УТВЕРЖДАЮ

Генеральный директор

_____ Д.В. Коваленко

01.05.2022

СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА

РД-06-01

РУКОВОДСТВО ПО ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

РУКОВОДСТВО ПО ОРГАНИЗАЦИИ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ (ЧАСТЬ А) – ОБЩАЯ

Издание 01

Ленинградский пр-кт, д. 5, стр. 7, ком. 17
г. Москва, 125040
тел./факс: +7 (800) 600-87-57
e-mail: aviastartu@aviastartu.ru
www.aviastartu.ru

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА ЧИСТОЙ

СВЕДЕНИЯ О ДОКУМЕНТЕ

Название документа	Руководство по организации наземного обслуживания (часть А)
Номер документа	РД-06-01
Номер издания документа	01
Ответственный разработчик документа	[redacted]
Распорядительный документ о вводе в действие документа	Приказ генерального директора от 11.04.2022 № 79-22
Дата ввода в действие документа	01.05.2022
Место хранения контрольного экземпляра документа	ЗГДОНО / дело № _____ «Контрольные экземпляры внутренних нормативных документов»
Место размещения актуального рабочего экземпляра документа	[redacted]
Ответственный за управление документом	[redacted]
Периодичность пересмотра документа	Не реже, чем 1 раз в 2 года

СВЕДЕНИЯ ОБ ЭКЗЕМПЛЯРЕ ДОКУМЕНТА

Статус экземпляра	☑Контрольный	☐Рабочий
Номер экземпляра	02	
Подразделение-держатель экземпляра	ЗГДОНО	
Ответственный за ведение экземпляра	[redacted]	

ПРАВО СОБСТВЕННОСТИ НА ДОКУМЕНТ

Настоящий документ является объектом интеллектуальной собственности ООО Авиакомпания «Авиастар-ТУ» и не может быть полностью или частично воспроизведен без письменного разрешения генерального директора, либо лица на то уполномоченного установленным порядком.

ПЕРЕЧЕНЬ ЭКЗЕМПЛЯРОВ ДОКУМЕНТА

Номер экземпляра	Статус экземпляра	Тип носителя экземпляра	Место нахождения экземпляра	Ответственный за актуальность
01	Контрольный	Бумажный	ЗГДОНО	Цаплин А.И.
02	Контрольный	Электронный (doc)	ЗГДОНО	Цаплин А.И.
03	Рабочий	Электронный (pdf)	[redacted]	Цаплин А.И.

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

04	Рабочий	Электронный (pdf)	[redacted]	[redacted]

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

ЛИСТ ВНЕСЕНИЯ РЕВИЗИИ

Ревизия №		Дата	

Краткое описание ревизии

Должность	
Фамилия И.О.	
Дата	

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА ЧИСТОЙ

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

№ изменения	Номера страниц			Документ, на основании которого вносится изменение	Дата введения изменения	Дата внесения изменения	ФИО ответственного лица
	Замененных	Добавленных	Изъятых				

СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА ЧИСТОЙ

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

Раздел/глава	Страницы	Дата
1	13-16	01.05.2022
2	17-18	01.05.2022
3	19	01.05.2022
3.1	19	01.05.2022
3.2	19	01.05.2022
3.3	19	01.05.2022
3.4	19-24	01.05.2022
4	25	01.05.2022
4.1	25	01.05.2022
4.2	26-28	01.05.2022
4.3	28-31	01.05.2022
4.4	32-36	01.05.2022
5	37	01.05.2022
5.1	37	01.05.2022
5.2	37-38	01.05.2022
5.3	38	01.05.2022
5.4	38	01.05.2022
6	39	01.05.2022
6.1	39	01.05.2022
6.2	39-40	01.05.2022
6.3	40	01.05.2022
6.4	40-41	01.05.2022
6.5	41-42	01.05.2022
6.6	42	01.05.2022
7	43	01.05.2022
7.1	43	01.05.2022
7.2	43-45	01.05.2022
7.3	45-46	01.05.2022

Раздел/глава	Страницы	Дата

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ
ATU

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА ЧИСТОЙ

СОДЕРЖАНИЕ

1 ТЕРМИНЫ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ, СОКРАЩЕНИЯ И ОБОЗНАЧЕНИЯ 13

2 НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ 17

3 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ 19

3.1 Политика Авиакомпании в области наземного обслуживания 19
3.2 Цель Руководства по организации наземного обслуживания 19
3.3 Наземного обеспечение 19
3.4 Наземное обслуживание 19

4 ОПИСАНИЕ ПРОЦЕДУРЫ, ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ 25

4.1 Общие положения 25
4.2 Общая информация по ВС Ту-204С и Ту-204-100С 26
4.3 Размеры воздушного судна 28
4.4 ОБЩАЯ информация по ВС Boeing 757 200PCF 32

5 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ 37

5.1 Ответственность за исполнение положений РОНО 37
5.2 Контроль за исполнением РОНО и поддержание актуальности 37
5.3 Требования к обслуживающей компании в части наличия документации 38
5.4 Договоры на наземное обслуживание 38

6 АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ 39

6.1 Общие положения 39
6.2 Соблюдение авиационной безопасности на территории аэропорта 39
6.3 Соблюдение авиационной безопасности для груза и почты 40
6.4 Безопасность бортового питания, топлива, спецжидкостей и бортовых запасов 40
6.5 Безопасность воздушных судов 41
6.6 Действия при чрезвычайных ситуациях, связанных с актом незаконного вмешательства 42

7 АУДИТ 43

7.1 Общая часть 43
7.2 Особенности и порядок проведения аудита организаций, осуществляющих авиатопливообеспечение воздушных перевозок 43
7.3 Особенности и порядок проведения аудита организаций, осуществляющих противообледенительную обработку ВС 45

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА ЧИСТОЙ

1 ТЕРМИНЫ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ, СОКРАЩЕНИЯ И ОБОЗНАЧЕНИЯ

Для целей настоящего Руководства применяются термины и определения соответствующие, приведенным в Воздушном кодексе Российской Федерации, а также в:

- стандартах и рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации;
- стандартах и рекомендуемой практике Международная ассоциация воздушного транспорта;
- а также иные перечисленные ниже:
- Авиакомпания – ООО Авиакомпания «Авиастар-ТУ».
- Агент - юридическое или физическое лицо, уполномоченное действовать за перевозчика или от его имени на основании договора.
- Аэродром - участок земли или акватория с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов. (Ст.40 ВК РФ).
- Аэропорт - комплекс сооружений, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок, имеющий для этих целей аэродром, аэровокзал и другие сооружения и необходимое оборудование (НМО ГА-95).
- Безопасность полетов - состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются. (РУБП Авиакомпании).
- Воздушное судно - летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды.
- Груз (Cargo)- любое имущество или багаж, оформленный в качестве груза по грузовой накладной, перевозимые на воздушном судне, кроме почты или иного имущества, подпадающего под действие требований международной почтовой конвенции, а также багажа или имущества перевозчика.
- Груз опасный (Dangerous Goods) - Dangerous Goods - изделия или вещества, которые способны создавать угрозу для здоровья, безопасности, имущества или окружающей среды и которые в перечне опасных грузов в технических инструкциях или классифицируются в соответствии с этими инструкциями.
- Грузоотправитель (Shipper) - физическое или юридическое лицо, которое заключило с перевозчиком договор перевозки груза и наименование или фамилия которого указаны в грузовой накладной в качестве стороны этого договора.
- Грузополучатель (Consignee) - физическое или юридическое лицо, в адрес которого перевозится груз, указанный в грузовой накладной.
- Загрузка самолета - размещение (наличие) багажа, почты, