуте связей в количестве более разрешенной из условий прочности пола (для связей, действующих в одном направлении).

Схемы (таблицы) допустимых нагрузок от средств швартовки на шпангоуты приведены в РЛЭ ВС и на трафаретах в грузовой кабине.

Длина швартовочных связей, относящихся к одной группе (от смещения в одну сторону, например - вперед), а также их наклон должны быть по возможности одинаковыми.

Швартовочные точки на грузе необходимо выбирать по высоте таким образом, чтобы они размещались как можно ближе к горизонтальной плоскости, проходящей через центр тяжести груза.

Запрещается использовать для швартовки нежесткие элементы груза (подрессоренные оси, рессоры, подпружиненные буксировочные приспособления и т.п.).

Швартовка двумя и более связями за один узел, выполненный в виде серги (кольца), имеющего ось вращения, должна производиться так, чтобы связи и ось вращения узла располагались в одной плоскости.

Если подключение подрессоривания производится распорками, то запрещается швартовать такую технику одновременно за оси и раму. Швартовку производить только за раму.

К одному одинарному швартовочному узлу (на полу грузовой кабины ВС) может быть подсоединена только одна швартовочная связь. К двойному узлу можно подсоединять две связи, при этом желательно, чтобы они работали в противоположных направлениях (минимальный угол сближения - 83,5 градуса) и сумма усилий, действующих на узел не превышала максимально-допустимых.

Первыми швартуются связи, удерживающие груз в сторону уклона грузового пола при погрузке.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Натяжение швартовочных связей производится одновременной затяжкой противоположащих связей.

При совместной перевозке грузов и пассажиров убедиться:

- утепленная штора надежно закреплена и не имеет повреждений;
- каждый грузовой пакет надежно закреплён и накрыт огнеблокирующим чехлом, закрывающим весь объем грузового пакета;
- включено освещение грузовой кабины.

ВНИМАНИЕ: После закрытия всех дверей и люков убедиться, что в грузовой кабине имеется доступ к каждому грузовому пакету, достаточный для эффективного применения средств пожаротушения в случае пожара в грузовой кабине.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ: Перевозка грузов, если соответствующий огнеблокирующий чехол имеет механические повреждения, ухудшающие его противопожарные свойства (порезы, повреждения конструкции крепления чехла и т.д.).

8. Погрузочное и швартовочное оборудование Ан-24/26

Общие сведения

Погрузочное оборудование состоит:

- из погрузочно-разгрузочного устройства (лебедка ЛПГ-250/500Т или БЛ-56, монорельс, каретка, подвижной блок, трос и траверса);
- из оборудования для погрузки несамоходной колесной техники тягачом (трос с системой блоков);
- из оборудования для погрузки несамоходной колесной техники с помощью транспортера;
- из транспортера П-157М (электропривод, две грузовые цепи).

Погрузочно-разгрузочное устройство служит для подъема и опускания груза, а также для его удержания на нужном уровне при перемещении вдоль грузовой кабины.

Транспортер представляет собой конвейер цепного типа, встроенный в конструкцию грузового пола и приводимый в действие электроприводом.

Швартовочное оборудование состоит:

- из 28 одинарных швартовочных узлов;
- из 20 двойных швартовочных узлов;
- из 30 швартовочных ремней;
- из четырех ремней-стяжек;
- из восьми шнуров;
- из двух швартовочных сеток.

Нормальная эксплуатация

1. Грузы должны быть упакованы в исправную тару, обеспечивающую возможность их надежной швартовки и сохранность при перевозке.

Отдельные грузы по согласованию с перевозчиками могут перевозиться без упаковки при обеспечении равномерного распределения нагрузок на пол грузовой кабины в соответствии со схемой допустимых нагрузок,

2. Перевозка опасных грузов производится в соответствии с «Правилами перевозок опасных грузов воздушным транспортом».
3. Перед погрузкой (выгрузкой) грузов необходимо:
 - установить опорный домкрат под шп. № 33;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- установить опорные колодки под колеса основных стоек шасси;
 - опустить рампу грузового люка (при погрузке грузов с платформы автомобиля рампу сдвинуть под фюзеляж);
 - перед погрузкой самоходной гусеничной техники на рампу грузового люка и пол грузовой кабины уложить веревочный настил.
4. Погрузка грузов с помощью погрузочно-разгрузочного устройства производится следующим образом:
- установить домкрат под шп. № 33 фюзеляжа;
 - подвесить траверсу на грузовой крюк подвижного блока.

Траверса может располагаться как вдоль, так и поперек проема грузового люка в зависимости от формы и размеров груза;

- подать к заднему грузовому люку груз так, чтобы его центр масс размещался примерно на оси шп. № 38;
- поднять груз на 50—100 мм выше уровня порога грузовой кабины, прекратить подъем и переместить ручную каретку с грузом до переднего упора транспортера П-157М. При подъеме груза внимательно следить за зазорами между проемом грузового люка и грузом. Перемещение каретки грузоподъемного устройства производить за лямки. Для облегчения перемещения груза одновременно с перемещением каретки необходимо тянуть или толкать груз в направлении каретки. В качестве лямок для перемещения грузов использовать швартовочные ремни из комплекта швартовочного оборудования;
- опустить груз на транспортер П-157М и, отсоединив ремни, переместить его транспортером на расстояние, необходимое для размещения следующего груза;
- расположить грузы в грузовой кабине в соответствии со схемой загрузки, допустимыми центровками и схемой нагрузок на пол грузовой кабины самолета. Масса мелких грузов не должна превышать 2500 кг.

Примечание. Зазоры между конструкцией самолета и грузом или техникой должны быть не менее 150 мм;

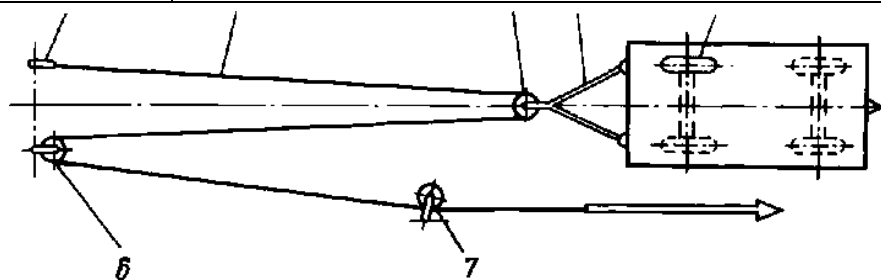
- по окончании работ с помощью погрузочно-разгрузочного устройства застопорить каретку стопором.

5. Несамостоятельная колесная техника загружается, как правило, в самолет буксировочным приспособлением (водителем) способом «Назад». Этот способ обеспечивает выгрузку техники тягачом без применения погрузочного оборудования.

Перед погрузкой техника, имеющая тормоз, должна растормаживаться. Погрузку техники с помощью тягача производить в следующем порядке:

- установить блоки в соответствии со схемой погрузки (рис. 5.):

5 4 3 2 1



е) Рис. 5. Схема погрузки несамоходной колесной техники тягачом:

ф) 1 - загружаемая техника; 2 - лямка; 3 - подвижной блок; 4-погрузочный трос; 5 - швартовочный узел в полу фюзеляжа; 6 - неподвижный блок; 7 - отводной блок

г)

- размотать трос с катушки, для чего зацепить крюк за швартовочный узел на полу; размотать трос, перемещая катушку, и завести его в блоки 3, 6 и 7;
- подкатить загружаемую технику к рампе грузового люка;
- установить тягач слева сзади загружаемой техники;
- присоединить к водилу стропы для управления техникой во время погрузки;
- подсоединить погрузочный трос к технике;
- установить упорные колодки со стропами под задние колеса загружаемой техники;
- медленным движением тягача выбрать слабинку троса и тщательно проверить состояние троса, ленты и надежность крепления блоков к швартовочным узлам;
- во время движения техники необходимо (по команде бортоператора) перемещать стропами колодки на расстояние 100—150 мм от задних по ходу колес.

По окончании погрузки трос сматать на катушку. После полной намотки троса зацепить стренгу за крюк на раме, затем амортизатором, установленным на раме, закрепить катушку.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- ДОПУСКАТЬ К ПОГРУЗОЧНЫМ РАБОТАМ ЛИЦ, НЕ ПРОШЕДШИХ ИНСТРУКТАЖ;
- НАХОДИТЬСЯ ПОЗАДИ ЗАГРУЖАЕМОЙ ТЕХНИКИ ПРИ ДВИЖЕНИИ ЕЕ ПО РАМПЕ;
- НАХОДИТЬСЯ В ЗОНЕ ПОГРУЗОЧНЫХ ТРОСОВ;
- ПРОИЗВОДИТЬ ПОГРУЗКУ ТРОСАМИ, НЕ СООТВЕТСТВУЮЩИМИ ТЕХНИЧЕСКИМ УСЛОВИЯМ (ОБРЫВ ПРЯДЕЙ, НИТЕЙ, ВЫПУЧИВАНИЕ НИТЕЙ);
- ПРОИЗВОДИТЬ ПОГРУЗКУ ТЕХНИКИ (НЕ ИМЕЮЩЕЙ ТОРМОЗОВ) БЕЗ ПОДСТРАХОВКИ УПОРНЫМИ КОЛОДКАМИ.

6. Погрузку самоходной колесной и гусеничной техники производить ледующим образом.

Самоходная колесная и гусеничная техника загружается в самолет, как правило, «задним ходом», что обеспечивает удобство и быстроту выгрузки.

Перед погрузкой самоходной гусеничной техники необходимо рампу грузового люка и пол грузовой кабины покрыть веревочным настилом.

Погрузку самоходной техники производить по команде бортоператора.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Технику, загруженную в самолет, необходимо затормаживать.

Если в процессе погрузки произошла остановка самоходной техники на рампе грузового люка, то необходимо с рампы вывести ее на землю и только после этого вновь производить погрузку.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПРОИЗВОДИТЬ ПОГРУЗКУ ГУСЕНИЧНОЙ ТЕХНИКИ БЕЗ ВЕРЕВОЧНЫХ НАСТИЛОВ.

7. Швартовка грузов производится следующим образом.

Техника и грузы, имеющие швартовочные узлы, крепятся в самолете с помощью швартовочных ремней.

Грузы, не имеющие швартовочных узлов, а также пакетируемые грузы крепятся в самолете с помощью швартовочных ремней и сеток.

Перед швартовкой вернуть в гнездо на полу грузовой кабины швартовочные узды. Для ввертывания узла необходимо вложить выступающие шлицы на узле в паз пробки и производить заворачивание до упора.

На швартуемой технике необходимо выключить из работы рессоры.

При швартовке одинарные швартовочные узлы отвернуть от положения «До упора» на 180°, после чего направить кольцо в сторону швартовочного узла на технике.

При креплении сетки клиновой замок швартовочного ремня своим крюком цепляется за кольцо швартовочного узла; крюк, заделанный на конце ремня,— за любую ячейку сетки, а крюк переходника с помощью лямки захватывает две ячейки сетки. Натяжение ремней производится вручную.

При швартовке малых грузов необходимо, предварительно установив грузы вплотную, стянуть их стяжными ремнями, вращая вороток замка стяжки. После этого накрыть группу грузов, стянутых ремнями, швартовочной сеткой и закрепить ее швартовочными ремнями к швартовочным узлам.

Примечания:

1. Разрушающая суммарная нагрузка на один швартовочный узел равна 4000 кгс.

2. Разрушающее усилие для швартовочного приспособления равно 4000 кгс.

3. Кольца швартовочного узла или элементы швартовочного приспособления не должны касаться рельсов транспортера.

4. Максимальная масса груза, который можно зашвартовать одной сеткой, равна 2500 кг.

5. Минимальным угол наклона швартовочного приспособления к горизонту равен 15°.

6. Расшвартовка грузов производится в порядке, обратном швартовке. При этом для расшвартовки швартовочного приспособления необходимо с помощью кольца, закрепленного на конце ремня, повернуть рычаг прижима клинового замка. Для расшвартовки стяжного ремня следует вывести упорную втулку из храпового зацепления с помощью воротка.

9. Обязанности членов экипажа при погрузке и выгрузке

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- Командир воздушного судна;
- лично проверяет правильность размещения и швартовки грузов;
 - в случае отсутствия утвержденных схем погрузки и швартовки проверяет схемы, принятые бортпроводником (бортоператором).
- Бортпроводник (бортоператор):
- руководствоваться в своей работе данной инструкцией;
 - руководствуется в своей работе «Инструкцией по погрузке и центровке самолета Ан-24» приложение 1 к РЛЭ Ан-24;
 - руководствуется в своей работе «Инструкцией по погрузке, швартовке и выгрузке поддонов с грузом на самолете Ан-26Б» глава 8.2. раздела 8 РЛЭ Ан-26;
 - принимает и сдает груз в соответствии с действующей документацией (накладными и т.п.);
 - следит за подъездом к самолету транспорта с грузом;
 - несет ответственность за правильное размещение и швартовку груза в соответствии с центровочным графиком самолета;
 - несет ответственность за комплектацию и исправность погрузочного и швартовочного оборудования;
 - устанавливает пята под фюзеляж и колодки под колеса самолета перед погрузкой и выгрузкой;
 - контролирует погрузку, выгрузку и использование механизмов погрузочного оборудования;
 - руководит швартовкой (расшвартовкой) грузов;
 - докладывает командиру воздушного судна об окончании погрузки (выгрузки) самолета;
 - периодически контролирует в полете положение грузов на местах швартовки, в случае смещения грузов докладывает командиру воздушного судна и принимает меры по закреплению груза.
- При полетах со служебными пассажирами:
- несет ответственность за правильное их размещение на сиденьях согласно расчету центровки;
 - перед взлетом и посадкой проверяет, пристегнуты ли они привязными ремнями;
 - следит за выполнением требований о недопустимости перемещения пассажиров в хвостовую часть кабины и курения в течение всего полета.

10. Размещение опасных и специальных грузов на борту ВС

По правилам ИАТА размещение опасных и специальных грузов на борту ВС должно производиться в соответствии с таблицей 1

Таблица 1

Раздельное размещение опасных и специальных грузов на борту ВС

Класс опасности	Код груза (IMP)	R C	R G	R X	R X	R X	R X	R X	R X	RNG RFG	R C	R F	RSC RF	RO X	RPB RHF	R R	R C	R I	F I	H U	E A	H E	A V
		X	X	B	C	D	E	G	S	RPG	L	L	W	ROP	RIS	Y	M	E	L	M	T	G	I
1.3C	RCX		1	1				1		1	1	1	1	1			1						
1.3G	RGX	1		1	1	1	1			1	1	1	1	1			1						
1.4B	RXB	1	1		1	1	1	1		1	1	1	1	1			1						
1.4C	RXC		1	1				1		1	1	1	1	1			1						
1.4D	RXD		1	1				1		1	1	1	1	1			1						

	Руководство по организации наземного обслуживания															РД-03-006 от 29.12.2023				
																Ред.03 Рев.00				

1.4E	RXE		1	1				1		1	1	1	1	1			1				
1.4G	RXG	1		1	1	1	1			1	1	1	1	1			1				
1.4S	RXS																1				
2	RNG RFG RPG	1	1	1	1	1	1	1													
2	RCL	1	1	1	1	1	1	1												1	1
3	RFL	1	1	1	1	1	1	1						1							
4	RSC RFW	1	1	1	1	1	1	1						1			1				
5	ROX ROP	1	1	1	1	1	1	1				1	1				1				
6	RPB RHF RIS																		3		3
7	RRY																	2		2	2
8	RCM	1	1	1	1	1	1	1	1				1	1							
9	ICE																			1	1
	FIL															2					
	HUM																		1		1
	EAT													4					1		1
	HEG										1					2		1			
	AVI										1				3	2		1		1	1

Обозначения:

- 1 – нельзя загружать в непосредственной близости друг от друга;
- 2 – минимальное расстояние в зависимости от транспортного индекса;
- 3 – нельзя загружать в одно багажно–грузовое отделение;
- 4 – нельзя располагать в одном отсеке за исключением загрузки в не соседние средства пакетирования или закрытые средства пакетирования;
- 5 – требования применимы только к подопытным животным и к животным, являющимися естественными врагами.

Примечания:

1. Животные, являющиеся естественными врагами (например, - кошки и собаки) должны загружаться так, чтобы они не могли видеть, слышать и чувствовать запах друг друга.

2. Коды RCX и RGX присваиваются только тем веществам и изделиям, которые приведены в Перечне опасных грузов, как разрешенные к перевозке на грузовых ВС.

Кодовые обозначения опасных и специальных грузов (Коды IMP)

CAO - Только грузовое воздушное судно;

DGD - Декларация грузоотправителя об опасных грузах;

ELI - Ионно-литиевые батареи, освобожденные согласно раздела II Инструкция по упаковыванию 965 – 967 Части 4 ТИ ИКАО;

ELM - Литий-металлические батареи, освобожденные согласно раздела II Инструкция по упаковыванию 968 – 970 Части 4 ТИ ИКАО;

ICE - Двуокись углерода, твердая (сухой лед);

IMP - Международная процедура обмена сообщениями;

MAG - Магнитный материал;

RCL - Криогенная жидкость;

RCM - Коррозионный;

RCX - Взрывчатые вещества 1.3С;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

RDS - Биологическое вещество, категория В (ООН 3373);
REQ - Опасные грузы в исключенных количествах;
REX - зарезервировано для обычно запрещенных Взрывчатых веществ подклассов 1.1, 1.2, 1.3, 1.4F, 1.5 и 1.6;
RFG - Легковоспламеняющийся газ;
RFL - Легковоспламеняющаяся жидкость;
RFS - Легковоспламеняющееся твердое вещество;
RFW - Опасно при соприкосновении с водой;
RGX - Взрывчатые вещества 1.3G;
RIS - Инфекционное вещество (ООН 2814 или ООН 2900);
RLI - Ионно-литиевые батареи (Класс 9), полностью попадающие под действие правил согласно разделу I ИУ 965 – 967;
RLM - Литий-металлические батареи (класс 9), полностью попадающие под действие правил согласно Разделу I Инструкция по упаковыванию 968 – 970 Части 4 ТИ ИКАО;
RMD - Прочие опасные грузы;
RNG - Невоспламеняющийся нетоксичный газ;
ROP - Органическая перекись;
ROX - Окислитель;
RPB - Токсичное вещество;
RPG - Токсичный газ;
RRE - Исключенные упаковки радиоактивного материала;
RRW - Радиоактивный материал категории I – Белая;
RRY - Радиоактивный материал категорий II - Желтая и III – Желтая;
RSB - Полимерные шарики/Изделия, получаемые из них (Инструкция по упаковыванию 957 Части 4 ТИ ИКАО).

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ПРИЛОЖЕНИЕ 12

Инструкции по загрузке и швартовке груза воздушного судна типа Л-410

1. Общие положения.

Загрузка ВС осуществляется в соответствии с РЛЭ ВС (раздел VI Протокол массы и центровки самолета Л410УВП-Э20) и настоящей инструкцией.

Загрузка ВС в аэропорту базирования, а также в промежуточных аэропортах и аэропортах назначения осуществляется в соответствии с нормативными документами, требованиями АО «Хабаровские авиалинии», регулирующими организацию перевозочного процесса, соответствующими службами обслуживающей организации.

Загрузка багажа и груза в ВС осуществляется персоналом обслуживающей организации, ответственным за загрузку ВС, под контролем члена экипажа ВС АО «Хабаровские авиалинии» (второго пилота), ответственного за коммерческую загрузку и сотрудника службы авиационной безопасности аэропорта, контролирующих целостность упаковки, количество мест, наличие бирок, стикеров.

В аэропортах, посадочных площадках, не укомплектованных группами центровки, обязанности ответственного лица по центровке выполняет второй пилот, обязанности ответственного лица по загрузке второй пилот.

Обеспечение безопасности при загрузке ВС в аэропорту осуществляется САБ аэропорта в соответствии с требованиями нормативных актов, регламентирующих порядок и процедуры обеспечения АБ.

Загрузка самолета – размещение (наличие) пассажиров, багажа, почты, груза, балласта в багажно-грузовых помещениях, балластной жидкости или топлива в баках самолета в соответствии с центровочным графиком (ЦГ), схемой загрузки, сводной загрузочной ведомостью (СЗВ).

2. Общий порядок проведения погрузочно-разгрузочных работ

Погрузку производить в строгом соответствии с центровочным графиком.

Погрузка грузов на борт ВС производится под руководством диспетчера по загрузке и (или) члена экипажа, ответственного за загрузку ВС. Член экипажа, принимающий на борт ВС грузы, обязан производить наружный осмотр состояния упаковки грузовых мест и обеспечить контроль за правильным размещением их в грузовой кабине (отсеках) ВС.

Погрузочные работы на борту ВС проводятся в соответствии с требованиями нормативных документов на перроне, стоянке или на специальной площадке (опасные грузы с высокой степенью опасности), отвечающей установленным требованиям.

При проведении погрузочно-разгрузочных работ на специальной площадке, транспортные средства, перевозящие грузы, должны сопровождаться сотрудниками САБ.

При проведении погрузки обеспечивается:

- допустимая коммерческая загрузка ВС;
- требуемые ограничения по размещению опасных и других грузов;
- контроль за исключением возможности погрузки в один отсек несовместимых по своему характеру опасных и специальных грузов;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

- допустимая эксплуатационная центровка ВС;
- требуемая, с учетом возможных перегрузок, швартовка грузовых мест;
- оформление документации.

Процедуры расчета масс и центровок ВС изложены в пункте 2.5. «Инструкции по контролю за массой и центровкой ВС» настоящего РОНО АО «Хабаровские авиалинии» и в Главе 14 Части А РПП АО «Хабаровские авиалинии».

3. Меры безопасности при погрузке (выгрузке).

Перед началом погрузки для обеспечения безопасности выполнения работ должно быть обеспечено:

- установление порядка охраны мест погрузки и ВС, загружаемых (выгружаемых) грузов, допуска к ним членов экипажа, технического персонала и других лиц;
- разрешение должностного лица, под ответственностью которого ВС находится;
- своевременная подготовка места для постановки ВС под погрузку (разгрузку);
- наличие необходимых средств механизации, дополнительных средств загрузки (наезды, грузораспределители и т.д.), средств пожаротушения, средств нейтрализации разлитых или рассыпанных опасных веществ, средств для оказания медицинской (доврачебной) помощи и индивидуальной защиты (при необходимости), предоставляемых отправителями в зависимости от характера перевозимого груза (для опасных грузов);
- установление четкого порядка подвоза, погрузки, размещения и крепления опасных грузов в грузовых отсеках ВС, контроль подъезда-отъезда и работы используемых транспортных и иных средств;
- наличие под колесами шасси ВС тормозных колодок и включения стояночного тормоза;
- установка и плотный контакт системы заземления ВС;
- выключение всех ненужных для выполнения погрузочных работ потребителей электроэнергии;
- наличие страховочных колодок для наземных транспортных средств;
- подготовка к действию ручных огнетушителей и других средств пожаротушения.
- выполнение других требований РЛЭ по подготовке ВС к загрузке.

Запрещается допускать к погрузке в ВС грузы в неисправной транспортной упаковке (контейнеры, поддоны, грузовые тележки и др.).

Перегрузку опасных грузов (ОГ) с транспортных средств на ВС и наоборот должен производить квалифицированный персонал, прошедший подготовку и имеющий сертификаты на производство работ с опасными грузами.

До начала погрузки (выгрузки) ОГ, руководитель работ (специалист обслуживающей организации или ответственный член экипажа) обязан проинструктировать всех участников погрузочных работ о характере и свойствах загружаемого груза, рекомендуемых приемах, правилах укладки, погрузки, подъема, опускания, переноски груза и о мерах личной безопасности.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

При выполнении погрузки должно быть обеспечено:

- защита ВС, бортовых средств, оборудования и такелажа от повреждений;
- правильное размещение и крепление грузов в отсеках (грузовых кабинах), требуемая центровка воздушного судна;
- соблюдение очередности загрузки (разгрузки) передней и задней частей пассажирских салонов, грузовых кабин (отсеков);
- соблюдение ограничений по нормам загрузки, по нагрузкам на пол грузовой кабины;
- недопустимость использования для крепления грузов не предусмотренных документацией для данной массы швартовочных узлов и тросов, ограничителей и приспособлений.

Категорически запрещается:

- производить погрузку и выгрузку опасных грузов любого класса при работающих двигателях, во время технического обслуживания, заправки ВС горючим, маслом и т.п.;
- производить погрузку и выгрузку опасных грузов во время грозы;
- производить во время дождя погрузку и выгрузку веществ, воспламеняющихся при взаимодействии с водой;
- при обнаружении на ВС течи ЛВЖ (утечки паров, газов) ответственный за погрузку (выгрузку) должен немедленно доложить об этом в диспетчерскую службу и принять меры к ликвидации течи (при возможности) и проветриванию кабины (отсека), при этом необходимо:
 - не допускать применения открытого огня;
 - не допускать искрообразования от источников электроэнергии (электроаппаратуры).

В случае аварии и инцидентов, возникших при работе и вызвавших травматизм работающих или нанесение ущерба, руководитель авиапредприятия должен организовать, в установленном порядке, расследование причин аварий и несчастных случаев, а также принять меры по устранению последствий и причин их возникновения.

4. Погрузка грузов на ВС

Перед началом погрузки грузов ответственный сотрудник за загрузку ВС обслуживающей организации:

- а) Назначает допущенных специалистов, осуществляющих погрузку груза на борт ВС, и представителя службы организации перевозок ответственного за загрузку ВС.
- б) Определяет четкий порядок подвоза, погрузки, размещения и крепления грузов в ВС.

Перевозка груза к ВС осуществляется на грузовых машинах, оборудованных для этих целей. Кузова грузовых машин должны быть очищены от грязи и мусора.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Ответственный за загрузку ВС регулирует подход машин с грузами в район погрузки на ВС. Подъезд машин с грузами к месту производства работ осуществляется поодиночке, остальные машины останавливаются не ближе чем за 25 м от ВС.

До начала погрузки грузов ответственный за загрузку ВС инструктирует всех участников погрузочных работ о характере и свойстве груза, правилах укладки, погрузки, подъема, опускания, переноски груза и о мерах личной безопасности, пожарной безопасности.

Погрузка груза на ВС производится под руководством члена экипажа ВС второго пилота.

Грузы на ВС размещаются с соблюдением следующих требований:

- в) должны не мешать погрузке и выгрузке других грузов;
- г) размещаться в грузовых отсеках так, чтобы имелась возможность их внеочередной выгрузки в аэропортах (на аэродромах) назначения.

Категорически запрещается производить погрузку в грузовые отсеки ВС, грузов с признаками неисправности тары, без установленной маркировки, без документов и с другими нарушениям требований.

5. Перевозка груза, почты, багажа на самолете в пассажирском варианте

При размещении в самолете коммерческой загрузки необходимо учитывать, что пустой самолет имеет среднее расположение центра масс, а полная коммерческая нагрузка смещает центровку самолета назад. Наибольшее влияние на смещение центра масс оказывают пассажиры задних рядов и загрузка заднего багажного помещения, которые значительно удалены от центра масс самолета.

Загрузку самолета производить после заправки топливом.

С целью предотвращения переваливания самолета на хвост:

- в первую очередь производится посадка пассажиров с первых рядов кресел, а высадка – с последних рядов;
- в первую очередь производится загрузка в переднее багажное помещение, а разгрузка - с заднего багажного помещения.

Общее максимальное количество людей на борту

Версия для 15 пассажиров: нужно уточнить

Максимальное количество людей на борту, включая экипаж - 17.

Максимальное количество людей на борту, включая экипаж для грузового варианта - 2.

Максимальная масса коммерческой загрузки - 1710 кг.

Версия для 17 пассажиров:

Максимальное количество людей на борту, включая экипаж - 19.

Максимальное количество людей на борту, включая экипаж для грузового варианта - 3.

Максимальная масса коммерческой загрузки - 1710 кг.

Версия для 19 пассажиров:

Максимальное количество людей на борту, включая экипаж - 21.

Максимальное количество людей на борту, включая экипаж для грузового варианта - 5.

Максимальная масса коммерческой загрузки - 1710 кг.

Груз, почта, багаж размещаются в переднем и заднем багажниках.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Загрузка-разгрузка печати, корреспонденции и груза производится через пассажирские и грузовые двери.

Загрузка печати, корреспонденции и груза в пассажирскую кабину производится вручную на подготовленные для перевозки кресла и в междокресельное пространство.

Разгрузка производится в обратном порядке.

Проем пассажирской двери 0,80 x 1,46.

Проем грузового люка 1,25 x 1,46.

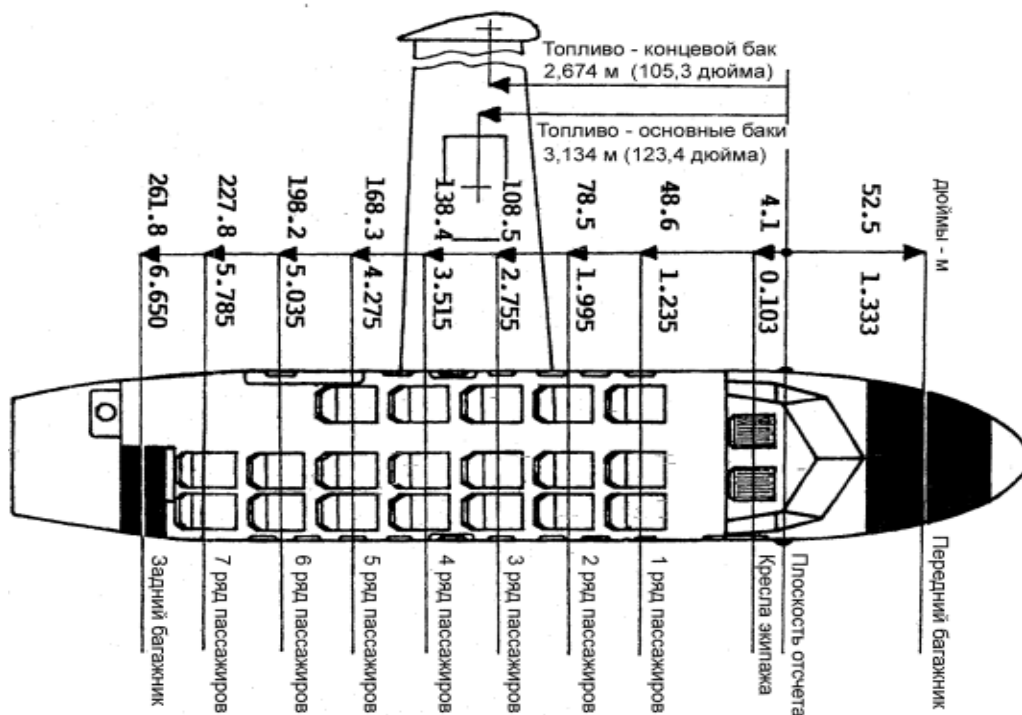
При расчете размещения загрузки необходимо руководствоваться следующими нормативами допустимыми загрузки и удельной нагрузки на пол багажника:

передний багажник	
- объем	0,6 м ³
- максимально допустимая загрузка багажника	100 кг. (220 фунтов)
- максимальная удельная нагрузка на пол багажника	400 кг/см ²
задний багажник	
- объем	0,77 м ³
- максимально допустимая загрузка багажника	150 кг. (330 фунтов)
- максимальная удельная нагрузка на пол багажника	400 кг/см ²

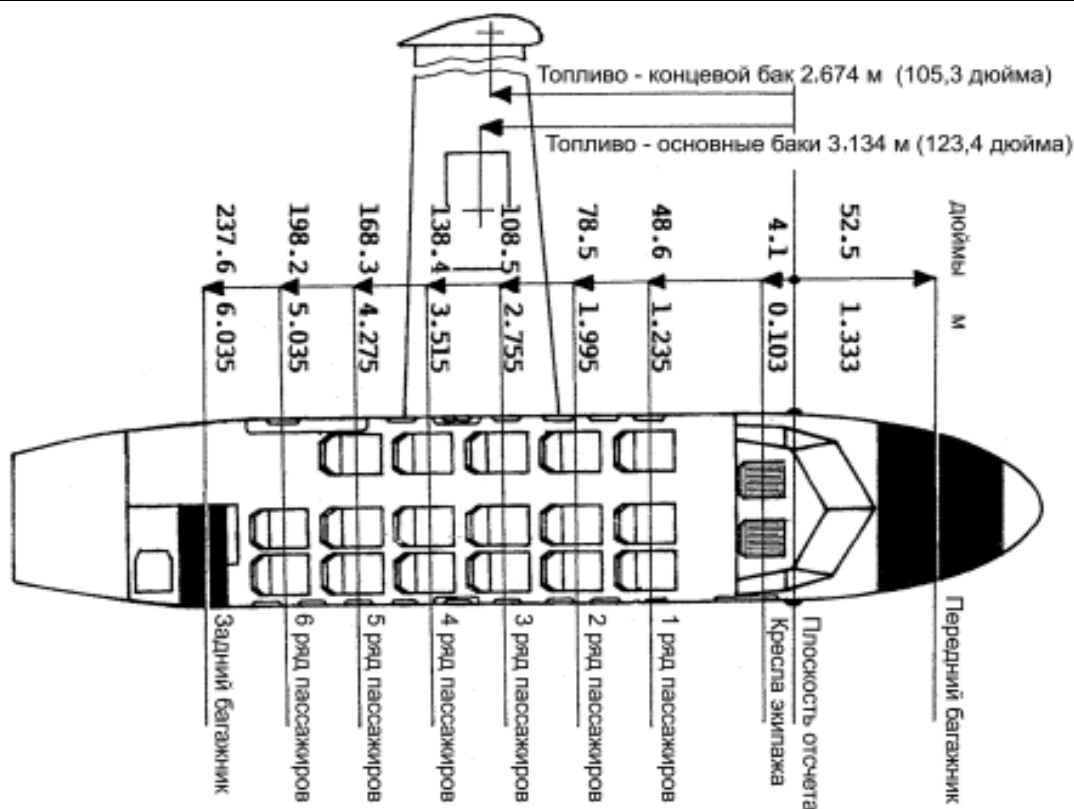
5.1. Перевозка груза, почты, багажа без загрузки свободных мест пассажирской кабины

Расположение пассажирских кресел:

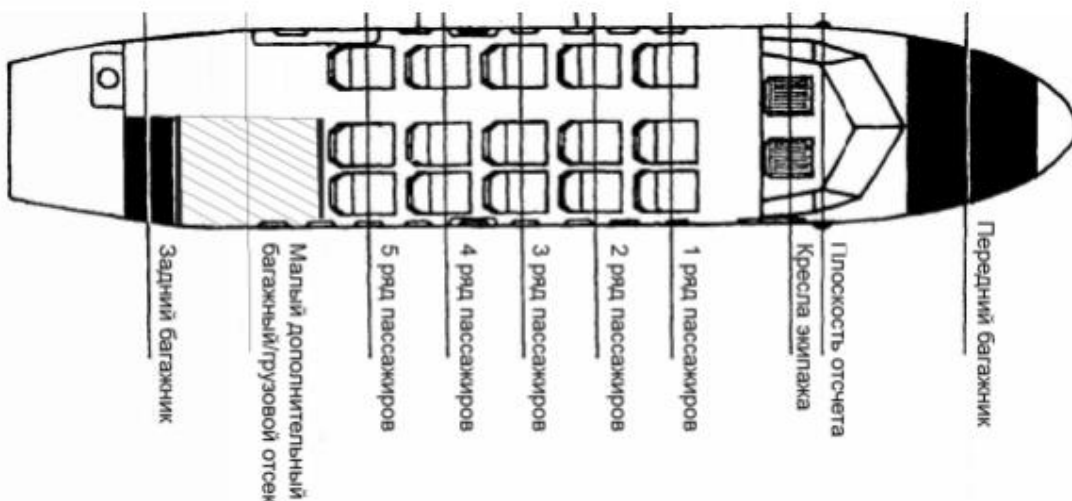
вариант для 19 пассажиров:



вариант для 17 пассажиров:



вариант для 15 пассажиров:



При неполной пассажирской загрузке допускается перевозка груза, почты, багажа в мягкой упаковке (**мягкая упаковка** - упаковка, форма и размеры которой изменяются при наполнении или удалении содержимого: полимерные пленки, однослойные и многослойные, в том числе термоусадочные – из полипропилена, полиэтилена, полиэтилентерефталата, поливинилхлорида; тканое полотно из льна, джута, пеньки; нетканое полотно (спанбонд, флизелин); бумага и картон; алюминиевая фольга; многослойные комбинированные материалы), размещаемых на свободных креслах и в междукресельном пространстве в пассажирской кабине.

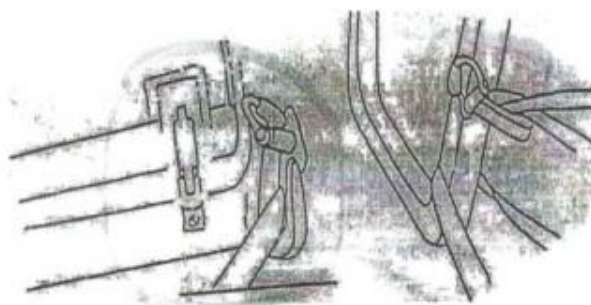
На самолетах L410 установлены пассажирские кресла с откидывающимися сидениями.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

При этом блоки кресел должны быть накрыты рабочими чехлами, а груз, почта, багаж должен фиксироваться швартовочной сеткой, закрепляемой к специальным узлам крепления на полу пассажирской кабины.

При перевозке груза, багажа, почты и корреспонденции на самолете Л-410 рекомендуется применять одну сетку, которая нерегулируемыми крюками крепится к указанным кронштейнам к борту. Закрепленная сетка откидывается на спинки сидений.

В межкресельное пространство и на сидения кресел вручную укладываются упаковки или тюки. Уложенные упаковки накрываются рабочим чехлом, на который накладывается сетка. Шнуровочными и привязными ремнями под креслами сетка стягивается и укрепляется замками.



При этом груз, почта, багаж должен быть закреплен таким образом, чтобы исключить его смещение в полете.

На двухкресельный блок разрешается укладывать не более 160 кг. печати, корреспонденции и груза. Норматив массы одного места груза с упаковкой из расчета на одно пассажирское кресло должно составлять не более 80 кг.

Высота пакета не должна превышать высоту спинок кресел, а по ширине пакет не должен выступать в проход за край кресла.

Разрешается размещение груза, багажа и почты на пассажирских креслах при соблюдении следующих условий:

- для предотвращения самопроизвольного смещения груза, почты и багажа при движении самолета по аэродрому, маневрировании и в турбулентной атмосфере, загрузку на кресла производить до верхнего обреза спинки пассажирского кресла;
- наличие на пассажирских креслах защитных чехлов или другого покрытия (брезента) предотвращающие повреждения внутренней обшивки фюзеляжа, загрязнения обшивки кресел;

Запрещено размещать груз, почту и багаж между рядами кресел, где расположены аварийные выходы.

Запрещено использовать в качестве швартовочных узлов отдельные элементы конструкции блоков кресел и привязные ремни.

Не допускается крепить швартовочные сетки за узлы груза, багажа, а также за узлы, расположенные на подвижных элементах конструкции пассажирской кабины ВС.

Запрещена перевозка груза в пассажирской кабине без рабочих чехлов и швартовочных сеток.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Не допускаются к перевозке грузы, габариты которых не позволяют размещать их между креслами или которые могут привести к загрязнению и повреждению интерьера салона.

В кресельные рельсы у борта и прохода устанавливаются по 4 швартовочных узла к кольцам, которых нерегулируемыми крюками устанавливаются две сетки. Закрепленные сетки откидываются к борту пассажирской кабины самолета и в центральный проход пассажирской кабины.

После выполнения подготовительных работ в межкресельное пространство и на торцы сидений кресел укладываются упаковки или тюки. Уложенные упаковки или тюки накрываются рабочим чехлом, на который накладываются сетки, и стягиваются стяжными ремнями. Подвижные замки стяжных ремней крюками зацепляются за лямки противоположной сетки, подтягиваются и закрываются. Шнуровочными ремнями охватывают низ сеток, ножки кресел и продевают через края сеток. Перевозимые упаковки или тюки персонал обслуживающей организации размещают равномерно по всем блокам кресел. Указанные работы выполняются под руководством второго пилота. Ответственность за правильное размещение груза, печати и корреспонденции и надежное крепление несет второй пилот ВС.

Диспетчер по загрузке обслуживающей организации сообщает в группу центровки вес загруженного груза и распределение по пассажирской кабине.

Контроль за загрузкой ВС осуществляет диспетчер по загрузке обслуживающей организации.

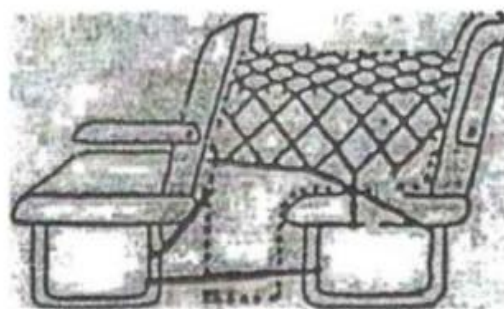
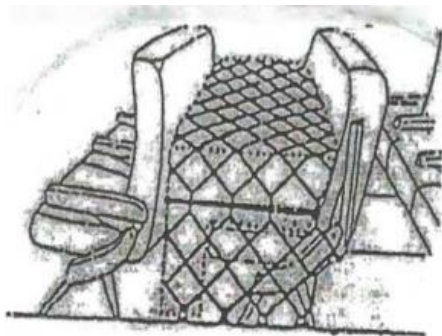
Ответственность за предотвращение контактов пассажиров с упаковками или тюками грузов, багажа, печати и корреспонденции, находящихся на ВС во время полета, возлагается на второго пилота.

После выполнения рейса швартовочные сетки и ремни снять и сдать в инструментальную кладовую - АТБ АО «Хабаровские авиалинии».

Схема размещения и крепления груза в пассажирской кабине ВС:



	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00



Примечание: предельные габариты груза в основном определяются размерами проема пассажирской двери (грузового люка) с учетом предохранительных зазоров по 50 мм с каждой стороны.

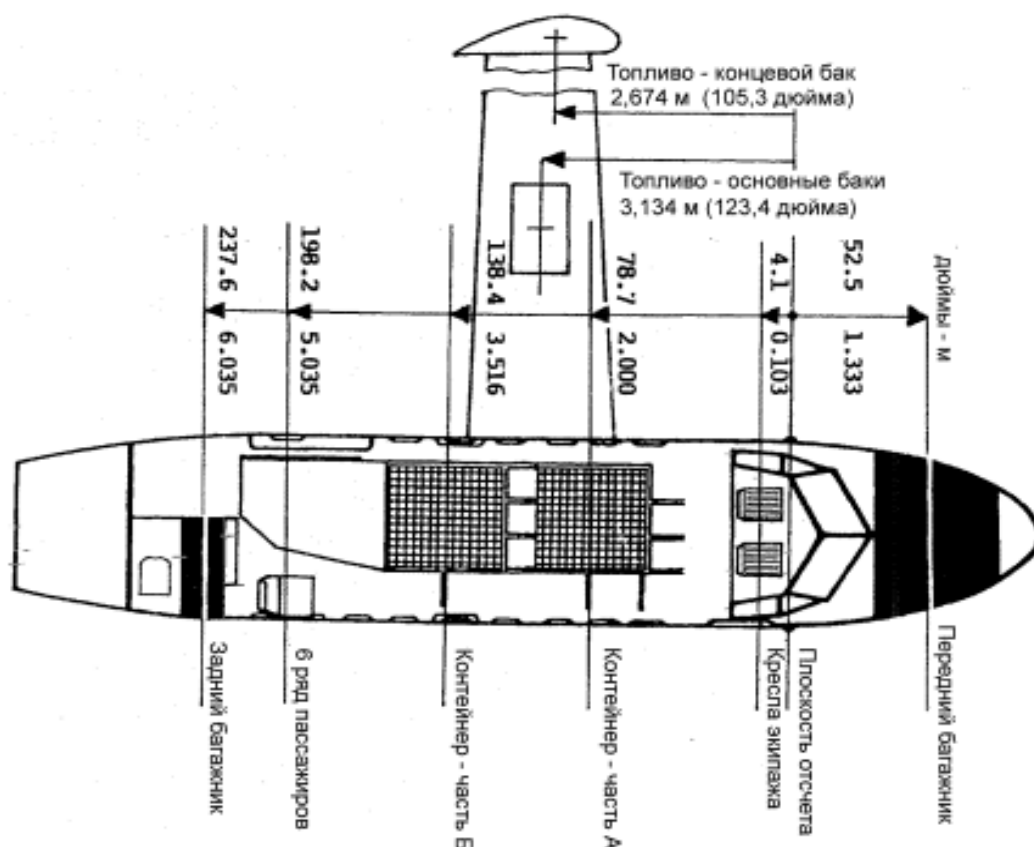
5.2. Размещение грузов в грузовой кабине ВС.

Грузы должны размещаться в грузовой кабине с учетом обеспечения допустимой эксплуатационной центровки ВС (расположения общего центра масс груза), допустимым центровочным графиком ВС.

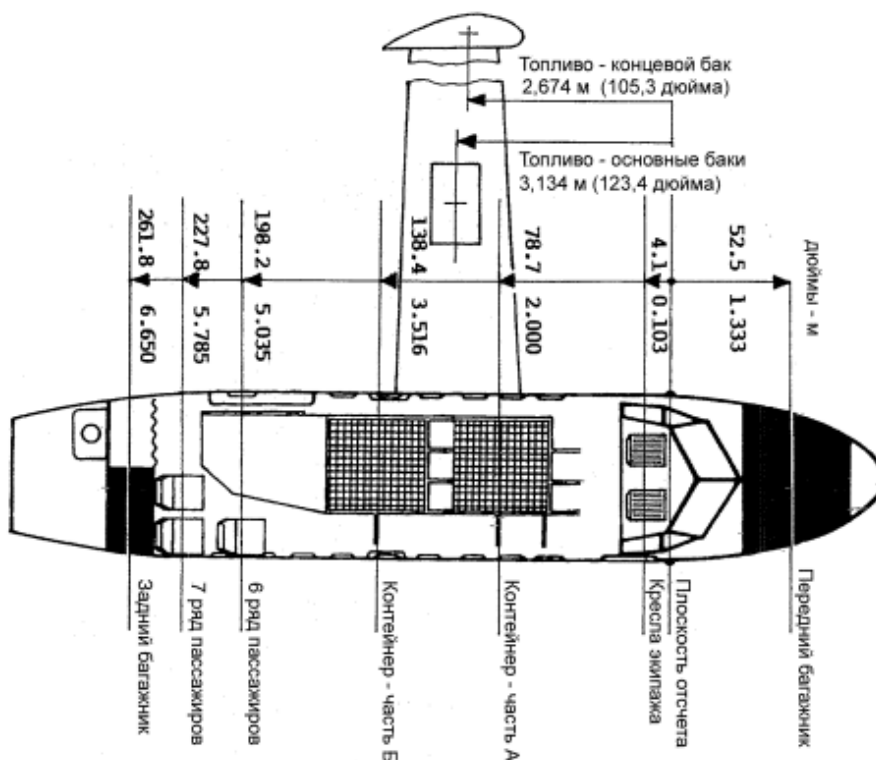
При размещении грузов в грузовых кабинах ВС должна обеспечиваться возможность:

- подхода к швартовочным узлам для их осмотра и установки швартовочных связей;
- входа (выхода) в кабины экипажа и сопровождающих после установки швартовочных связей;
- входа (выхода) в кабину самоходного груза (при невозможности выполнения груз загружается как несамоходный);
- открытия (закрытия) входных дверей, створок выпуска (установки) аварийных трапов, обеспечивающих вход (выход) экипажа и сопровождающих на стоянке и в аварийных ситуациях;
- зазоры между обводами грузовой кабины и груза (в наиболее сближенном месте) должны быть не менее 0,15 м;
- зазор между стенкой кабины экипажа (сопровождающих) и грузом (в наиболее сближенном месте) должен быть не менее 0,5 м.);
- если статическая нагрузка на пол грузового отсека ВС будет превышать установленные нормы, необходимо применять грузораспределители.

Схемы (таблицы) допустимых нагрузок на пол грузовой кабины (отсека) приводится в документации на тип ВС.



грузовой вариант из варианта для 17 пассажиров



грузовой вариант из варианта для 19 пассажиров

При расчете размещения загрузки необходимо руководствоваться следующими нормативами допустимыми загрузки и удельной нагрузки на пол грузовой кабины:

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

<i>Максимальный вес багажа/груза для L410UVP-E20 для грузового варианта</i>	
- в носовой части	100 кг. (220 фунтов)
- в хвостовой части	150 кг. (330 фунтов)
- макс. масса груза в контейнере	1 000 кг. (2 200 фунтов)
- макс. масса груза без установки разделительной решетки	500 кг. (1100 фунтов)
- макс. масса груза в одном участке при установки разделительной решетки	500 кг. (1100 фунтов)
- максимальная удельная нагрузка на пол контейнера	400 кг/см ²

Максимальные габариты размера груза:

(а) высота	1 м. (3,28 футов)
(б) длина и ширина:	
- при установке разделительной решетки (два участка)	1,14 x 1,1 м. (7,448 x 3,60 футов)
- без установки разделительной решетки	2,28 x 1,1 м. (7,48 x 3,60 футов)

5.3. Крепление (швартовка) грузов в грузовой кабине ВС

После погрузки грузов в ВС (при необходимости - во время погрузки), экипаж (персонал обслуживающей организации) швартует эти грузы внутри воздушного судна таким образом, чтобы исключить какое-либо их перемещение в полете, которое может изменить расположение грузовых мест при перевозке и не обеспечить соблюдение требований о безопасных расстояниях (для ОГ).

Каждое грузовое место (средство пакетирования), перевозимое в грузовой кабине ВС, должно быть надежно закреплено (зашвартовано) от перемещений вперед (по направлению полета), назад, вбок и вверх с учетом максимально-возможных перегрузок (при аварийной посадке) на данном типе ВС.

Швартовка производится штатным оборудованием в соответствии со стандартными или специальными схемами швартовки. Тип швартовочных средств и количество связей выбирается в зависимости от массы груза с учетом установленных разработчиком ВС перегрузок, возникающих при аварийной посадке.

Крепление отдельных грузов (пакетов) должно осуществляться однотипными швартовочными средствами, только цепями (тросами), только ремнями или только сетками. Комбинированная швартовка разрешается только в согласованных случаях (по утвержденным в установленном порядке схемам размещения и швартовки).

При швартовке не допускается крепление к узлам на одном шпангоуте связей в количестве более разрешенной из условий прочности пола (для связей, действующих в одном направлении).

Схемы (таблицы) допустимых нагрузок от средств швартовки на шпангоуты приведены в РЛЭ ВС и на трафаретах в грузовой кабине.

Длина швартовочных связей, относящихся к одной группе (от смещения в одну сторону, например - вперед), а также их наклон должны быть по возможности одинаковыми.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Швартовочные точки на грузе необходимо выбирать по высоте таким образом, чтобы они размещались как можно ближе к горизонтальной плоскости, проходящей через центр тяжести груза.

Запрещается использовать для швартовки нежесткие элементы груза (подрессоренные оси, рессоры, подпружиненные буксировочные приспособления и т.п.).

Швартовка двумя и более связями за один узел, выполненный в виде серьги (кольца), имеющего ось вращения, должна производиться так, чтобы связи и ось вращения узла располагались в одной плоскости.

К одному одинарному швартовочному узлу (на полу грузовой кабины ВС) может быть подсоединена только одна швартовочная связь. К двойному узлу можно подсоединять две связи, при этом желательно, чтобы они работали в противоположных направлениях (минимальный угол сближения - 83,5 градуса) и сумма усилий, действующих на узел не превышала максимально-допустимых.

Первыми швартуются связи, удерживающие груз в сторону уклона грузового пола при погрузке.

Натяжение швартовочных связей производится одновременной затяжкой противоположащих связей.

При совместной перевозке грузов и пассажиров убедиться:

- утепленная штора надежно закреплена и не имеет повреждений;
- каждый грузовой пакет надежно закреплён и накрыт огнеблокирующим чехлом, закрывающим весь объем грузового пакета;
- включено освещение грузовой кабины.

ВНИМАНИЕ: После закрытия всех дверей и люков убедиться, что в грузовой кабине имеется доступ к каждому грузовому пакету, достаточный для эффективного применения средств пожаротушения в случае пожара в грузовой кабине.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ: Перевозка грузов, если соответствующий огнеблокирующий чехол имеет механические повреждения, ухудшающие его противопожарные свойства (порезы, повреждения конструкции крепления чехла и т.д.).

6. Размещение опасных и специальных грузов на борту ВС

По правилам ИАТА размещение опасных и специальных грузов на борту ВС должно производиться в соответствии с таблицей 1

Таблица 1.

Раздельное размещение опасных и специальных грузов на борту ВС

Класс опасно- сти	Код груза (IMP)	R C X	R G X	R X B	R X C	R X D	R X E	R X G	R X S	RNG RFG RPG	R C L	R F L	RSC RFW	ROX ROP	RPB RHF RIS	R R Y	R C M	I C E	F I L	H U M	E A T	H E G	A V I
1.3C	RCX		1	1				1		1	1	1	1	1			1						
1.3G	RGX	1		1	1	1	1			1	1	1	1	1			1						
1.4B	RXB	1	1		1	1	1	1		1	1	1	1	1			1						
1.4C	RXC		1	1				1		1	1	1	1	1			1						
1.4D	RXD		1	1				1		1	1	1	1	1			1						
1.4E	RXE		1	1				1		1	1	1	1	1			1						
1.4G	RXG	1		1	1	1	1			1	1	1	1	1			1						
1.4S	RXS																1						
2	RNG RFG RPG	1	1	1	1	1	1	1															

	Руководство по организации наземного обслуживания															РД-03-006 от 29.12.2023				
																Ред.03 Рев.00				

2	RCL	1	1	1	1	1	1	1												1	1	
3	RFL	1	1	1	1	1	1	1					1									
4	RSC RFW	1	1	1	1	1	1	1					1			1						
5	ROX ROP	1	1	1	1	1	1	1				1	1			1						
6	RPB RHF RIS																		3		3	
7	RRY																2			2	2	
8	RCM	1	1		1	1		1	1				1	1								
9	ICE																			1	1	
	FIL															2						
	HUM																		1		1	
	EAT													4					1		1	
	HEG											1				2		1				
	AVI											1			3	2		1		1	1	5

Обозначения:

- 1 – нельзя загружать в непосредственной близости друг от друга;
- 2 – минимальное расстояние в зависимости от транспортного индекса;
- 3 – нельзя загружать в одно багажно–грузовое отделение;
- 4 – нельзя располагать в одном отсеке за исключением загрузки в не соседние средства пакетирования или закрытые средства пакетирования;
- 5 – требования применимы только к подопытным животным и к животным, являющимися естественными врагами.

Примечания:

- 1. Животные, являющиеся естественными врагами (например, - кошки и собаки) должны загружаться так, чтобы они не могли видеть, слышать и чувствовать запах друг друга.
- 2. Коды RCX и RGX присваиваются только тем веществам и изделиям, которые приведены в Перечне опасных грузов, как разрешенные к перевозке на грузовых ВС.

Кодовые обозначения опасных и специальных грузов (Коды IMP)

CAO - Только грузовое воздушное судно;
 DGD - Декларация грузоотправителя об опасных грузах;
 ELI - Ионно-литиевые батареи, освобожденные согласно раздела II Инструкция по упаковыванию 965 – 967 Части 4 ТИ ИКАО;
 ELM - Литий-металлические батареи, освобожденные согласно раздела II Инструкция по упаковыванию 968 – 970 Части 4 ТИ ИКАО;
 ICE - Двуокись углерода, твердая (сухой лед);
 IMP - Международная процедура обмена сообщениями;
 MAG - Магнитный материал;
 RCL - Криогенная жидкость;
 RCM - Коррозионный;
 RCX - Взрывчатые вещества 1.3С;
 RDS - Биологическое вещество, категория В (ООН 3373);
 REQ - Опасные грузы в исключенных количествах;
 REX - зарезервировано для обычно запрещенных Взрывчатых веществ подклассов 1.1, 1.2, 1.3, 1.4F, 1.5 и 1.6;
 RFG - Легковоспламеняющийся газ;

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

RFL - Легковоспламеняющаяся жидкость;
RFS - Легковоспламеняющееся твердое вещество;
RFW - Опасно при соприкосновении с водой;
RGX - Взрывчатые вещества 1.3G;
RIS - Инфекционное вещество (ООН 2814 или ООН 2900);
RLI - Ионно-литиевые батареи (Класс 9), полностью попадающие под действие правил согласно разделу I ИУ 965 – 967;
RLM - Литий-металлические батареи (класс 9), полностью попадающие под действие правил согласно разделу I Инструкция по упаковыванию 968 – 970 Части 4 ТИ ИКАО;
RMD - Прочие опасные грузы;
RNG - Невоспламеняющийся нетоксичный газ;
ROP - Органическая перекись;
ROX - Окислитель;
RPB - Токсичное вещество;
RPG - Токсичный газ;
RRE - Исключенные упаковки радиоактивного материала;
RRW - Радиоактивный материал категории I – Белая;
RRY - Радиоактивный материал категорий II - Желтая и III – Желтая;
RSB - Полимерные шарики/Изделия, получаемые из них (Инструкция по упаковыванию 957 Части 4 ТИ ИКАО).

7. Обязанности членов экипажа при погрузке и выгрузке

Командир воздушного судна;

- лично проверяет правильность размещения и швартовки грузов;
- в случае отсутствия утвержденных схем погрузки и швартовки проверяет схемы, принятые вторым пилотом.

Второй пилот:

- руководствоваться в своей работе данной инструкцией;
- руководствуется в своей работе РЛЭ;
- принимает и сдает груз в соответствии с действующей документацией (накладными и т.п.);
- следит за подъездом к самолету транспорта с грузом;
- несет ответственность за правильное размещение и швартовку груза в соответствии с центrovочным графиком самолета;
- несет ответственность за комплектацию и исправность погрузочного и швартовочного оборудования;
- устанавливает пята под фюзеляж и колодки под колеса самолета перед погрузкой и выгрузкой;
- контролирует погрузку, выгрузку и использование механизмов погрузочного оборудования;
- руководит швартовкой (расшвартовкой) грузов;
- докладывает командиру воздушного судна об окончании погрузки (выгрузки) самолета;
- периодически контролирует в полете положение грузов на местах

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

швартовки, в случае смещения грузов докладывает командиру воздушного судна и принимает меры по закреплению груза.

При полетах со служебными пассажирами:

- несет ответственность за правильное их размещение на сиденьях согласно расчету центровки;
- перед взлетом и посадкой проверяет, пристегнуты ли они привязными ремнями;
- следит за выполнением требований о недопустимости перемещения пассажиров в хвостовую часть кабины и курения в течение всего полета.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ПРИЛОЖЕНИЕ 13

Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах

Ниже приводятся положения, которые, возможно, потребуется учитывать при определении характера соответствующих мер, подлежащих принятию в случае инцидента, связанного с опасными грузами. Эти положения относятся к воздушным судам, перевозящим пассажиров, груз или то и другое.

1. Во всех случаях следует предусматривать возможность выполнения посадки в максимально короткие сроки. Если позволяет ситуация, следует проинформировать соответствующие органы обслуживания воздушного движения об опасных грузах, находящихся на борту.

2. При всех обстоятельствах следует выполнять соответствующие аварийные процедуры по тушению пожара или удалению дыма, утвержденные для данного типа воздушных судов. Кислородные маски членов летного экипажа и регуляторы подачи должны быть подключены и установлены в положение, обеспечивающее подачу 100-процентного кислорода, в целях предотвращения вдыхания дыма или паров. Использование соответствующих аварийных процедур по удалению дыма должно снизить концентрацию любого загрязнения воздуха и поможет избежать повторной циркуляции загрязненного воздуха. Системы кондиционирования воздуха должны функционировать на полную мощность, а весь воздух из пассажирской кабины следует удалять в ходе вентиляции за борт воздушного судна (без повторной циркуляции воздуха) в целях снижения концентрации любого загрязнения воздуха и предотвращения повторной циркуляции загрязненного воздуха.

3. Уменьшение абсолютной высоты полета снизит скорость испарения жидкостей и может сократить степень утечки, но может увеличить скорость горения. И наоборот, повышение высоты может уменьшить скорость горения, но может увеличить скорость испарения или утечки. При наличии повреждения конструкции или опасности взрыва следует предусмотреть меры по поддержанию минимального перепада давления.

4. Не следует снижать степень вентиляции при попытке потушить пожар, поскольку это окажет неблагоприятное влияние на здоровье пассажиров без какого-либо значительного воздействия на пожар. До того, как пожар будет потушен, недостаток кислорода может вызвать удушье у пассажиров. Шансы пассажиров на выживание значительно увеличиваются за счет обеспечения максимальной вентиляции пассажирской кабины.

5. В ходе ликвидации последствий инцидента, связанного с наличием огня или паров, следует во всех случаях носить газонепроницаемые дыхательные приборы. При оказании помощи пассажирам в условиях наличия дыма или паров, заполняющих пассажирскую кабину, не следует предусматривать использование медицинских масок с портативными кислородными баллонами или выпадающих масок системы снабжения пассажиров кислородом, поскольку через клапаны или отверстия в таких масках будут вдыхаться значительные количества паров или дыма. Более эффективным средством оказания помощи пассажирам в условиях наличия дыма или паров, заполняющих

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

окружающее пространство, является использование увлажненного полотенца или ткани, закрывающих рот и нос. Увлажненное полотенце или ткань служат в качестве фильтра и более эффективны для использования в этих целях, чем сухое полотенце или ткань. Если количество дыма или паров увеличивается, бортпроводникам следует предпринять незамедлительные действия и переместить пассажиров из пораженной зоны, а также снабдить их мокрыми полотенцами или тканью и дать указания дышать через полотенца или ткань.

6. При просыпке (утечке) или присутствии паров использовать воду, как правило, не следует, поскольку она может увеличить область просыпки (утечки) или скорость парообразования. При использовании водяных огнетушителей следует также учесть возможность присутствия электроприборов, но см. п.11.

7. Кроме обязательного аварийного оборудования, которое имеется на воздушном судне, а также аварийного комплекта, предоставляемого эксплуатантами, могут быть использованы многие другие предметы. К ним относятся:

- ящики для продуктов или напитков,
- бытовые терморукавицы/огнезащитные рукавицы,
- полиэтиленовые пакеты,
- одеяла.
- полотенца.

8. Во всех случаях перед тем, как прикасаться к вызывающим подозрение упаковкам или бутылкам, следует защитить руки. Удобным средством защиты могут явиться огнезащитные рукавицы или бытовые терморукавицы с надетыми поверх них полиэтиленовыми пакетами.

9. При уборке просыпанных или разлитых веществ следует всегда соблюдать осторожность, с тем чтобы избежать возникновения реакции между материалом, используемым для уборки, и опасными грузами. Если существует вероятность возникновения химической реакции, то не следует производить уборку, а место утечки (просыпки) необходимо накрыть полиэтиленовыми пакетами. Если полиэтиленовые пакеты отсутствуют, то следует также соблюдать осторожность, чтобы не допустить возникновения химической реакции между материалом, используемым для изоляции конкретного вещества, и самим веществом.

10. В том случае, если в каком-либо месте произошла просыпка известных или предположительно опасных грузов в порошкообразной форме, в данном месте не следует ничего трогать. Просыпанные вещества такого типа не следует заливать огнетушащим составом или разбавлять водой. Необходимо переместить из этого места всех пассажиров. Следует решить вопрос о выключении вентиляторов системы рециркуляции воздуха. Место просыпки необходимо накрыть мешками из полиэтилена или другого пластика и одеялами. После этого данное место должно оставаться изолированным. После посадки только квалифицированные специалисты должны принимать соответствующие меры.

11. Если пожар успешно потушен и отсутствуют сомнения в том, что внутренние упаковочные комплекты не повреждены, следует предусмотреть использование воды для охлаждения упаковок, предотвращая тем самым возможность повторного возгорания, однако, см. п. 6.

12. При наличии дыма или паров следует запретить курение.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

13. При любом инциденте, в ходе которого к воздушному судну прибывают сотрудники аварийно-спасательной и противопожарной служб, в тех случаях, когда причиной инцидента являются опасные грузы или когда они находятся на борту этого воздушного судна, но не затронуты непосредственно самим инцидентом, следует определить порядок действий, обеспечивающий немедленное предоставление аварийно-спасательным и противопожарным службам письменного уведомления командиру воздушного судна (NOTOC), касающегося опасных грузов. Таким порядком может предусматриваться требование о том, чтобы член экипажа, покидающий воздушное судно в случае аварийной эвакуации первым, вручил уведомление, предназначенное для командира воздушного судна, старшему сотруднику аварийно-спасательной и противопожарной служб.

14. Если инцидентом затронуто химическое вещество, которое может быть опознано (на основе надлежащего отгрузочного наименования или номера по списку ООН, или другим путем), в некоторых обстоятельствах может оказаться возможным получить полезную информацию из различных национальных банков данных о химических веществах.

15. О всех инцидентах с опасными грузами командир ВС обязан подробно доложить в письменной форме руководителю АО «Хабаровские авиалинии» и оформить нарушения актами (в произвольной форме).

Примечание. При перевозке опасных грузов высокой степени опасности, по указанию уполномоченного органа в области гражданской авиации (ФАВТ), АО «Хабаровские авиалинии» должно обеспечить экипаж ВС утвержденной по установленным процедурам дополнительной инструкцией, содержащей информацию, не представленную в настоящем Положении или иных доступных экипажу документах.

Процедуры на случай инцидентов, связанных с опасными грузами

В полете должно быть организовано систематическое наблюдение за состоянием перевозимых опасных грузов. В тех случаях, когда будет обнаружено нарушение упаковки или другое несоответствие, командир ВС ОБЯЗАН:

- при наличии на борту ВС Инструкции (Аварийной карточки) по действиям при аварийных ситуациях с опасными грузами выполнить предусмотренные действия;
- при отсутствии Инструкции, выполнить нижеприведенный перечень типовых действий, обязательно доложить в диспетчерскую службу аэропорта, с которым поддерживается радиосвязь (органов ОВД), информировав по возможности более подробно об имеющихся нарушениях, сообщив наименование опасных грузов (как минимум - номер ООН), находящихся на борту ВС, класс и дополнительные опасности, предусматривающие использование знаков опасности, группу совместимости для класса I, а также количество и размещение опасных грузов на борту ВС, согласовав (при необходимости) решение о сбросе неисправных грузовых мест с борта ВС или о вынужденной посадке на ближайший аэродром.

Сбрасывание с борта ВС мест с опасным грузом в районах городов и населенных пунктов категорически **запрещается**.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

2.1. Процедуры на случай инцидентов, связанных с опасными грузами

Этап	Действие
1.	ВЫПОЛНИТЬ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ АВАРИЙНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПО ТУШЕНИЮ ПОЖАРА ИЛИ УДАЛЕНИЮ ДЫМА НА БОРТУ ВОЗДУШНОГО СУДНА
2.	ВКЛЮЧИТЬ СВЕТОВОЕ ТАБЛО «НЕ КУРИТЬ»
3.	ПРЕДУСМОТРЕТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОСАДКИ В МАКСИМАЛЬНО КОРОТКИЕ СРОКИ
4.	РАССМОТРЕТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ОТКЛЮЧЕНИЯ ВТОРОСТЕПЕННОГО ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ
5.	ОПРЕДЕЛИТЬ ИСТОЧНИК ДЫМА/ПОЖАРА/ПАРОВ
6.	ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ ИНЦИДЕНТОВ, СВЯЗАННЫХ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ, В ПАССАЖИРСКОЙ КАБИНЕ ОБРАТИТЬСЯ К ПЕРЕЧНЮ ДЕЙСТВИЙ КАБИННОГО ЭКИПАЖА И СОГЛАСОВАТЬ ДЕЙСТВИЯ ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО И КАБИННОГО ЭКИПАЖЕЙ
7.	ОПРЕДЕЛИТЬ КОДОВОЕ ОБОЗНАЧЕНИЕ ПРАКТИЧЕСКОГО ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКЕ
8.	ДЛЯ ПРИНЯТИЯ МЕР В СВЯЗИ С ИНЦИДЕНТОМ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ИНСТРУКЦИИ, СОДЕРЖАЩИЕСЯ В ТАБЛИЦЕ ПРАКТИЧЕСКИХ ДЕЙСТВИЙ В АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКЕ НА БОРТУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
9.	ПРИ НАЛИЧИИ ВРЕМЕНИ СООБЩИТЬ ОРГАНАМ ОВД ПО КРАЙНЕЙ МЕРЕ НОМЕРА ПО СПИСКУ ООН ВСЕХ ПЕРЕВОЗИМЫХ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ
После посадки	
1.	ОСУЩЕСТВИТЬ ВЫСАДКУ ПАССАЖИРОВ И ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА ДО ОТКРЫТИЯ КАКИХ-ЛИБО ДВЕРЕЙ ГРУЗОВЫХ ОТДЕЛЕНИЙ
2.	УВЕДОМИТЬ НАЗЕМНЫЙ ПЕРСОНАЛ/АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ СЛУЖБЫ О ХАРАКТЕРЕ СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ПРЕДМЕТА (ВЕЩЕСТВА) И МЕСТЕ ЕГО ХРАНЕНИЯ
3.	СДЕЛАТЬ СООТВЕТСТВУЮЩУЮ ЗАПИСЬ В ЖУРНАЛЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ Примечание: <i>В журнале технического обслуживания следует сделать запись о необходимости проведения проверки в целях гарантии того, что любая утечка или просыпка опасных грузов не повредила конструкцию или системы воздушного судна, а также о том, что некоторые виды оборудования воздушного судна (огнетушители, аварийные комплекты и т.д.) могут потребовать замены</i>

2.2. Расширенные процедуры на случай инцидентов, связанных с опасными грузами

Этап	Действие
1.	ВЫПОЛНИТЬ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ АВАРИЙНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПО ТУШЕНИЮ ПОЖАРА ИЛИ УДАЛЕНИЮ ДЫМА НА БОРТУ ВОЗДУШНОГО СУДНА

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

	Производится по общим правилам действий в особых случаях полета.
2.	ВКЛЮЧИТЬ СВЕТОВОЕ ТАБЛО «НЕ КУРИТЬ» Запрет на курение вводится при наличии дыма или паров и сохраняется на оставшуюся часть полета.
3.	ПРЕДУСМОТРЕТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОСАДКИ В МАКСИМАЛЬНО КОРОТКИЕ СРОКИ Из-за осложнений и возможных катастрофических последствий любого инцидента, связанного с опасными грузами, следует предусматривать возможность посадки в максимально короткие сроки. Решение о посадке на ближайшем пригодном аэродроме следует принимать на раннем этапе, а не на позднем, когда инцидент может достичь весьма опасной стадии, в значительной степени ограничивая гибкость при определении характера оперативных действий.
4.	РАССМОТРЕТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ОТКЛЮЧЕНИЯ ВТОРОСТЕПЕННОГО ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ Поскольку инцидент может быть вызван неисправностями электрооборудования или в результате инцидента могут быть повреждены электрические системы, а также, в частности, поскольку меры по тушению пожара и т.д. могут повредить электрические системы, следует отключить все второстепенное электрооборудование. Электропитанием обеспечиваются только те приборы, системы и средства управления, которые необходимы для поддержания безопасности воздушного судна. Не следует возобновлять подачу электроэнергии до тех пор, пока не появится возможность сделать это безопасным образом.

5.	ОПРЕДЕЛИТЬ ИСТОЧНИК ДЫМА/ПОЖАРА/ПАРОВ Может оказаться трудным тушению пожара или ограничению эффективным образом лишь в том определить источник дыма/паров/пожара. Меры по зоны заражения могут быть осуществлены наиболее случае, когда определена причина инцидента.
6.	ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ ИНЦИДЕНТОВ, СВЯЗАННЫХ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ, В ПАССАЖИРСКОЙ КАБИНЕ ОБРАТИТЬСЯ К ПЕРЕЧНЮ ДЕЙСТВИЙ КАБИННОГО ЭКИПАЖА И СОГЛАСОВАТЬ ДЕЙСТВИЯ ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО И КАБИННОГО ЭКИПАЖЕЙ Меры по ликвидации инцидентов в пассажирской кабине следует принимать с использованием соответствующего перечня контрольных вопросов и процедур. Важно, чтобы кабинный экипаж и члены летного экипажа согласовывали свои действия, и чтобы каждый член экипажа был полностью информирован о действиях и намерениях других членов экипажа. При отсутствии на ВС кабинного экипажа все процедуры выполняют члены летного экипажа. В этом случае распределение обязанностей между членами экипажа определяет КВС
7.	ОПРЕДЕЛИТЬ КОДОВОЕ ОБОЗНАЧЕНИЕ ПРАКТИЧЕСКОГО ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКЕ



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

	После выявления соответствующего предмета (вещества) необходимо найти соответствующую ему запись в письменном уведомлении командира воздушного судна об опасных грузах (NOTOC). В уведомлении может быть указано кодовое обозначение применимого практического действия в аварийной обстановке, в противном случае оно может быть установлено с помощью алфавитного или порядкового перечня опасных грузов с использованием надлежащего отгрузочного наименования или номера по списку ООН, указанного в уведомлении. Если предмет, являющийся причиной инцидента, не указан в уведомлении, следует определить название или характер соответствующего вещества. После этого можно воспользоваться алфавитным перечнем для определения кодового обозначения практического действия в аварийной обстановке.
8.	ДЛЯ ПРИНЯТИЯ МЕР В СВЯЗИ С ИНЦИДЕНТОМ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ИНСТРУКЦИИ, СОДЕРЖАЩИЕСЯ В ТАБЛИЦЕ ПРАКТИЧЕСКИХ ДЕЙСТВИЙ В АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКЕ НА БОРТУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ Кодовое обозначение практического действия состоит из числа с добавлением одной буквы. Что касается таблицы практических действий в аварийной обстановке, то каждому номеру практического действия соответствует строка, содержащая информацию относительно опасности, связанной с данным веществом, а также инструктивные указания о соответствующих действиях, которые следует предпринять. Буквенный код практического действия приводится отдельно в таблице практических действий; он указывает на другие возможные виды опасности, связанные с данным веществом. В некоторых случаях инструктивные указания, соответствующие номеру практического действия, могут быть дополнительно пояснены информацией, соответствующей буквенному коду практического действия.
9.	ПРИ НАЛИЧИИ ВРЕМЕНИ СООБЩИТЬ ОРГАНАМ ОВД ПО КРАЙНЕЙ МЕРЕ НОМЕРА ПО СПИСКУ ООН ВСЕХ ПЕРЕВОЗИМЫХ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В случае возникновения аварийной ситуации в полете командир воздушного судна должен сообщить соответствующему органу обслуживания воздушного движения, для передачи администрации аэродрома, о всех опасных грузах, находящихся на борту. Если позволяет обстановка, подобная информация должна включать надлежащие отгрузочные наименования, класс и дополнительные опасности, в отношении которых требуется наличие знаков опасности, группу совместимости для веществ класса 1, а также количество и размещение опасных грузов на борту воздушного судна. Если передать объемное сообщение невозможно, следует уведомить об опасных грузах, находящихся на борту, путем передачи их номеров по списку ООН.
После посадки	
1.	ОСУЩЕСТВИТЬ ВЫСАДКУ ПАССАЖИРОВ И ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА ДО ОТКРЫТИЯ КАКИХ-ЛИБО ДВЕРЕЙ ГРУЗОВЫХ ОТДЕЛЕНИЙ Даже в тех случаях, когда нет необходимости выполнять аварийную эвакуацию после посадки, высадку пассажиров и членов экипажа следует осуществить до того, как будет предпринята попытка открыть двери грузовых отделений, и до осуществления дальнейших действий по ликвидации последствий инцидента с опасными грузами. Двери грузовых отделений следует открывать в присутствии сотрудников аварийно-спасательных служб

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

2.	УВЕДОМИТЬ НАЗЕМНЫЙ ПЕРСОНАЛ/АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ СЛУЖБЫ О ХАРАКТЕРЕ СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ПРЕДМЕТА (ВЕЩЕСТВА) И МЕСТЕ ЕГО ХРАНЕНИЯ После прибытия следует предпринять необходимые шаги по уведомлению наземного персонала о месте хранения соответствующих опасных грузов. Используя имеющиеся средства, следует как можно быстрее сообщить всю информацию об указанном предмете (веществе), включая, при необходимости, экземпляр письменного уведомления командиром воздушного судна.
3.	СДЕЛАТЬ СООТВЕТСТВУЮЩУЮ ЗАПИСЬ В ЖУРНАЛЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ В журнале технического обслуживания следует сделать запись о необходимости проведения проверки в целях гарантии того, что любая утечка или просыпка опасных грузов не повредила конструкцию или системы воздушного судна, а также о том, что некоторые виды оборудования воздушного судна (например, огнетушители, аварийные комплекты и т.д.) могут потребовать пополнения или замены

2.3. Процедуры на случай инцидентов, связанных с опасными грузами в пассажирской кабине во время полета

Настоящий раздел включает процедуры для кабинного экипажа на случай возникновения в пассажирской кабине во время полета следующих инцидентов, связанных с опасными грузами и касающихся случаев:

- а)** пожара/дыма от батареи/портативного электронного устройства (PED);
- б)** пожара/дыма от батареи/портативного электронного устройства (PED) на верхней багажной полке;
- в)** портативного электронного устройства (PED) с перегретой батареей/характерным для электрического перегрева запахом. Видимые признаки пожара или дыма отсутствуют;
- г)** PED, случайно сдавленного или поврежденного в кресле с электрической регулировкой;
- д)** пожара, связанного с опасными грузами;
- е)** просыпки или утечки опасных грузов.

В случае, когда на ВС не предусмотрено наличие кабинного экипажа все указанные процедуры выполняют члены летного экипажа. В этом случае распределение обязанностей между членами экипажа определяет КВС

а) Пожар/дым от батареи/портативного электронного устройства (PED)

Этап	Действия экипаж
1.	ВЫЯВИТЬ ПРЕДМЕТ, ЯВЛЯЮЩИЙСЯ ИСТОЧНИКОМ ОПАСНОСТИ <i>Примечание. Возможно, что данный предмет (источник пожара) сразу выявить не удастся. В этом случае следует перейти к этапу 2, а уже затем попытаться выявить его.</i> Внимание: Во избежание телесных повреждений от вспышки огня рекомендуется

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

	не открывать подвергнутый воздействию огня багаж при наличии каких-либо признаков дыма или пламени.
2.	ВЫПОЛНИТЬ ДЕЙСТВИЯ СОГЛАСНО УСТАНОВЛЕННОМУ ПОРЯДКУ ПОЖАРОТУШЕНИЯ а) Найти и задействовать соответствующий огнетушитель. б) Найти и задействовать применимые в данной ситуации индивидуальные средства защиты. в) По возможности переместить пассажиров из опасной зоны. г) Уведомить КВС/других членов кабинного экипажа. <i>Примечание. В случае многочисленного экипажа соответствующие действия должны предприниматься одновременно.</i>
3.	ОТКЛЮЧИТЬ ЭЛЕКТРОПИТАНИЕ а) Отключить электропитание данного устройства, если это допустимо по соображениям безопасности. б) В случае необходимости отключить электропитание от кресла. в) В случае необходимости проследить за тем, чтобы остальные электрические розетки оставались обесточенными. Внимание: Не пытаться извлечь батарею из устройства.
4.	ОБЛИТЬ УСТРОЙСТВО ВОДОЙ (ИЛИ ДРУГОЙ НЕВОСПЛАМЕНЯЮЩЕЙСЯ ЖИДКОСТЬЮ) <i>Примечание: при попадании на горячую батарею жидкость может превратиться в пар.</i>
5.	ОСТАВИТЬ УСТРОЙСТВО НА СВОЕМ МЕСТЕ И СЛЕДИТЬ ЗА ЛЮБЫМ ПОВТОРНЫМ ВОСПЛАМЕНЕНИЕМ а) При повторном появлении дыма или пламени повторить действия, предусмотренные для этапа 2, а затем этапа 4. Внимание: - Не пытаться брать в руки или перемещать устройство. - Не накрывать или не помещать устройство в замкнутое пространство. - Не использовать для его охлаждения лед или сухой лед.
6.	КОГДА УСТРОЙСТВО ОСТЫЛО (например, приблизительно через 10-15 минут): а) Найти подходящий пустой контейнер. б) Заполнить контейнер водой (или др. невоспламеняющейся жидкостью) с тем, чтобы поместить в него данное устройство. в) Используя защитные средства поместить данное устройство в контейнер и полностью погрузить его в воду (или др. невоспламеняющуюся жидкость). г) Убрать и предохранить (по возможности) контейнер от проливания.
7.	СЛЕДИТЬ ЗА УСТРОЙСТВОМ И ОКРУЖАЮЩЕЙ ЕГО ЗОНОЙ ДО КОНЦА ПОЛЕТА
8.	ПОСЛЕ ПОСАДКИ В СЛЕДУЮЩЕМ ПУНКТЕ НАЗНАЧЕНИЯ а) Следовать порядку действия, предусмотренному эксплуатантом на период после инцидента.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

в) Пожар/дым от батарей/портативного электронного устройства (PED) на верхней багажной полке

Этап	Действия экипаж
1.	ВЫПОЛНИТЬ ДЕЙСТВИЯ СОГЛАСНО УСТАНОВЛЕННОМУ ПОРЯДКУ ПОЖАРОТУШЕНИЯ а) Найти и задействовать соответствующий огнетушитель. б) Найти и задействовать применимые к данной ситуации индивидуальные средства защиты. с) По возможности переместить пассажиров из опасной зоны. д) Уведомить КВС/других членов экипажа.
2.	ВЫЯВИТЬ ПРЕДМЕТ, ЯВЛЯЮЩИЙСЯ ИСТОЧНИКОМ ОПАСНОСТИ Если устройство открыто для наблюдения и доступа или если устройство размещено в багаже и визуально наблюдается пламя: а) при необходимости повторить действия, предусмотренные для этапа 1 с целью погасить пламя; б) выполнить действия, предусмотренные для этапов 3-5. Если дым выходит из верхней полки, но устройство закрыто для наблюдения и доступа: с) снять другое место багажа с верхней багажной полки, с тем, чтобы получить доступ к нужному месту багажа/предмету; д) выявить предмет, являющийся источником опасности; е) выполнить действия, предусмотренные для этапов 3-5. Внимание. Во избежание телесных повреждений от вспышки огня рекомендуется не открывать подверженный воздействию огня багаж при наличии каких-либо признаков дыма или пламени.
3.	ОБЛИТЬ УСТРОЙСТВО (БАГАЖ) ВОДОЙ (ИЛИ ДРУГОЙ НЕВОСПЛАМЕНЯЮЩЕЙСЯ ЖИДКОСТЬЮ) <i>Примечание: при попадании на горячую батарею жидкость может превратиться в пар.</i>
4.	КОГДА УСТРОЙСТВО ОСТЫЛО а) Найти пустой контейнер. б) Заполнить контейнер водой (или другой невоспламеняющейся жидкостью). с) Используя защитные средства, поместить данное устройство в контейнер и полностью погрузить его в воду (или другую невоспламеняющуюся жидкость). д) Убрать и предохранить (по возможности) контейнер от проливания.
5.	СЛЕДИТЬ ЗА УСТРОЙСТВОМ И ОКРУЖАЮЩЕЙ ЕГО ЗОНОЙ ДО КОНЦА ПОЛЕТА
6.	ПОСЛЕ ПОСАДКИ В СЛЕДУЮЩЕМ ПУНКТЕ НАЗНАЧЕНИЯ а) Следовать порядку действия после инцидента.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

с) Портативное электронное устройство (PED) с перегретой батареей/характерным для электрического перегрева запахом. Видимые признаки пожара или дыма отсутствуют

Этап	Действия экипаж
1.	ВЫЯВИТЬ ПРЕДМЕТ, ЯВЛЯЮЩИЙСЯ ИСТОЧНИКОМ ОПАСНОСТИ
2.	ДАТЬ УКАЗАНИЕ ПАССАЖИРУ НЕМЕДЛЕННО ВЫКЛЮЧИТЬ ДАННОЕ УСТРОЙСТВО
3.	ОТКЛЮЧИТЬ ЭЛЕКТРОПИТАНИЕ а) Отключить электропитание данного устройства, если это допустимо по соображениям безопасности. б) В случае необходимости отключить электропитание от кресел. с) В случае необходимости проследить за тем, чтобы остальные электрические розетки оставались обесточенными. д) Удостовериться в том, что устройство остается выключенным до конца полета. Внимание: Не пытаться извлечь батарею из устройства.
4.	ДАТЬ УКАЗАНИЕ ПАССАЖИРУ ДЕРЖАТЬ УСТРОЙСТВО В ПОЛЕ ЗРЕНИЯ И ВНИМАТЕЛЬНО НАБЛЮДАТЬ ЗА НИМ Внимание: В нестабильном состоянии батареи могут воспламеняться даже после выключения устройства.
5.	ПРИ ПОЯВЛЕНИИ ДЫМА ИЛИ ПЛАМЕНИ Выполнить действия, предусмотренные в контрольном перечне для случая «ПОЖАР/ДЫМ ОТ БАТАРЕИ/PED»
6.	ПОСЛЕ ПОСАДКИ В СЛЕДУЮЩЕМ ПУНКТЕ НАЗНАЧЕНИЯ а) Следовать порядку действия после инцидента.

д) PED случайно сдавлено или повреждено в кресле с электрической регулировкой

Этап	Действия экипаж
1.	УВЕДОМИТЬ КВС/ДРУГИХ ЧЛЕНОВ КАБИННОГО ЭКИПАЖА
2.	ПОЛУЧИТЬ ИНФОРМАЦИЮ ОТ ПАССАЖИРА, ПОПРОСИВ ЕГО/ЕЕ: а) опознать данный предмет; б) сказать, где по его/ее предположению предмет мог упасть или проскользнуть внутрь; с) было ли кресло подвинуто после потери данного предмета.
3.	ДОСТАТЬ И ЗАДЕЙСТВОВАТЬ ЗАЩИТНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ, ЕСЛИ ТАКОВОЕ ИМЕЕТСЯ В НАЛИЧИИ
4.	ИЗВЛЕЧЬ ДАННЫЙ ПРЕДМЕТ Внимание: Не двигать кресло электрическим или механическим способом, пытаясь извлечь данный предмет.
5.	ПРИ ПОЯВЛЕНИИ ДЫМА ИЛИ ПЛАМЕНИ

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

	Выполнить действия, предусмотренные процедурами для случая «ПОЖАР/ДЫМ ОТ БАТАРЕИ/PED»
6.	ПОСЛЕ ПОСАДКИ В СЛЕДУЮЩЕМ ПУНКТЕ НАЗНАЧЕНИЯ Следовать порядку действия после инцидента.

е) Пожар, связанный с опасными грузами

Этап	Действия экипаж
1.	ВЫЯВИТЬ ПРЕДМЕТ, ЯВЛЯЮЩИЙСЯ ИСТОЧНИКОМ ОПАСНОСТИ <i>Примечание. Возможно, что данный предмет (источник пожара) сразу выявить не удастся. В этом случае следует перейти к этапу 2, а уже затем попытаться выявить его.</i> Внимание: Во избежание телесных повреждений от вспышки огня рекомендуется не открывать подвергнутый воздействию огня багаж при наличии каких-либо признаков дыма или пламени.
2.	ВЫПОЛНИТЬ ДЕЙСТВИЯ СОГЛАСНО УСТАНОВЛЕННОМУ ПОРЯДКУ ПОЖАРОТУШЕНИЯ а) Найти и задействовать соответствующий огнетушитель. б) Найти и задействовать применимые в данной ситуации индивидуальные средства защиты. в) По возможности переместить пассажиров из опасной зоны. г) Уведомить КВС/других членов кабинного экипажа. <i>Примечание. В случае многочленного экипажа соответствующие действия должны предприниматься одновременно.</i>
3.	ОТКЛЮЧИТЬ ЭЛЕКТРОПИТАНИЕ а) Отключить электропитание данного устройства, если это допустимо по соображениям безопасности. б) В случае необходимости отключить электропитание от кресла. в) В случае необходимости проследить за тем, чтобы остальные электрические розетки оставались обесточенными. Внимание: Не пытаться извлечь батарею из устройства.
4.	ОБЛИТЬ УСТРОЙСТВО ВОДОЙ (ИЛИ ДРУГОЙ НЕВОСПЛАМЕНЯЮЩЕЙСЯ ЖИДКОСТЬЮ) <i>Примечание: при попадании на горячую батарею жидкость может превратиться в пар.</i>
5.	ОСТАВИТЬ УСТРОЙСТВО НА СВОЕМ МЕСТЕ И СЛЕДИТЬ ЗА ЛЮБЫМ ПОВТОРНЫМ ВОСПЛАМЕНЕНИЕМ а) При повторном появлении дыма или пламени повторить действия, предусмотренные для этапа 2, а затем этапа 4. Внимание:

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

	- Не пытаться брать в руки или перемещать устройство. - Не накрывать или не помещать устройство в замкнутое пространство. - Не использовать для его охлаждения лед или сухой лед.
6.	КОГДА УСТРОЙСТВО ОСТЫЛО (например, приблизительно через 10-15 минут): a) Найти подходящий пустой контейнер. b) Заполнить контейнер водой (или др. невоспламеняющейся жидкостью) с тем, чтобы поместить в него данное устройство. c) Используя защитные средства поместить данное устройство в контейнер и полностью погрузить его в воду (или др. невоспламеняющуюся жидкость). d) Убрать и предохранить (по возможности) контейнер от проливания.
7.	СЛЕДИТЬ ЗА УСТРОЙСТВОМ И ОКРУЖАЮЩЕЙ ЕГО ЗОНОЙ ДО КОНЦА ПОЛЕТА
8.	ПОСЛЕ ПОСАДКИ В СЛЕДУЮЩЕМ ПУНКТЕ НАЗНАЧЕНИЯ a) Следовать порядку действия, предусмотренному эксплуатантом на период после инцидента.

f) Просыпка или утечка опасных грузов

Этап	Действия экипаж
1.	УВЕДОМИТЬ КВС/ДРУГИХ ЧЛЕНОВ КАБИННОГО ЭКИПАЖА
2.	ВЫЯВИТЬ ПРЕДМЕТ, ЯВЛЯЮЩИЙСЯ ИСТОЧНИКОМ ОПАСНОСТИ
3.	ПОДГОТОВИТЬ АВАРИЙНЫЙ КОМПЛЕКТ И ДРУГИЕ ПОЛЕЗНЫЕ ПРЕДМЕТЫ
4.	НАДЕТЬ РЕЗИНОВЫЕ ПЕРЧАТКИ И ДЫМОЗАЩИТНЫЙ КАПЮШОН
5.	ПЕРЕМЕСТИТЬ ПАССАЖИРОВ ИЗ ДАННОЙ ЗОНЫ И РАЗДАТЬ ИМ ВЛАЖНЫЕ ПОЛОТЕНЦА ИЛИ КУСКИ ТКАНИ
6.	ПОМЕСТИТЬ ПРЕДМЕТЫ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЕ СОБОЙ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ, В ПОЛИЭТИЛЕНОВЫЕ МЕШКИ
7.	УБРАТЬ ПОЛИЭТИЛЕНОВЫЕ МЕШКИ НА ВРЕМЕННОЕ ХРАНЕНИЕ
8.	ОБРАЩАТЬСЯ С ЗАГРЯЗНЕННЫМИ ПОДУШКАМИ КРЕСЕЛ/ЧЕХЛАМИ КАК С ПРЕДМЕТАМИ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИМИ СОБОЙ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ
9.	НАКРЫТЬ МЕСТО ПРОСЫПКИ (УТЕЧКИ) НА КОВРЕ/ПОЛУ
10.	РЕГУЛЯРНО ПРОВОДИТЬ ОСМОТР УБРАННЫХ ПРЕДМЕТОВ/ЗАГРЯЗНЕННЫХ ПРЕДМЕТОВ МЕБЕЛИ
11.	ПОСЛЕ ПОСАДКИ В СЛЕДУЮЩЕМ ПУНКТЕ НАЗНАЧЕНИЯ a) Следовать порядку действия после инцидента.

3. Процедуры для кабинного экипажа на случай инцидентов, связанных с опасными грузами, в пассажирской кабине во время полета

Этап	Действия экипаж
Первоначальные действия	
1.	УВЕДОМИТЬ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА
2.	ВЫЯВИТЬ ПРЕДМЕТ, ЯВЛЯЮЩИЙСЯ ПРИЧИНОЙ ИНЦИДЕНТА

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

В случае пожара	
1.	ИСПОЛЬЗОВАТЬ СТАНДАРТНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ/ВЫЯСНИТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОДЫ
В случае просыпки или утечки:	
1.	ПОДГОТОВИТЬ АВАРИЙНЫЙ КОМПЛЕКТ ИЛИ ДРУГИЕ ПРИГОДНЫЕ ПРЕДМЕТЫ
2.	НАДЕТЬ РЕЗИНОВЫЕ ПЕРЧАТКИ И ПРОТИВОДЫМНУЮ НАКИДКУ ИЛИ ПРОТИВОДЫМНУЮ МАСКУ - ПОРТАТИВНЫЙ КИСЛОРОДНЫЙ ПРИБОР
3.	ПЕРЕМЕСТИТЬ ПАССАЖИРОВ ИЗ ПОРАЖЕННОЙ ЗОНЫ И РАЗДАТЬ ИМ УВЛАЖНЕННЫЕ ПОЛОТЕНЦА ИЛИ КУСКИ ТКАНИ
4.	ПОМЕСТИТЬ ПРЕДМЕТ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЙ СОБОЙ ОПАСНЫЙ ГРУЗ, В ПОЛИЭТИЛЕНОВЫЕ МЕШКИ
5.	УБРАТЬ ПОЛИЭТИЛЕНОВЫЕ МЕШКИ НА ВРЕМЕННОЕ ХРАНЕНИЕ
6.	С ЗАГРЯЗНЕННЫМИ СИДЕНИЯМИ КРЕСЕЛ/ЧЕХЛАМИ СЛЕДУЕТ ОБРАЩАТЬСЯ КАК С ПРЕДМЕТОМ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИМ СОБОЙ ОПАСНЫЙ ГРУЗ
7.	НАКРЫТЬ МЕСТО ПРОСЫПКИ (УТЕЧКИ) НА КОВРЕ/ПОЛУ
8.	РЕГУЛЯРНО ПРОВОДИТЬ ОСМОТР ПРЕДМЕТОВ, УБРАННЫХ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ/ЗАГРЯЗНЕННЫХ ПРЕДМЕТОВ МЕБЕЛИ
После посадки	
1.	УВЕДОМИТЬ НАЗЕМНЫЙ ПЕРСОНАЛ О ПРЕДМЕРЕ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩЕМ СОБОЙ ОПАСНЫЙ ГРУЗ, И МЕСТЕ ЕГО ХРАНЕНИЯ
2.	СДЕЛАТЬ СООТВЕТСТВУЮЩУЮ ЗАПИСЬ В ЖУРНАЛЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

4. Расширенные процедуры для кабинного экипажа на случай инцидентов, связанных с опасными грузами, в пассажирской кабине во время полета

Этап	Действия экипаж
Первоначальные действия	
1.	УВЕДОМИТЬ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА Следует немедленно уведомить командира воздушного судна о том, что произошел инцидент, связанный с опасными грузами, и сообщать ему информацию о всех предпринятых действиях и их результатах. Важно, чтобы бортпроводники и члены летного экипажа согласовывали свои действия, и чтобы каждый член экипажа был полностью информирован о действиях и намерениях других членов экипажа.
2.	ВЫЯВИТЬ ПРЕДМЕТ, ЯВЛЯЮЩИЙСЯ ПРИЧИНОЙ ИНЦИДЕНТА Попросить соответствующего пассажира указать предмет и сообщить о связанных с ним видах опасности. Пассажир может быть в состоянии сообщить некоторую информацию о существующей опасности (видах опасности) и возможных мерах по предотвращению инцидента. Если пассажир в состоянии указать предмет, необходимо обратиться к разделу 5 за информацией относительно

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00
	соответствующего практического действия в аварийной обстановке. Если на борту воздушного судна имеется лишь один бортпроводник, следует проконсультироваться с командиром воздушного судна относительно целесообразности привлечения пассажиров к устранению инцидента.	
В случае пожара		
1.	ИСПОЛЬЗОВАТЬ СТАНДАРТНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ/ВЫЯСНИТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОДЫ Для ликвидации пожара необходимо использовать стандартные аварийные процедуры. Как правило, в отношении просыпки (утечки) или при наличии паров воду применять не следует, поскольку она может способствовать распространению площади просыпки (утечки) или увеличению скорости парообразования. При использовании водяных огнетушителей следует также учесть возможность наличия электрооборудования.	
В случае просыпки или утечки:		
1.	ПОДГОТОВИТЬ АВАРИЙНЫЙ КОМПЛЕКТ ИЛИ ДРУГИЕ ПРИГОДНЫЕ ПРЕДМЕТЫ В случае наличия подготовить для использования при устранении просыпки или утечки аварийный комплект или следующие предметы: - запас бумажных полотенец или газет, или другой абсорбирующей бумаги, или ткани (например, чехлы для сидений, подголовники для кресел); - бытовые терморукавицы или, при наличии, огнезащитные рукавицы; - по крайней мере два больших полиэтиленовых мешка для мусорных урн; и - по крайней мере три полиэтиленовых пакета меньших размеров, аналогичных тем, которые используются в бесполкинных магазинах или барах, а при отсутствии таких пакетов - гигиенические пакеты.	
2.	НАДЕТЬ РЕЗИНОВЫЕ ПЕРЧАТКИ И ПРОТИВОДЫМНУЮ НАКИДКУ ИЛИ ПРОТИВОДЫМНУЮ МАСКУ - ПОРТАТИВНЫЙ КИСЛОРОДНЫЙ ПРИБОР Во всех случаях перед тем, как прикасаться к вызывающим подозрение предметам, следует защитить руки. Удобным средством защиты могут явиться огнезащитные рукавицы или бытовые терморукавицы с надетыми поверх них полиэтиленовыми пакетами. При устранении инцидента, связанного с наличием огня, паров или дыма, следует во всех случаях носить газонепроницаемые дыхательные приборы.	
3.	ПЕРЕМЕСТИТЬ ПАССАЖИРОВ ИЗ ПОРАЖЕННОЙ ЗОНЫ И РАЗДАТЬ ИМ УВЛАЖНЕННЫЕ ПОЛОТЕНЦА ИЛИ КУСКИ ТКАНИ При оказании помощи пассажирам в условиях наличия дыма или паров, заполняющих пассажирскую кабину, не следует предусматривать использование медицинских масок с портативными кислородными баллонами или выпадающих масок системы снабжения пассажиров кислородом, поскольку через клапаны или отверстия в таких масках будут вдыхаться значительные количества паров или дыма. Более эффективным средством оказания помощи пассажирам в условиях наличия дыма или паров, заполняющих окружающее пространство, является использование увлажненного полотенца или куска ткани, закрывающих рот и нос. Увлажненное полотенце или ткань выполняют роль фильтра и более эффективны	



	для использования в этих целях, чем сухое полотенце или ткань. Бортпроводникам следует предпринять незамедлительные действия в том случае, если количество дыма или паров увеличивается, а также переместить пассажиров из пораженной зоны и, при необходимости, снабдить их увлажненными полотенцами или кусками ткани, а также дать им указание дышать через увлажненные полотенца или куски ткани.
4.	ПОМЕСТИТЬ ПРЕДМЕТ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЙ СОБОЙ ОПАСНЫЙ ГРУЗ, В ПОЛИЭТИЛЕНОВЫЕ МЕШКИ <i>Примечание. В случае просыпки известных или предположительно опасных грузов в порошкообразной форме:</i> - ничего не трогать; - не использовать огнегасящий состав или воду; - закрыть пораженное место мешками из полиэтилена или другого пластика и одеялами; - изолировать данное место до тех пор, пока воздушное судно не совершит посадку. При наличии аварийного комплекта В случае полной уверенности в том, что данный предмет не создаст осложнений, может быть принято решение не убирать его. В большинстве случаев, однако, лучше удалить соответствующий предмет с использованием процедуры, описанной ниже. Предмет следует поместить в полиэтиленовый мешок следующим образом: - подготовить два мешка, завернув их края и поставив на пол; - поместить предмет в первый мешок таким образом, чтобы его закрывающее устройство или место утечки из его упаковки находилось сверху; - снять резиновые перчатки, стараясь не прикасаться к их зараженной поверхности; - поместить резиновые перчатки во второй мешок; - закрыть первый мешок, сжав его, чтобы удалить лишний воздух; - закрутить свободный конец и завязать его жгутом для мешка достаточно туго, чтобы обеспечить безопасность, но не слишком туго, чтобы сохранялась возможность выравнивания давления; - поместить первый мешок (содержащий предмет) во второй мешок, в котором уже находятся резиновые перчатки, и аналогичным образом завязать верхний конец мешка, как это было сделано в отношении первого мешка. При отсутствии аварийного комплекта Взять предмет и поместить его в полиэтиленовый мешок. Убедиться, что емкость, содержащая опасные грузы, находится в вертикальном положении или место утечки направлено вверх. Используя бумажные полотенца, газеты и т.п., обработать место просыпки (утечки), убедившись в том, что не возникает какой-либо реакции между материалом, используемым для обработки, и опасными грузами. Поместить использованные полотенца и т.п. в другой полиэтиленовый мешок. Положить использовавшиеся для защиты рук перчатки и пакеты либо в отдельный небольшой полиэтиленовый мешок, либо в мешок с использованными полотенцами. Если дополнительные мешки отсутствуют, положить



	использованные полотенца, перчатки и т.п. в тот же мешок, где находится предмет. Плотнo завязать мешки, удалив из них воздух, таким образом, чтобы обеспечить безопасность, но не слишком туго, чтобы сохранялась возможность выравнивания давления.
5.	УБРАТЬ ПОЛИЭТИЛЕНОВЫЕ МЕШКИ НА ВРЕМЕННОЕ ХРАНЕНИЕ Если на борту воздушного судна имеется ящик для хранения продуктов или напитков, необходимо освободить его от содержимого и поставить на пол дверцей вверх. Поместите мешок (мешки), содержащий предмет и все использованные полотенца и т.п., в данный ящик и закройте дверцу. Поместите ящик или, при отсутствии ящика, мешок (мешки) как можно дальше от кабины экипажа и пассажиров. Когда подходящим местом хранения является кухня или туалет, следует решить вопрос о помещении ящика или мешка (мешков) в одно из этих помещений, если они не расположены в непосредственной близости от кабины экипажа. При наличии возможностей используйте кухню или туалет, расположенные в хвостовой части воздушного судна, однако не помещайте ящик или мешок (мешки) рядом с герметичной перегородкой или стеной фюзеляжа. При использовании кухни ящик или мешок (мешки) могут быть помещены в пустой контейнер для урн. При использовании туалета ящик может быть помещен на полу, а мешок (мешки) можно положить в пустой контейнер для мусора. Дверь в туалет следует запереть снаружи. На герметизированном воздушном судне при использовании туалета система вентиляции будет удалять пары за борт и они не смогут достичь пассажиров. Однако, если воздушное судно не герметизировано, положительное давление в туалете, препятствующее проникновению паров в пассажирскую кабину, может отсутствовать. При перемещении ящика следует обеспечивать, чтобы дверца находилась сверху, а при перемещении мешка необходимо следить за тем, чтобы емкость, содержащая опасные грузы, находилась в вертикальном положении, или место утечки находилось сверху. В какое бы место не помещался ящик или мешок (мешки), их необходимо надежно закреплять с целью обеспечить неподвижность и держать предмет в вертикальном положении. Убедитесь, что ящик или мешки не будут препятствовать высадке с воздушного судна.
6.	С ЗАГРЯЗНЕННЫМИ СИДЕНИЯМИ КРЕСЕЛ/ЧЕХЛАМИ СЛЕДУЕТ ОБРАЩАТЬСЯ КАК С ПРЕДМЕТОМ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИМ СОБОЙ ОПАСНЫЙ ГРУЗ Сидения, спинки кресел или другие предметы мебели, которые загрязнены в результате просыпки (утечки), следует снять и поместить во вкладыш для большого мусорного ящика или другой полиэтиленовый мешок вместе с любыми другими пакетами, которыми они были первоначально закрыты. Их следует убрать для хранения таким же образом, как вызвавший инцидент предмет, представляющий собой опасный груз.
7.	НАКРЫТЬ МЕСТО ПРОСЫПКИ (УТЕЧКИ) НА КОВРЕ/ПОЛУ Накрыть место просыпки (утечки) на ковре или предметах мебели мешками для мусора или другими имеющимися полиэтиленовыми мешками (пакетами). Если таковые отсутствуют, то следует использовать вывернутые наизнанку гигиенические пакеты таким образом, чтобы их пластиковая часть закрывала зону просыпки (утечки), или использовать покрытые пластиком карточки с

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

	инструкциями о действиях в аварийной обстановке. Ковер, загрязненный в результате просыпки (утечки) вещества, которое по-прежнему выделяет пары, несмотря на то, что оно было закрыто, следует, по возможности, скатать и положить во вкладыш для большого мусорного ящика или другой полиэтиленовый мешок. Последний следует поместить в мусорный ящик и хранить по возможности либо в туалете, либо на кухне, расположенных в хвостовой части воздушного судна. Если убрать ковер невозможно, его следует накрыть вкладышем для большого мусорного ящика или полиэтиленовыми пакетами и т.п., а также использовать дополнительные мешки для уменьшения выделения паров.
8.	РЕГУЛЯРНО ПРОВОДИТЬ ОСМОТР ПРЕДМЕТОВ, УБРАННЫХ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ/ЗАГРЯЗНЕННЫХ ПРЕДМЕТОВ МЕБЕЛИ Любые опасные грузы, загрязненные предметы мебели или оборудование, которые были убраны и помещены на хранение в целях безопасности, необходимо подвергать регулярному осмотру.
После посадки	
1.	УВЕДОМИТЬ НАЗЕМНЫЙ ПЕРСОНАЛ О ПРЕДМЕТЕ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩЕМ СОБОЙ ОПАСНЫЙ ГРУЗ, И МЕСТЕ ЕГО ХРАНЕНИЯ После прибытия принять необходимые меры для того, чтобы указать наземному персоналу место, где хранится данный предмет. Сообщите всю имеющуюся информацию о данном предмете.
2.	СДЕЛАТЬ СООТВЕТСТВУЮЩУЮ ЗАПИСЬ В ЖУРНАЛЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ Сделать запись в журнале технического обслуживания воздушного судна о необходимости проведения соответствующих мероприятий по обслуживанию и пополнения или замены использованного аварийного комплекта или какого-либо оборудования воздушного судна.

5. Таблица практических действий и перечень опасных грузов с указанием справочных номеров практических действий

Описания практических действий в аварийной обстановке на борту воздушного судна, приведенные ниже, представляют собой инструктивный материал для членов экипажа на случай возникновения в полете инцидента, который связан или может быть связан с конкретным грузовым местом или местами, содержащими опасные грузы.

После выявления такого грузового места необходимо найти соответствующую ей запись в письменном уведомлении командиру воздушного судна об опасных грузах. Кодовое обозначение применимого практического действия может быть указано в данном уведомлении, а в противном случае его можно найти, используя надлежащее отгрузочное наименование или номер по списку ООН, указанный в уведомлении, а также путем использования алфавитного или порядкового перечней опасных грузов.

Кодовое обозначение практического действия, присвоенное какому-либо виду опасных грузов, состоит из числа с добавлением одной или двух букв. Что касается таблицы практических действий в аварийной обстановке, то каждый номер

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

практического действия соответствует строке, содержащей информацию относительно опасности, связанной с данным веществом, а также инструкции относительно действий, которые следует предпринять.

Буквенный код практического действия приводится отдельно в таблице практических действий; он указывает на другие возможные виды опасности, присущие данному веществу. В некоторых случаях инструкции, соответствующие номерам практических действий, могут быть дополнительно уточнены информацией, приводимой в отношении буквенного кода (кодов) практического действия.

Практические действия в аварийной обстановке на борту воздушного судна.						
1. Выполнить соответствующие действия в аварийной обстановке на борту воздушного судна. 2. Рассмотреть практическую возможность срочной посадки. 3. Осуществить практические действия, описанные в таблице ниже.						
№ практического действия	Характер основных последствий	Опасность для воздушного судна	Опасность для лиц, находящихся на борту	Действия при просыпке или утечке	Действия при борьбе с пожаром	Дополнительные замечания
1.	Взрыв может вызвать разрушение конструкции	Пожар и/или взрыв	В соответствии с буквенным обозначением (обозначениями) практического действия	Использовать 100 % кислород, не курить	Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества. Использовать стандартные правила борьбы с пожаром	Возможна внезапная разгерметизация
2.	Газ, невоспламеняющийся; давление может создать угрозу при пожаре	Минимальная	В соответствии с буквенным обозначением (обозначениями) практического действия	Использовать 100 % кислород; установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции	Использовать 100 % кислород; установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции	Возможна внезапная разгерметизация

		Руководство по организации наземного обслуживания			РД-03-006 от 29.12.2023	
					Ред.03 Рев.00	
				для буквенных обозначения А, I, или Р практических действий	для буквенных обозначения А, I, или Р практических действий	
3.	Легковоспламеняющееся жидкое или твердое вещество	Пожар и/или взрыв	Дым, пары и повышение температуры, а также в соответствии с буквенным обозначением (обозначениями) практического действия	Использовать 100 % кислород; установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции; не курить; отключить ненужное электрооборудование	Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества. Не использовать воду в отношении грузов с буквенным обозначением "W" практического действия.	Возможна внезапная разгерметизация
4.	Самовозгорающееся или пиротическое вещество при соприкосновении в воздухе	Пожар и/или взрыв	Дым, пары и повышение температуры, а также в соответствии с буквенным обозначением (обозначениями) практического действия	Использовать 100 % кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции.	Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества. Не использовать воду в отношении грузов с буквенным обозначением "W" практического действия	Возможна внезапная разгерметизация, отключить ненужное электрооборудование при наличии грузов с буквенным обозначением "F" или "H" практических действий
5.	Окислитель; может вызвать возгорание других веществ, может взорваться в условиях повышения температуры при пожаре	Пожар и/или взрыв возможно повреждение от коррозии	Раздражение слизистой оболочки глаз и носоглотки, поражение кожи при контакте	Использовать 100 % кислород, установить и поддерживать максимальный уровень	Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества. Не использовать воду в отношении	Возможна внезапная разгерметизация

		Руководство по организации наземного обслуживания				РД-03-006 от 29.12.2023
						Ред.03 Рев.00
				вентиляции	грузов с буквенным обозначением "W" практического действия	
6.	Токсическое вещество; может вызвать смертельный исход при вдыхании, попадании в пищевой тракт или поглощении кожей	Загрязнение токсическим жидким или твердым веществом	Сильная токсичность, последствия которой могут проявиться позже	Использовать 100 % кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции. Не прикасаться без перчаток	Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества. Не использовать воду в отношении грузов с буквенным обозначением "W" практического действия	Возможна внезапная разгерметизация. Отключить ненужное электрооборудование при наличии грузов с буквенным обозначением "F" или "H" практически действий
7.	Радиоактивное излучение от поврежденных или незранированных упаковок	Загрязнение просыпанным (пролитым) радиоактивным веществом	Воздействие радиации, возможное заражение персонала	Не передвигать упаковки, избегать контакта	Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества	Вызвать квалифицированного специалиста для встречи ВС
8.	Коррозионное вещество; пары вызывают увечья при вдыхании или контакте с кожей	Возможно повреждение от коррозии	Раздражение слизистой оболочки глаз и носоглотки, поражение кожи при контакте	Использовать 100 % кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции. Не прикасаться без перчаток	Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества. Не использовать воду в отношении грузов с буквенным обозначением "W" практического действия	Возможна внезапная разгерметизация. Отключить ненужное электрооборудование при наличии грузов с буквенным обозначением "F" или "H"

		Руководство по организации наземного обслуживания			РД-03-006 от 29.12.2023	
					Ред.03 Рев.00	
					действия	практически х действий
9.	Отсутствие каких-либо опасных последствий общего характера	В соответствии с буквенным обозначением (обозначениями) практического действия	В соответствии с буквенным обозначением (обозначениями) практического действия	Использовать 100 % кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции для буквенных обозначений "А" практического действия	Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества	Нет
10.	Легко воспламеняющийся газ. Значительная опасность возгорания при наличии любого источника зажигания	Пожар и /или взрыв	Дым, пары и повышение температуры , а также в соответствии и с буквенным обозначением практического действия	Использовать 100 % кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции, не курить, отключить ненужное электрооборудование	Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества	Возможна внезапная разгерметизация
11.	Инфекционные вещества могут поразить людей или животных при вдыхании, попадании в пищевой тракт или поглощении через слизистую	Загрязнение инфекционными веществами	Последующее инфицирование людей или животных	Не прикасаться. Минимальный уровень рециркуляции и вентиляции в	Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества. Не использовать воду в	Вызвать квалифицированного специалиста для встречи ВС

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

	оболочку или открытую рану			пораженном месте	отношении грузов с буквенным обозначением "Y" практического действия	
12.	Пожар, повышение температуры, дым, токсичные и легковоспламеняющиеся пары	Пожар и/или взрыв	Дым, пары, повышение температуры	Использовать 100% кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции	Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества. Не использовать воду	Возможна внезапная разгерметизация; принять решение о выполнении и экстренной посадки

Буквенное обозначение практического действия	Дополнительная опасность
A	Анестезирующее вещество
C	Коррозионное вещество
E	Взрывчатое вещество
F	Воспламеняющееся вещество
H	Легковоспламеняющееся вещество
I	Раздражающее/слезоточивое вещество
L	Прочие виды опасности незначительны или отсутствуют
M	Намагниченный материал
N	Вредное вещество
P	Токсичное вещество (яд)
S	Самовозгорающееся или пиротормное вещество
W	При соприкосновении с водой выделяет ядовитый или легковоспламеняющийся газ
X	Окислитель
Y	В зависимости от типа инфекционного вещества соответствующей национальной полномочный орган может потребовать подвергать отдельных лиц, животных, груз и ВС карантину
Z	Противопожарная система грузовых отсеков воздушного судна может оказаться не в состоянии погасить или сдержать пожар. Принять решение о выполнении экстренной посадки
* Токсическое вещество обозначает то же что и яд	

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

6. Расследование авиационных происшествий и инцидентов с опасными грузами

Авиапредприятие немедленно сообщает государственным органам в области авиации (Авиационным администрациям) о всех инцидентах на ВС Авиапредприятия, связанных с перевозкой опасных грузов.

Расследование авиационных происшествий и инцидентов с опасными грузами производится в соответствии с Федеральными авиационными правилами (ПРАПИ-98) и другими действующими нормативными документами



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

ПРИЛОЖЕНИЕ 14 Таблица практических действий

№ кода действия	Характер основных последствий	Опасность для ВС	Опасность для людей	Действия при просыпке или утечке	Действия при пожаре	Дополнительные замечания
1.	Взрыв может вызвать разрушения	Пожар и/или взрыв	В соответствии с буквой кода действия	Использовать 100% кислород, не курить	Все имеющиеся огнегасящие вещества; использовать стандартные правила борьбы с пожаром	Возможна внезапная разгерметизация
2.	Газ, не воспламеняющийся	Минимальная	В соответствии с буквой кода действия	Использовать 100% кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции для буквенных обозначений «А», «I» или «Р» практических действий	Все имеющиеся огнегасящие вещества; использовать стандартные правила борьбы с пожаром	Возможна внезапная разгерметизация
3.	Легковоспламеняющееся жидкое или твердое вещество	Пожар и/или взрыв	Дым, пары, повышение температуры и в соответствии с буквой кода действия	Использовать 100% кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции, не курить, отключить ненужное электрооборудование	Все имеющиеся огнегасящие вещества; не использовать воду в отношении грузов с обозначением «W» практического действия	Возможна внезапная разгерметизация
4.	Самовозгорающееся или пирогорное вещество при соприкосновении с воздухом	Пожар и/или взрыв	Дым, пары, повышение температуры и в соответствии с буквой кода действия	Использовать 100% кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции	Все имеющиеся огнегасящие вещества; не использовать воду в отношении грузов с обозначением «W» практического действия	Возможна внезапная разгерметизация, отключить ненужное электрооборудование при наличии грузов с буквенным обозначением «F» или «H» практического действия
5.	Окислитель, может вызвать возгорание других веществ или взрыв при повышении температуры	Пожар и/или взрыв, возможна коррозия	Дым, пары, повышение температуры и в соответствии с буквой кода действия	Использовать 100% кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции	Все имеющиеся огнегасящие вещества; не использовать воду в отношении грузов с обозначением «W» практического действия	Возможна внезапная разгерметизация
6.	Яд, может вызвать смерть при попадании внутрь тела или на кожу	Загрязнение ядовитым жидким или твердым веществом	Сильное отравление, последствия которого могут появиться позже	Использовать 100% кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции, не прикасаться без перчаток	Все имеющиеся огнегасящие вещества; не использовать воду в отношении грузов с обозначением «W» практического действия	Возможна внезапная разгерметизация, отключить ненужное электрооборудование при наличии грузов с буквенным обозначением «F» или «H» практического действия
7.	Радиоактивное излучение	Загрязнение просыпанным радиоактивным веществом (пролитым)	Воздействие радиации, возможно заражение персонала	Не передвигать упаковки, избегать контакта	Все имеющиеся огнегасящие вещества	Вызвать квалифицированного специалиста для встречи ВС
8.	Коррозионное вещество	Возможен ущерб от коррозии	Раздражение слизистой оболочки глаз и носоглотки, повреждение кожи при контакте	Использовать 100% кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции, не прикасаться без перчаток	Все имеющиеся огнегасящие вещества; не использовать воду в отношении грузов с обозначением «W» практического действия	Возможна внезапная разгерметизация, отключить ненужное электрооборудование при наличии грузов с буквенным обозначением «F» или «H» практического действия
9.	Опасные последствия маловероятны	В соответствии с буквой кода действия	В соответствии с буквой кода действия	Использовать 100% кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции для буквенных обозначений «А» практического действия	Все имеющиеся огнегасящие вещества	Нет
10.	Легковоспламеняющийся газ, значительная опасность возгорания	Пожар и/или взрыв	Дым, пары и повышение температуры, а также в соответствии с буквенным обозначением практического действия	Использовать 100% кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции, не курить, отключить ненужное электрооборудование	Все имеющиеся огнегасящие вещества	Возможна внезапная разгерметизация

Буква кода действия	Дополнительная опасность	Буква кода действия	Дополнительная опасность
A	Анестезирующее вещество	M	Магнитный материал
C	Коррозионное вещество	N	Вредное вещество
E	Взрывчатое вещество	P	Токсично (яд)
F	Воспламеняющееся вещество	S	Самовозгорающееся или пирогорное вещество
H	Легковоспламеняющееся вещество	W	При соприкосновении с водой выделяет токсичный или легковоспламеняющийся газ
I	Раздражающее/слезоточивое вещество	X	Окисляющее вещество
L	Прочие виды опасности незначительны или отсутствуют		

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ПРИЛОЖЕНИЕ 15

Применение ПОЖ тип I, II, IV

Таблица 1

ПРИМЕНЕНИЕ СМЕСЕЙ ПОЖ Тип I с ВОДОЙ (МИНИМАЛЬНЫЕ КОНЦЕНТРАЦИИ) В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ТНВ Рекомендации FAA по применению смесей ПОЖ SAE Тип I

Температура наружного воздуха ТНВ ¹ °C (°F)	Одноэтапная обработка (удаление СЛО/ предотвращение обледенения)	Двухэтапная обработка	
		I этап: Удаление СЛО	II этап: Предотвращение обледенения ²
0°C (32°F) и выше	ТЗ подогретой смеси ПОЖ/воды должна быть как минимум на 10°C (18°F) ниже ТНВ	Подогретая вода или подогретая смесь ПОЖ и воды	ТЗ подогретой смеси ПОЖ/вода должна быть как минимум на 10°C(18°F) ниже ТНВ
Ниже 0°C (32°F) до МТП		ТЗ подогретой смеси ПОЖ и воды равно ТНВ или ниже	

¹⁾ Жидкости не должны использоваться при температурах ниже минимальной температуры их применения (МТП).

²⁾ Для того, чтобы применяемая на первой ступени жидкость замерзла обычно требуется 3 минуты. (В некоторых условиях это время может быть более 3 минут,но возможно и меньше в условиях тяжелых осадков, холодных температур, или для критических поверхностей, изготовленных из композитных материалов.При необходимости, вторая ступень выполняется от зоны к зоне).

Примечания:

- Эта таблица применима для определения времени защитного действия при использовании ПОЖ типа I в любых условиях, в том числе активного образования инея. Если время защитного действия не требуется, на выходе из форсунки температура ПОЖ 60 °C (140 °F) желательна;
- Если требуется время защитного действия, температура воды или смеси жидкость / вода должны быть не менее 60 °C (140 °F) на выходе из сопла. Верхний предел температуры не должен превышать рекомендации производителей ПОЖ и ВС;
- Для использования времени защитного действия ПОЖ тип I во всех условиях, включая активное образования инея, дополнительно требуется минимум 1 л / м² (2 галлон/100 фут².) нагретой ПОЖ типа I. Смесь должна

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

быть применена на поверхности после того, как все замороженные загрязнения будут удалены.

Это увеличение необходимо чтобы нагревать поверхность, а тепло дает значительный вклад к времени защитного действия ПОЖ I. Требуемая защита может быть обеспечена с использованием I-ступенчатого метода с применением большего количества ПОЖ, чем строго необходимо, чтобы просто удалить все замороженном загрязнения (требуемое дополнительное количество ПОЖ указано выше);

– Минимальная температура применения (МТП) ПОЖ I типа должна быть выше: а) минимальной температуры при которой ПОЖ прошла тест на аэродинамическую пригодность для ВС данного типа ВС, при которой жидкость прошла испытание аэродинамический пригодности для данного типа самолета;

б) фактической точки замерзания жидкости плюс буфер точки замерзания 10°C (18 °F).

Предупреждение:

Температура поверхности крыла может быть ниже ТНВ. Если это условие установлено, может потребоваться более концентрированная смесь ПОЖ и воды (больше гликоля) для обеспечения достаточного температурного резерва ТЗ.

Таблица 2

ПРИМЕНЕНИЕ ПОЖ ТИП II, ТИП IV И ИХ СМЕСИ С ВОДОЙ (МИНИМАЛЬНЫЕ КОНЦЕНТРАЦИИ) В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ТНВ

Рекомендации FAA по применению ПОЖ SAE Тип II и Тип IV (концентрации в % от объема)

Температура наружного воздуха ТНВ ¹⁾ °C (°F)	Концентрация смеси неразбавленной ПОЖ и воды (% ПОЖ/% воды)		
	Одноэтапная обработка (удаление СЛО/предотвращение обледенения)	Двухэтапная обработка	
		1 этап: Удаление СЛО	II этап: Предотвращение обледенения ²⁾
0°C (32°F) и выше	100/0, 75/25 или 50/50 подогретая ³ смесь ПОЖ Тип II или IV/воды	Подогретая вода или подогретая смесь ПОЖ Тип I, II или IV/воды	100/0, 75/25 или 50/50 подогретая или не подогретая смесь ПОЖ Тип II или IV/воды
Ниже 0°C (32°F) до -3°C (27°F)	100/0, 75/25 или 50/50 Подогретая ³ смесь ПОЖ Тип II или IV/воды	Подогретая смесь ПОЖ Тип I, II или IV/вода, при этом ТЗ равна ТНВ или ниже	100/0, 75/25 или 50/50 подогретая или не подогретая смесь ПОЖ Тип II или IV/воды

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023	
		Ред.03 Рев.00	
ниже -3°C (27°F) до -14°C (7°F)	100/0 или 75/25 Подогретая ³ смесь ПОЖ Тип II или IV/воды	Подогретая смесь ПОЖ Тип I, II, III или IV/вода, при этом ТЗ смеси должна быть равна ТНВ или ниже	100/0 или 75/25 подогретая или не подогретая смесь ПОЖ Тип II или IV/воды
Ниже -14°C (7°F) до МТП	100/0 подогретая ³ ПОЖ Тип II или IV	Подогретая смесь ПОЖ Тип I, II или IV с водой, при этом ТЗ смеси равна ТНВ или ниже	100/0 подогретая или не подогретая ПОЖ Тип II или IV

ПОЖ должны применяться при температурах выше их минимальной температуры применения (МТП). На первом этапе не должны использоваться жидкости при температуре ниже их температуры замерзания. Следует рассмотреть возможность применения ПОЖ Тип I и Тип-III, когда ПОЖ Тип II или IV не могут быть применены в соответствии с их минимальной температурой применения. Минимальная температура применения (МТП) для конкретных ПОЖ Тип II или IV должна быть выше:

а) минимальной температуры, при которой ПОЖ соответствует требованиям теста на аэродинамическую пригодность для соответствующего типа ВС,

б) температуры замерзания ПОЖ плюс буфер для температуры замерзания ПОЖ 7°C (13°F).

Необходимо проводить до начала замерзания ПОЖ, применённой на 1-м этапе обработки, обычно не позже чем через 3 минуты. (в некоторых условиях это время может быть дольше чем 3 минуты, но потенциально меньше при интенсивных осадках, более низкой температуре или если критические поверхности выполнены из композитных материалов. Если это необходимо второй этап может производиться участок за участком).

Чистые поверхности ВС могут быть обработаны не подогретой ПОЖ Тип II или Тип IV

Примечание:

Для подогретых жидкостей температура не ниже 60°C (140°F) на выходе из форсунки желательна.

Максимальная температура ПОЖ не должна превышать пределы, рекомендуемые производителями жидкости и ВС.

Температура поверхности крыла может отличаться и в некоторых случаях быть ниже ТНВ. В этих условиях следует применять более концентрированную смесь ПОЖ и воды (больше гликоля).

Для исключения замерзания смеси запрещается применение 50 % смеси ПОЖ Тип II или IV с водой на холодное мокрое крыло для предотвращения обледенения, на которое указывает наличие инея и льда на нижней поверхности крыла в зоне топливных баков.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Недостаточное количество ПОЖ, особенно на 2-м этапе двухэтапной обработки, может вызвать существенное сокращение времени защитного действия ПОЖ, особенно когда смесь ПОЖ Тип I и воды используется на 1-м этапе обработки ВС двухэтапной процедуры.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ПРИЛОЖЕНИЕ 16

«Время защитного действия ПОЖ Тип I, II, IV ISO»

Таблица 1А. Рекомендации по времени защитного действия (holdovertime) смеси ПОЖ Тип I и воды в зависимости от погодных условий и ТНВ для критических поверхностей, состоящих преимущественно из алюминия.

Приблизительное время защитного действия в различных погодных условиях (час:мин)

ТНВ ^{1,2} °C (°F)	Приблизительное время защитного действия в различных погодных условиях (часы: мин)							
	Замерзающий туман или кристаллы льда	Очень легкий снег/ зернистый снег/ снежная крупа ^{3,4}	Легкий снег/ зернистый снег/ снежная крупа ^{3,4}	Умеренный снег/ зернистый снег/ снежная крупа ³	Замерзающая морось ⁵	Легкий замерзающий дождь	Дождь на переохлажденном крыле ⁶	Другие ⁷
-3°C и выше (27°F и выше)	0:11 - 0:17	0:18 - 0:22	0:11 - 0:18	0:06 - 0:11	0:09 - 0:13	0:02 - 0:05	0:02 - 0:05	Данные отсутствуют
ниже -3 до -6°C (ниже 27 до 21°F)	0:08 - 0:13	0:14 - 0:17	0:08 - 0:14	0:05 - 0:08	0:05 - 0:09	0:02 - 0:05		
ниже -6 до -10°C (ниже 21 до 14°F)	0:06 - 0:10	0:11 - 0:13	0:06 - 0:11	0:04 - 0:06	0:04 - 0:07	0:02 - 0:05		
ниже -10°C (ниже 14°F)	0:05 - 0:09	0:07 - 0:08	0:04 - 0:07	0:02 - 0:04				

¹ Смесь ПОЖ Тип I и воды следует выбирать таким образом, чтобы температура ее замерзания была как минимум на 10°C (18°F) ниже ТНВ.

² При обеспечении условия соблюдения наименьшей температуры использования (МТП).

³ Для определения интенсивности снегопада следует использовать Таблицу 4 «Интенсивность снегопада в зависимости от преобладающей видимости»

⁴ В условиях очень легкого или легкого снега с легким дождем, следует использовать данные для времени защитного действия, указанные для условий «легкий замерзающий дождь».

⁵ Включает слабую, среднюю и сильную замерзающую морось. Если определить условия «замерзающая морось» невозможно, необходимо использовать время защитного действия ПОЖ для условий «легкий замерзающий дождь».

⁶ Данные о времени защитного действия для температуры ТНВ ниже 0°C (32°F) отсутствуют.

⁷ К другим условиям относятся: сильный снег, ледяная крупа, замерзающий дождь средней и большой интенсивности, лёгкий град и град.

Предупреждение: Ответственность за применение данных таблицы остается за оператором.

Время защитного действия сократится в сложных погодных условиях. Обильные интенсивные осадки или высокое содержание влаги, сильный ветер или струя газов от работающего двигателя ВС могут сократить время защитного действия до уровня ниже

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

минимального, указанного в таблице. Время защитного действия может также сократиться в условиях, когда температура поверхности ВС ниже ТНВ.

ПОЖ, которые использованы для ПОЗ ВС на земле, не предназначены и не обеспечивают защиту ВС от обледенения в полете.

Эта таблица должна использоваться только для планирования взлёта и должна использоваться только совместно с проведением предстартового осмотра ВС.

Таблица 1Б. Рекомендации по времени защитного действия (holdovertime) смеси ПОЖ Тип I и воды в зависимости от погодных условий и ТНВ для критических поверхностей, состоящих преимущественно из композитных материалов

Приблизительное время защитного действия в различных погодных условиях (час:мин)

ТНВ ^{1,2} °C (°F)	Приблизительное время защитного действия в различных погодных условиях (часы: мин)							
	Замерзающий туман или кристаллы льда	Очень легкий снег/ зернистый снег/ снежная крупа ^{3,4}	Легкий снег/ зернистый снег/ снежная крупа ^{3,4}	Умеренный снег/ зернистый снег/ снежная крупа ³	Замерзающая морось ⁵	Легкий замерзающий дождь	Дождь на переохлажденном крыле ⁶	Другие ⁷
-3°C и выше (27°F и выше)	0:09 - 0:16	0:12 - 0:15	0:06 - 0:12	0:03 - 0:06	0:08 - 0:13	0:02 - 0:05	0:01 - 0:05	Данные отсутствуют
ниже -3 до -6°C (ниже 27 до 21°F)	0:06 - 0:08	0:11 - 0:13	0:05 - 0:11	0:02 - 0:05	0:05 - 0:09	0:02 - 0:05		
ниже -6 до -10°C (ниже 21 до 14°F)	0:04 - 0:08	0:09 - 0:12	0:05 - 0:09	0:02 - 0:05	0:04 - 0:07	0:02 - 0:05		
ниже -10°C (ниже 14°F)	0:04 - 0:07	0:07 - 0:08	0:04 - 0:07	0:02 - 0:04				

¹ Смесь ПОЖ Тип I и воды следует выбирать таким образом, чтобы температура её замерзания была как минимум на 10°C (18°F) ниже ТНВ.
² При обеспечении условия соблюдения наименьшей температуры использования (МТП).
³ Для определения интенсивности снегопада следует использовать Таблицу 4 «Интенсивность снегопада в зависимости от преобладающей видимости»
⁴ В условиях очень лёгкого или лёгкого снега с лёгким дождём, следует использовать данные для времени защитного действия, указанные для условий «лёгкий замерзающий дождь».
⁵ Включает слабую, среднюю и сильную замерзающую морось. Если определить условия «замерзающая морось» невозможно, необходимо использовать время защитного действия ПОЖ для условий «лёгкий замерзающий дождь».
⁶ Данные о времени защитного действия для температуры ТНВ ниже 0°C (32°F) отсутствуют.
⁷ К другим условиям относятся: сильный снег, ледяная крупа, замерзающий дождь средней и большой интенсивности, лёгкий град и град.

Предупреждение:

- Ответственность за применение данных таблицы остаётся за оператором.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

• Время защитного действия сократится в сложных погодных условиях. Обильные интенсивные осадки или высокое содержание влаги, сильный ветер или струя газов от работающего двигателя ВС могут сократить время защитного действия до уровня ниже минимального, указанного в таблице. Время защитного действия может также сократиться в условиях, когда температура поверхности ВС ниже ТНВ.

- ПОЖ, которые использованы для ПОЗ ВС на земле, не предназначены и не обеспечивают защиту ВС от обледенения в полёте.
- Эта таблица должна использоваться только для планирования взлёта и должна использоваться только совместно с проведением предстартового осмотра ВС.

Таблица 2. Общие рекомендации по времени защитного действия (holdovertime) ПОЖ Тип IV
Приблизительное время защитного действия в различных погодных условиях (час:мин)

Температура наружного воздуха ¹ °C (°F)	Концентрация смеси неразбавленной ПОЖ /воды (%/%)	Замерзающий туман или кристаллы льда	Очень легкий снег/ зернистый снег/ снежная крупа ^{2,3}	Легкий снег/ зернистый снег/ снежная крупа ^{2,3}	Умеренный снег/ зернистый снег/ снежная крупа ²	Замерзающая морось ⁴	Легкий замерзающий дождь	Дождь на холодное мокрое крыло ⁵	Другие ⁶	
-3 °C и выше (27 °F и выше)	100/0	1:15 - 2:40	2:20 - 2:45	1:10 - 2:20	0:35 - 1:10	0:40 - 1:30	0:25 - 0:40	0:08 - 1:10		
	75/25	1:25 - 2:40	2:05 - 2:25	1:15 - 2:05	0:40 - 1:15	0:50 - 1:20	0:30 - 0:45	0:09 - 1:15		
	50/50	0:30 - 0:55	1:00 - 1:10	0:25 - 1:00	0:10 - 0:25	0:15 - 0:40	0:09 - 0:20			
ниже -3 до -8 °C (ниже 27 до 18 °F)	100/0	0:20 - 1:35	1:50 - 2:20	0:55 - 1:50	0:30 - 0:55	0:25 - 1:20	0:20 - 0:25			
	75/25	0:30 - 1:20	1:50 - 2:10	1:00 - 1:50	0:30 - 1:00	0:20 - 1:05	0:15 - 0:25			
ниже -8 до -14 °C (ниже 18 до 7 °F)	100/0	0:20 - 1:35	1:20 - 1:40	0:45 - 1:20	0:25 - 0:45	0:25 - 1:20 ⁷	0:20 - 0:25 ⁷			
	75/25	0:30 - 1:20	1:40 - 2:00	0:45 - 1:40	0:20 - 0:45	0:20 - 1:05 ⁷	0:15 - 0:25 ⁷			
ниже -14 до -18 °C (ниже 7 до 0 °F)	100/0	0:20 - 0:40	0:30 - 0:45	0:09 - 0:30	0:02 - 0:09	Предупреждение: данные отсутствуют				
ниже -18 до -25 °C (ниже 0 до -13 °F)	100/0	0:20 - 0:40 ⁸	0:10 - 0:20 ⁸	0:03 - 0:10 ⁸	0:01 - 0:03 ⁸					
ниже -25 °C до МТП (ниже -13 °F до МТП)	100/0	0:20 - 0:40 ⁸	0:07 - 0:10 ⁸	0:02 - 0:07 ⁸	0:00 - 0:02 ⁸					



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

¹При обеспечении условия соблюдения наименьшей температуры использования (МТП). Следует применять ПОЖ Тип I при невозможности использования ПОЖ Тип IV.

² Для определения интенсивности снегопада следует использовать Таблицу 4 «Интенсивность снегопада в зависимости от преобладающей видимости»

³В условиях очень легкого или легкого снега с легким дождем, следует использовать данные для времени защитного действия, указанные для условий «легкий замерзающий дождь».

⁴Включает слабую, среднюю и сильную замерзающую морось. Если определить условия «замерзающая морось» невозможно, необходимо использовать время защитного действия ПОЖ для условий «легкий замерзающий дождь».

⁵ Данные о времени защитного действия для ТНВ 0°С (32° F) и ниже отсутствуют.

⁶К другим условиям относятся: сильный снег, ледяная крупа, замерзающий дождь средней и большой интенсивности, лёгкий град и град.(FAA HOLDOVER TIME GUIDELINES таблица 39 представляет допустимое время защиты для условий выпадения ледяных гранул и слабого града).

⁷ Данные о времени защитного действия для ТНВ -10°С (14° F) и ниже отсутствуют.

⁸Если минимальная температура применения ПОЖ неизвестна, время защитного действия для ТНВ -22,5°С (-8,5° F) и ниже не применяется.

Предупреждение: Ответственность за применение данных таблицы остается за оператором.

Время защитного действия сократится в сложных погодных условиях. Обильные интенсивные осадки или высокое содержание влаги, сильный ветер или струя газов от работающего двигателя ВС могут сократить время защитного действия до уровня ниже минимального, указанного в таблице. Время защитного действия может также сократиться в условиях, когда температура поверхности ВС ниже ТНВ.

ПОЖ, которые использованы для ПОЗ ВС на земле, не предназначены и не обеспечивают защиту ВС от обледенения в полете.

Эта таблица должна использоваться только для планирования взлёта и должна использоваться только совместно с проведением предстартового осмотра ВС.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Таблица 2.1. Рекомендации по времени защитного действия (holdovertime) ПОЖ Тип IV «CLARIANT MAX FLIGHT 04»

Приблизительное время защитного действия в различных погодных условиях (час:мин)

Температура наружного воздуха ¹ °C (°F)	Концентрация смеси неразбавленной ПОЖ/воды (%/%)	Замерзающий туман или кристаллы льда	Очень легкий снег/ зернистый снег/ снежная крупа ^{2,3}	Легкий снег/ зернистый снег/ снежная крупа ^{2,3}	Умеренный снег/ зернистый снег/ снежная крупа ²	Замерзающая морось ⁴	Легкий замерзающий дождь	Дождь на холодное мокрое крыло ⁵	Другие ⁶
-3 °C и выше (27° F и выше)	100/0	2:40-4:00	3:00-3:00	2:45-3:00	1:25 - 2:45	2:00 - 2:00	1:10 - 1:30	0:20 - 2:00	Предупреждение: Нет рекомендаций по времени защитного действия.
Ниже -3 до -8° C (Ниже 27 до 18° F)	100/0	0:50-2:30	3:00-3:00	1:40-3:00	0:50 - 1:40	0:25 - 1:30	0:20 - 0:40		
Ниже -8 до -14° C (Ниже 18 до 7° F)	100/0	0:50-2:30	2:20-2:50	1:10-2:20	0:35 - 1:10	0:25 - 1:30 ⁷	0:20 - 0:40 ⁷		
Ниже -14 до -18° C (Ниже 7 до 0° F)	100/0	0:20-0:45	0:30-0:45	0:09-0:30	0:06 - 0:20				
Ниже -18 до -23.5° C (Ниже 0 до - 10.3° F)	100/0	0:20-0:45	0:10-0:20	0:03-0:10	0:01 - 0:03				

¹При обеспечении условия соблюдения наименьшей температуры использования (МТП). Следует применять ПОЖ Тип I при невозможности использования ПОЖ Тип IV.

² Для определения интенсивности снегопада следует использовать Таблицу 4 «Интенсивность снегопада в зависимости от преобладающей видимости»

³В условиях очень легкого или легкого снега с легким дождем, следует использовать данные для времени защитного действия, указанные для условий «легкий замерзающий дождь».

⁴Включает слабую, среднюю и сильную замерзающую морось. Если определить условия «замерзающая морось» невозможно, необходимо использовать время защитного действия ПОЖ для условий «легкий замерзающий дождь».

⁵ Данные о времени защитного действия для THW 0° C (32° F) и ниже отсутствуют.

⁶К другим условиям относятся: сильный снег, ледяная крупа, замерзающий дождь средней и большой интенсивности, лёгкий град и град.(FAA HOLDOVER TIME GUIDELINES таблица 39 представляет допустимое время защиты для условий выпадения ледяных гранул и слабого града).

⁷ Данные о времени защитного действия для THW -10° C (14° F) и ниже отсутствуют.

¹При обеспечении условия соблюдения наименьшей температуры использования (МТП). Следует применять ПОЖ Тип I при невозможности использования ПОЖ Тип IV.

² Для определения интенсивности снегопада следует использовать Таблицу 4 «Интенсивность снегопада в зависимости от преобладающей видимости»

³В условиях очень легкого или легкого снега с легким дождем, следует использовать данные для времени защитного действия, указанные для условий «легкий замерзающий дождь».

⁴Включает слабую, среднюю и сильную замерзающую морось. Если определить условия «замерзающая морось» невозможно, необходимо использовать время защитного действия ПОЖ для условий «легкий замерзающий дождь».

⁵ Данные о времени защитного действия для THB 0 °C (32 °F) и ниже отсутствуют.

⁶К другим условиям относятся: сильный снег, ледяная крупа, замерзающий дождь средней и большой интенсивности, лёгкий град и град. (FAA HOLDOVER TIME GUIDELINES таблица 39 представляет допустимое время защиты для условий выпадения ледяных гранул и слабого града).

⁷ Данные о времени защитного действия для THB -10 °C (14 °F) и ниже отсутствуют.

Предупреждение: Ответственность за применение этих данных несет исполнитель.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Время защитного действия сократится в сложных погодных условиях. Обильные интенсивные осадки или высокое содержание влаги, сильный ветер или струя газов от работающего двигателя ВС могут сократить время защитного действия до уровня ниже минимального, указанного в таблице. Время защитного действия может также сократиться в условиях, когда температура поверхности ВС ниже ТНВ.

Таблица 2.2. Рекомендации по времени защитного действия (holdovertime) ПОЖ Тип IV «CLARIANT MAX FLIGHT 04»

Приблизительное время защитного действия в различных погодных условиях (час:мин)

Температура наружного воздуха ¹ °C (°F)	Концентрация смеси неразбавленной ПОЖ Тип II/ вода (%/%)	Замерзающий туман или кристаллы льда	Очень легкий снег/ зернистый снег/снежная круп ^{2,3}	Легкий снег/ зернистый снег/снежная круп ^{2,3}	Умеренный снег/ зернистый снег/ снежная круп ²	Замерзающая морось ⁴		Легкий замерзающий дождь	Дождь на холодное мокрое крыло ⁵
-3°C и выше (27°F и выше)	100/0	3:05 - 4:00	3:00 - 3:00	1:45 - 3:00	1:00 - 1:45	1:25 - 2:00		0:55 - 1:10	0:09 - 2:00
ниже -3 до -8°C (ниже 27 до 18°F)	100/0	1:45 - 3:55	2:30 - 3:00	1:25 - 2:30	0:50 - 1:25	1:10 - 2:00		0:55 - 1:30	Предупреждение: данные отсутствуют
ниже -8 до -14°C (ниже 18 до 7°F)	100/0	1:45 - 3:55	2:10 - 2:35	1:15 - 2:10	0:40 - 1:15	1:10 - 2:00 ⁷		0:55 - 1:30 ⁷	
ниже -14 до -18°C (ниже 7 до 0°F)	100/0	0:35 - 1:25	0:50 - 1:05	0:25 - 0:50	0:10 - 0:25				
ниже -18 до -25°C (ниже 0 до -13°F)	100/0	0:35 - 1:25	0:40 - 0:55	0:15 - 0:40	0:05 - 0:15				
ниже -25 до -28,5°C (ниже -13 до -19°F)	100/0	0:35 - 1:25	0:25 - 0:35	0:08 - 0:25	0:02 - 0:08				



Руководство по организации наземного обслуживания

РД-03-006
от 29.12.2023

Ред.03 Рев.00

¹При обеспечении условия соблюдения наименьшей температуры использования (МТП). Следует применять ПОЖ Тип I при невозможности использования ПОЖ Тип IV.

² Для определения интенсивности снегопада следует использовать Таблицу 4 «Интенсивность снегопада в зависимости от преобладающей видимости»

³В условиях очень легкого или легкого снега с легким дождем, следует использовать данные для времени защитного действия, указанные для условий «легкий замерзающий дождь».

⁴Включает слабую, среднюю и сильную замерзающую морось. Если определить условия «замерзающая морось» невозможно, необходимо использовать время защитного действия ПОЖ для условий «легкий замерзающий дождь».

⁵ Данные о времени защитного действия для ТНВ 0°С (32° F) и ниже отсутствуют.

⁶К другим условиям относятся: сильный снег, ледяная крупа, замерзающий дождь средней и большой интенсивности, лёгкий град и град. (FAAHOLDVERTIMEGUIDELINES таблица 39 представляет допустимое время защиты для условий выпадения ледяных гранул и слабого града).

⁷ Данные о времени защитного действия для ТНВ -10°С (14° F) и ниже отсутствуют.

Предупреждение: Ответственность за применение данных таблицы остается за оператором.

Время защитного действия сократится в сложных погодных условиях. Обильные интенсивные осадки или высокое содержание влаги, сильный ветер или струя газов от работающего двигателя ВС могут сократить время защитного действия до уровня ниже минимального, указанного в таблице. Время защитного действия может также сократиться в условиях, когда температура поверхности ВС ниже ТНВ.

ПОЖ, которые использованы для ПОЗ ВС на земле, не предназначены и не обеспечивают защиту ВС от обледенения в полете.

Эта таблица должна использоваться только для планирования взлёта и должна использоваться только совместно с проведением предстартового осмотра ВС.

ТАБЛИЦА 2.3 Рекомендации по времени защитного действия (holdover time) ПОЖ Тип IV «CLARIANT MAX FLIGHT SNEG»
Приблизительное время защитного действия в различных погодных условиях (час:мин)

Температура наружного воздуха ¹ °C (°F)	Концентрация смеси неразбавленной ПОЖ Тип II/ вода (%/%)	Замерзающий туман или кристаллы льда	Очень легкий снег/ зернистый снег/ снежная крупа ^{2,3}	Легкий снег / зернистый снег/ снежная крупа ^{2,3}	Умеренный снег/ зернистый снег/ снежная крупа ²	Замерзающая морось ⁴	Легкий замерзающий дождь	Дождь на холодное мокрое крыло ⁵	Другие	
-3 °C и выше (27° F и выше)	100/0	2:25 - 4:00	3:00 - 3:00	1:40 - 3:00	0:55 - 1:40	2:00 - 2:00	0:50 - 1:40	0:20 - 1:30		
	75/25	4:00 - 4:00	2:25 - 2:50	1:30 - 2:25	0:55 - 1:30	1:30 - 2:00	1:05 - 1:20	0:15 - 1:45		
	50/50	1:30 - 3:30	1:45 - 2:20	0:45 - 1:45	0:20 - 0:45	0:35 - 1:10	0:15 - 0:30			
ниже -3 до -8 °C (ниже 27 до 18° F)	100/0	0:45 - 2:20	2:25 - 2:55	1:20 - 2:25	0:45 - 1:20	0:30 - 1:25	0:25 - 0:40			
	75/25	0:30 - 1:25	1:55 - 2:15	1:10 - 1:55	0:45 - 1:10	0:20 - 1:05	0:20 - 0:40			
ниже -8 до -14 °C (ниже 18 до 7° F)	100/0	0:45 - 2:20	2:05 - 2:30	1:10 - 2:05	0:40 - 1:10	0:30 - 1:25 ⁷	0:25 - 0:40 ⁷			
	75/25	0:30 - 1:25	1:40 - 2:00	1:00 - 1:40	0:40 - 1:00	0:20 - 1:05 ⁷	0:20 - 0:40 ⁷			
ниже -14 до -18 °C (ниже 7 до 0° F)	100/0	0:20 - 0:50	0:30 - 0:45	0:09 - 0:30	0:02 - 0:09	Предупреждение: данные отсутствуют				
ниже -18 до -25 °C (ниже 0 до -13° F)	100/0	0:20 - 0:50	0:10 - 0:20	0:03 - 0:10	0:01 - 0:03					
ниже -25 до -29 °C (ниже-13 до -20° F)	100/0	0:20 - 0:50	0:07 - 0:10	0:02 - 0:07	0:00 - 0:02					

¹При обеспечении условия соблюдения наименьшей температуры использования (МТП). Следует применять ПОЖ Тип I при невозможности использования ПОЖ Тип IV.

² Для определения интенсивности снегопада следует использовать Таблицу 4 «Интенсивность снегопада в зависимости от преобладающей видимости»

³В условиях очень легкого или легкого снега с легким дождем, следует использовать данные для времени защитного действия, указанные для условий «легкий замерзающий дождь».

⁴Включает слабую, среднюю и сильную замерзающую морось. Если определить условия «замерзающая морось» невозможно, необходимо использовать время защитного действия ПОЖ для условий «легкий замерзающий дождь».

⁵ Данные о времени защитного действия для THB 0 °C (32 °F) и ниже отсутствуют.

⁶К другим условиям относятся: сильный снег, ледяная крупа, замерзающий дождь средней и большой интенсивности, лёгкий град и град. (FAA HOLD-OVER TIME GUIDELINES таблица 39 представляет допустимое время защиты для условий выпадения ледяных гранул и слабого града).

⁷ Данные о времени защитного действия для THB -10 °C (14 °F) и ниже отсутствуют.

Предупреждение: Ответственность за применение этих данных несет исполнитель.

Предупреждение: Время защитного действия сократится в сложных погодных условиях. Обильные интенсивные осадки или высокое содержание влаги, сильный ветер или струя газов от работающего двигателя ВС могут сократить время защитного действия до

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

уровня ниже минимального, указанного в таблице. Время защитного действия может также сократиться в условиях, когда $темпр000000+0$ тура поверхности ВС ниже ТНВ.

Таблица 3. Рекомендации по времени защитного действия (holdovertime) ПОЖ Тип I, II, III, IV при условиях

Температура наружноговоздуха ^{1,2,3} °C (°F)	Тип I	Температура наружного воздуха ^{2,3} °C (°F)	Концентрация ПОЖ/вода (%/%)	Тип II	Тип III ⁴	Тип IV
-1 °C и выше (30 °F и выше)	0:45 (0:35) ⁵	-1 °C и выше (30 °F и выше)	100/0	8:00	2:00	12:00
			75/25	5:00	1:00	5:00
			50/50	3:00	0:30	3:00
ниже -1 до -3 °C (ниже 30 до 27 °F)		ниже -1 до -3 °C (ниже 30 до 27 °F)	100/0	8:00	2:00	12:00
			75/25	5:00	1:00	5:00
			50/50	1:30	0:30	3:00
ниже -3 до -10 °C (ниже 27 до 14 °F)		ниже -3 до -10 °C (ниже 27 до 14 °F)	100/0	8:00	2:00	10:00
			75/25	5:00	1:00	5:00
ниже -10 до -14 °C (ниже 14 до 7 °F)		ниже -10 до -14 °C (ниже 14 до 7 °F)	100/0	6:00	2:00	6:00
			75/25	1:00	1:00	1:00
ниже -14 до -21 °C (ниже 7 до -6 °F)		ниже -14 до -21 °C (ниже 7 до -6 °F)	100/0	6:00	2:00	6:00
ниже -21 до -25 °C (ниже -6 до -13 °F)		ниже -21 до -25 °C (ниже -6 до -13 °F)	100/0	2:00	2:00	4:00
ниже -25 °C до МТП (ниже -13 °F до МТП)		ниже -25 °C (ниже -13 °F)	100/0	Данные отсутствуют		

¹ Смесь ПОЖ Тип I/вода должна быть выбрана с таким расчетом, чтобы температура замерзания смеси была не менее чем на 10°C (18°F) ниже ТНВ.

² При обеспечении условия соблюдения наименьшей температуры использования (МТП).

³ Колебания температуры наружного воздуха (ТНВ) в течение обработки могут быть значительными, для определения времени защитного действия необходимо использовать самое низкое значение температуры ТНВ, зафиксированное в момент между ПОЗ ВС и временем взлета.

⁴ Для того, чтобы использовать таблицу времени защитного действия для ПОЖ Тип III при активном образовании инея, должно быть известно название жидкости. ПОЖ AllClearAeroClear MAX должна применяться неподогретой.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

⁵ Значение в скобках указано для поверхностей ВС, изготовленных преимущественно или полностью из композитных материалов

Предупреждение: Ответственность за применение данных таблицы остается за оператором.

ПОЖ, которые использованы для ПОЗ ВС на земле, не предназначены и не обеспечивают защиту ВС от обледенения в полете.

Эта таблица должна использоваться только для планирования взлёта и должна использоваться только совместно с проведением предстартового осмотра ВС.

Таблица 4. Интенсивность снегопада в зависимости от преобладающей видимости

Время суток	Температура наружного воздуха		Дальность видимости в метрах									
	°C	°F	≥ 4000	3200	2800	2400	2000	1600	1200	800	≤ 400	
День	-1 и ниже	30 и ниже	Очень легкий	Очень легкий	Очень легкий	Легкий	Легкий	Легкий	Умеренный	Умеренный	Обильный	Интенсивность снегопада
	-1 и выше	30 и выше	Очень легкий	Легкий	Легкий	Легкий	Легкий	Умеренный	Умеренный	Обильный	Обильный	
Ночь	-1 и ниже	30 и ниже	Очень легкий	Легкий	Легкий	Умеренный	Умеренный	Умеренный	Умеренный	Обильный	Обильный	
	-1 и выше	30 и выше	Очень легкий	Легкий	Умеренный	Умеренный	Умеренный	Умеренный	Обильный	Обильный	Обильный	
Примечание 1: Данная таблица приведена для определения интенсивности снегопада. Метод основан на техническом отчете «Оценка интенсивности снегопада на основе дальности видимости» Rasmussen, и соавт., Журнал прикладной метеорологии, октябрь 1999 года. Примечание 2: Данная таблица используется совместно с таблицами времени защитного действия ПОЖ Тип I, IV (1, 1а, 2, 2.1, 2.2, 2.3,). Примечание 3: Использование дальности видимости посадочных огней ВПП (RVR) не допускается для определения видимости для данной таблицы Примечание 4: Некоторые метеосводки METARS содержат мачтовую дальность видимости так же как и видимость на поверхности. Когда видимость на поверхности доступна из официального источника, такого как METAR, или в основном сообщении или в примечании в разделе (“RMK”) предпочтительно использовать уровень видимости на поверхности. Примечание 5: Если используется информация не из метеосводки METAR, дальность видимости необходимо округлить до меньшего значения в приведенной Таблице.												
Обильный снегопад - Внимание! Время защитного действия не применяется												

ПРИЛОЖЕНИЕ 17

ОСОБЕННОСТИ ОБРАБОТКИ ВС РАЗЛИЧНЫХ ТИПОВ

Схема поэтапного выполнения ПОЗ ВС с расположением двигателей
на крыле

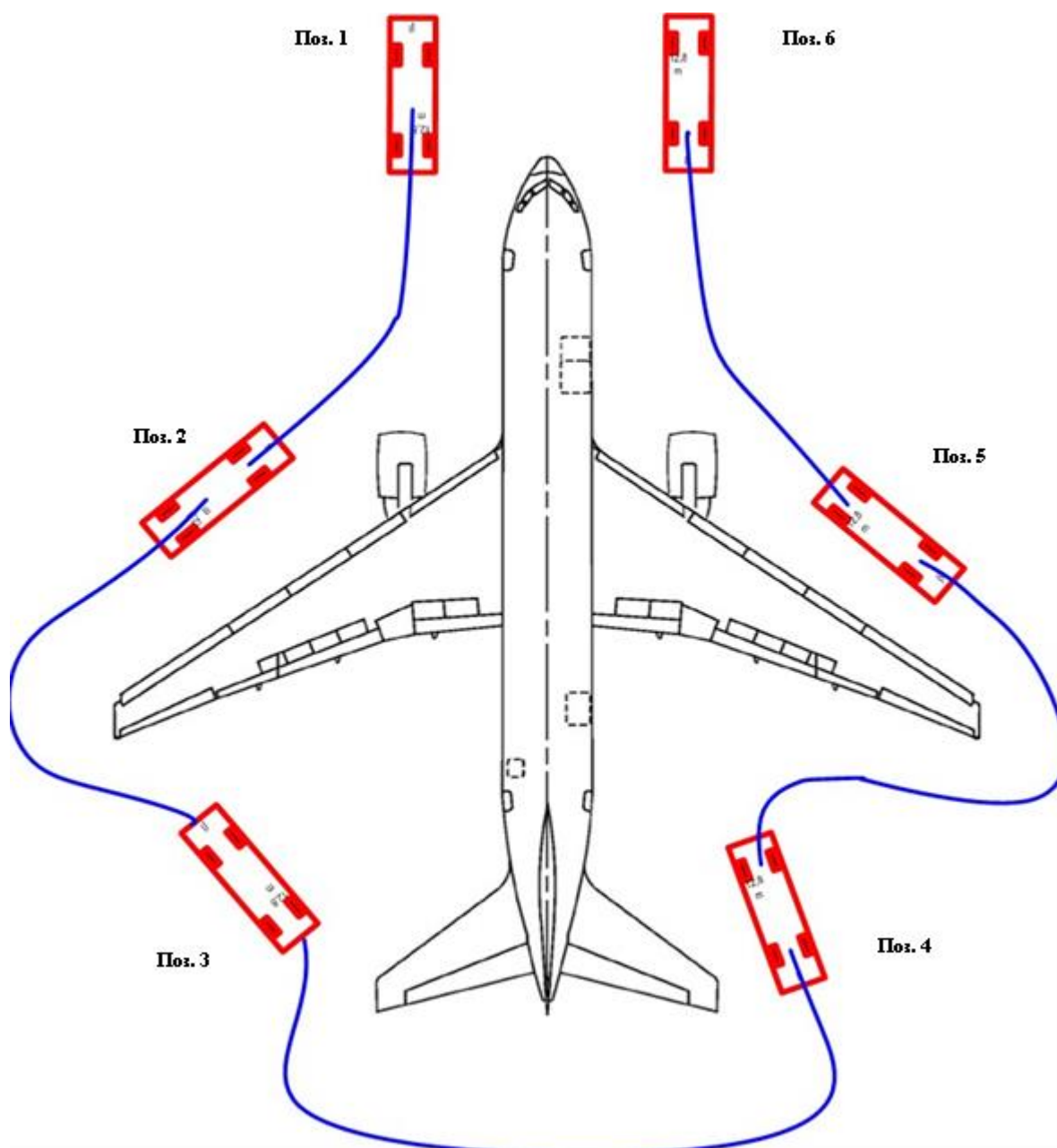
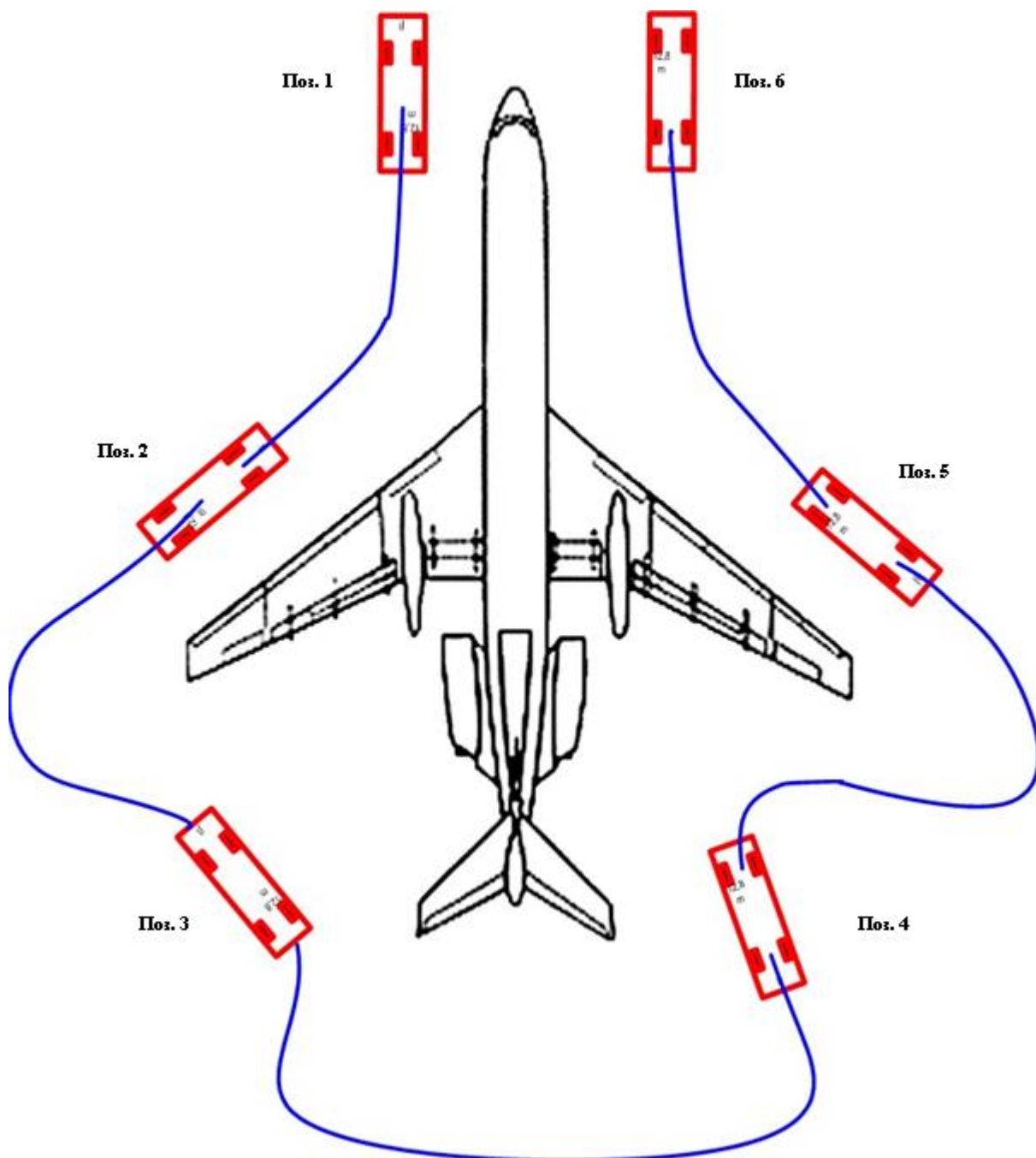


**Схема поэтапного выполнения ПОЗ ВС с расположением двигателей в
хвостовой части**



	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ПРИЛОЖЕНИЕ 18

Рекомендованное минимальное количество ПОЖ для противообледенительной защиты ВС.

Количество ПОЖ в значительной степени зависит от преобладающих условий во время выполнения ПОЗ. Погодные условия, такие как сильные ветры, будут оказывать эффект на то, сколько противообледенительной жидкости достигнет поверхностей ВС. Другие элементы, влияющие на соответствие количества ПОЖ фактически необходимому для обработки поверхности, могут быть: струи газов реактивного двигателя, дистанция распыления, техника распыления, видимость, окраска жидкости и наличие на данной поверхности жидкости, оставшейся после первого этапа обработки. Кроме того, специфические свойства используемой ПОЖ могут оказывать влияние на количество ПОЖ, необходимое для распыления.

В таблице ниже приведены рекомендуемые минимумы для этапа защиты от обледенения (второй этап двухэтапной обработки) в благоприятных условиях. Количества ПОЖ, упомянутые здесь, даны только в качестве ориентира, при выполнении ПОЗ должны быть приняты во внимание текущие условия. Данные значения включают буфер, зависящий от типа ВС, для учета необходимой степени распыления в целях достижения достаточного слоя жидкости. Фактическое количество используемой жидкости должно быть увеличено в неблагоприятных условиях. Зоны поверхности вертикального стабилизатора и верхней части фюзеляжа здесь не упомянуты. Необходимо обратиться к производителю и/или авиакомпании-оператору ВС для получения рекомендаций по обработке этих зон. В случае если указанные ниже значения находятся в противоречии с инструкциями производителя ВС, предпочтение отдается инструкциям производителя ВС.

Предупреждение Поверхности ВС 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.

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

Рекомендуемое количество ПОЖ по типам ВС при различных процедурах ПОО

Производитель	Тип	Категория	Рекомендуемые минимумы (литры)		
			Крыло	Хвост	Крыло+Хвост
Антонов	АН-12	D	180	50	230
Антонов	АН-74	C	140	40	180
Антонов	АН-148-100B				
Bae	ATP	B	120	30	140
Bae	Jetstream 31	B	40	20	60
Bae	Jetstream 41	B	50	20	70
Bae Systems	146	C	110	40	150
Bae Systems	AVRO RJ 70/85/100	C	110	40	150
Beech	1900 D	B	50	20	70
Beech	Beechjet 400 A	B	40	10	50
Beech	King Air 350	B	50	20	70
Beech	King Air B200	B	50	10	60
Beech	King Air C90B/C90SE	B	50	10	60
Bombardier	DHC-8 DASH 8 Q100/200	C	80	20	100
Bombardier	DHC-8 DASH 8 Q400	C	90	30	120
Bombardier	Learjet 31 A	B	40	10	50
Bombardier	LearJet 45	B	50	10	60
Bombardier	LearJet 60	B	40	10	50
Cessna	525 Citation CJ1	B	40	10	50
Cessna	525 Citation CJ2	B	40	20	60
Cessna	550 Citation Bravo	B	50	20	70
Cessna	560 Encore	B	40	20	60
Cessna	560 Excel	B	60	20	80
Cessna	680 Citation Sovereign	B	70	20	90

		Руководство по организации наземного обслуживания			РД-03-006 от 29.12.2023
					Ред.03 Рев.00
Cessna	750 Citation X	B	80	20	100
Dassault	Falcon 2000	B	80	30	110
Dassault	Falcon 50 EX	B	70	30	100
Dassault	Falcon 900B/C,EX	B	80	30	100
EADS	ATR-42	C	80	20	100
EADS	ATR-72	C	90	20	110
Embraer	120 Brasilia	B	60	20	80
Embraer	ERJ 190/195	C	140	40	180
Embraer	ERJ-145	B	80	20	100
Embraer	ERJ-170/175	C	110	40	150
Fairchild	Dornier 328 JET	B	60	20	80
Fairchild	Dornier 728 JET	C	110	30	140
Fokker	100	C	140	40	180
Fokker	27	C	100	30	130
Fokker	50	C	100	30	130
Fokker	70	C	140	40	180
Fokker	F28 Fellowship	C	120	30	150
Gulfstream Aerospace	IV.SP, IV-MPA and IV-B	C	130	30	160
Hawker	800 XP	B	60	20	80
Hawker	Horizon	B	80	30	110
IAI	1125 Astra SPX	B	50	20	70
IAI	Galaxy	B	50	20	70

		Руководство по организации наземного обслуживания			РД-03-006 от 29.12.2023
					Ред.03 Рев.00
Илюшин	Ил-114	C	115	34	149
Let	L410	B	60	20	70
Let	L610G	C	80	20	100
Lockheed	Galaxy C-5	F	720	120	840
Lockheed	Hercules C-130J	D	220	50	270
Mitsubishi	MU-2J	B	30	10	40
Raytheon	Premier 1	B	40	10	50
Saab	2000	C	80	30	110
Saab	340B	B	70	20	90
Shorts	330	C	70	20	90
Shorts	360	C	70	20	90
Sino	Swearinger SJ30-2	B	30	10	40
ХАС	МА-60	C	110	40	140
Яковлев	Як-40	C	100	40	140
Яковлев	Як-42D	D	210	40	250

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ПРИЛОЖЕНИЕ 19

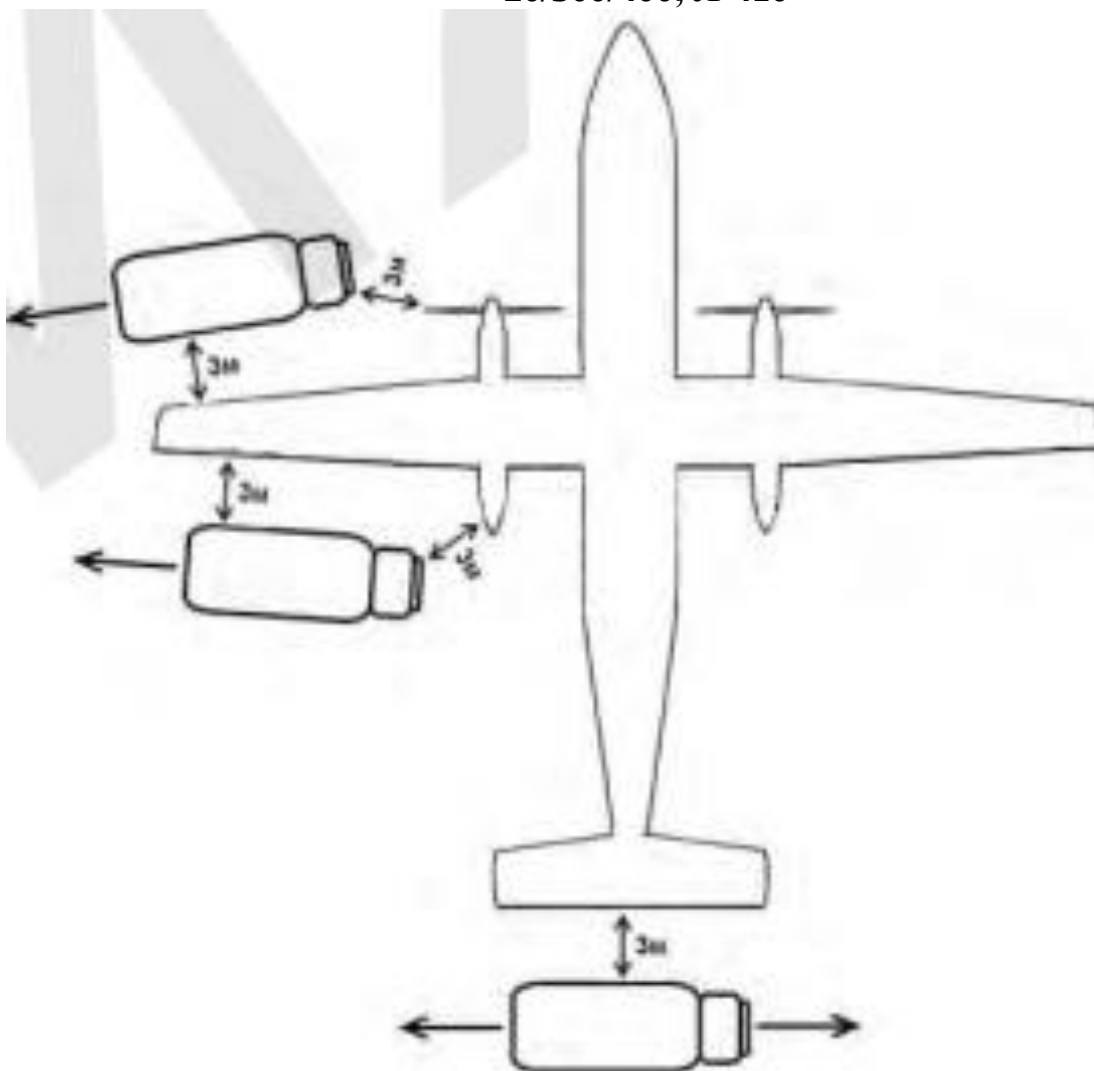
Продолжительность процедур ПОО и руления/буксировки ВС (t, мин.)

Тип ВС	t 1-о этапно й ПОО	t 2-х этапной ПОО	t локальной защиты	t руления/ буксировки	t технологичес кое	Примечание
Ан-24/26	8	5-8	5	10-15	15-23	
Л-410	5	3-5	3	10-15	13-20	
ДНС-8- 200/300/400	8	5-8	5	10-15	15-23	
ДНС-6-400	5	3-5	3	10-15	13-20	
ЯК -40	5	3-5	3	10-15	13-20	
ЯК-42	8	5-8	5	10-15	15-23	



ПРИЛОЖЕНИЕ 20

Схема руления спецмашины ПОО при обработке ВС Ан-24/26, ДНС-8-20/300/400, Л-410



	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00

ПРИЛОЖЕНИЕ 21

Особенности удаления обледенения ВС

ВНИМАНИЕ: В приведенной ниже таблице указаны зоны ВС и соответствующие символы, которые использованы на диаграммах каждого из иллюстрированных типов ВС. При противообледенительной обработке ВС ЗАПРЕЩАЕТСЯ направлять струю жидкости на указанные зоны самолетов:

СИМВОЛ	Не распылять на зоны ВС
	Остекление кабины экипажа и салонов;
	Приемники полного и датчика температуры (PITOT PROBES, STATIC PORTS, TAT PROBE), датчики углов атаки;
	Приемники статического давления;
	Иллюминаторы салонов;
	Входной канал двигателя;
	Выходное устройство двигателя;
	Воздухозаборник ВСУ;
	Выходное устройство ВСУ;
	Колеса, тормоза и створки шасси;
	Входные и выходные каналы системы охлаждения электронного отсека;
	Входные и выходные отверстия самолета.
Символ	Расшифровка
	Тонкий иней допускается на верхней поверхности, при этом все отверстия должны быть чистыми. Тонкий иней – достаточно тонок, чтобы различать линии краски, наклейки и надписи.
	Допустим иней толщиной до 1/8 дюйма (3 мм) на нижних поверхностях крыла, вызванных холодным топливом в районах резервуаров крыла между передним и задним лонжероном. Однако все устройства передней кромки, управляющие поверхности, вспомогательная панель управления, верхние поверхности крыла и полости балансового отсека должны быть свободны от льда снега, слякоти или мороза
	Воздухозаборник двигателя должен быть свободным, от всех загрязнений, а лопасти вентилятора двигателя должны свободно вращаться

	Руководство по организации наземного обслуживания	РД-03-006 от 29.12.2023
		Ред.03 Рев.00
	Не наносить неразбавленные жидкости типа II, III или IV на переднюю пассажирскую дверь. Не наносить на иллюминаторы и лобовые стекла.	

Перед началом удаления обледенения необходимо выполнить следующее:

1. Закрывать отбор воздуха от ВСУ и двигателей;
2. Закрывать двери, форточки, люки;
3. Закрывать задний выпускной клапан;
4. Закрывать входной и выходной клапаны системы охлаждения электронного отсека;

5. Установить механизацию крыла в полностью убранное положение. Если механизация не была убрана из-за обледенения, и снег падал на крыло – допускается обработка крыла и ее механизации по методике одноступенчатой обработки. Уберите механизацию крыла, убедившись, что снег или лед полностью удалены.

ВНИМАНИЕ: ПРИ НАНЕСЕНИИ ЖИДКОСТИ РУКОВОДСТВОВАТЬСЯ ПРАВИЛОМ СВЕРХУ ВНИЗ, ОТ ПЕРЕДНЕЙ КРОМКИ К ЗАДНЕЙ И СИММЕТРИЧНО ЛЕВУЮ И ПРАВУЮ ПОЛОВИНУ КРЫЛА, СТАБИЛИЗАТОРА, КИЛЯ. ПРИ ВЫБОРЕ КОНЦЕНТРАЦИИ ЖИДКОСТИ УЧИТЫВАТЬ ТЕМПЕРАТУРУ НАРУЖНОГО ВОЗДУХА И ТЕМПЕРАТУРУ КОНСТРУКЦИИ ВС (МОЖНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ТЕМПЕРАТУРНЫЙ ДАТЧИК ТОПЛИВНОГО БАКА).

ВНИМАНИЕ: НЕ НАПРАВЛЯЙТЕ СТРУЮ ЖИДКОСТИ ОТ ЗАДНЕЙ КРОМКИ К ПЕРЕДНЕЙ ПРИ ОБРАБОТКЕ РУЛЯ ВЫСОТЫ, РУЛЯ НАПРАВЛЕНИЯ – ЖИДКОСТЬ МОЖЕТ ПОПАСТЬ ВНУТРЬ СТАБИЛИЗАТОРА И НЕГЕРМЕТИЧНУЮ ЗАДНЮЮ ЧАСТЬ ФЮЗЕЛЯЖА И ТАМ ЗАМЕРЗНУТЬ.

ВНИМАНИЕ: НЕ ИСПОЛЬЗУЙТЕ СЛИШКОМ МНОГО ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНОЙ ЖИДКОСТИ ДЛЯ ОБРАБОТКИ РУЛЕЙ НАПРАВЛЕНИЯ, ВЫСОТЫ И ЭЛЕРОНОВ – ЖИДКОСТЬ МОЖЕТ ЗАТЕЧЬ В ОТСЕКИ СЕРВОПРИВОДОВ И ТАМ ЗАМЕРЗНУТЬ.

После удаления обледенения необходимо выполнить следующее:

1. Проверьте отклонение всех управляющих поверхностей на полный ход, используя наземный персонал для наблюдения;
2. Осмотрите все порты статического и динамического давления (в том числе и на двигателях) на отсутствие закупорки снегом или льдом;
3. Осмотрите шасси, ниши шасси на отсутствие снега или льда, который может отложиться на/в них в процессе обработки ВС;
4. Осмотрите воздухозаборники двигателей, СКВ на отсутствие снега или льда;
5. Осмотрите дренажные отверстия отсутствие закупорки снегом или льдом;
6. Убедитесь, что компрессор НД может легко вращаться;
7. Убедитесь, что все двери, включая аварийные и отсеки аварийных надувных трапов на крыло, чистые ото льда;
8. Тщательно осмотреть зоны передней части фюзеляжа с которых жидкость может стекать на лобовые стекла во время руления и взлета. Эти зоны должны быть очищены.
9. Включение отбора воздуха от двигателей и включения СКВ после предварительной продувки (например, запуск основных двигателей или противообледенительной системы самолета).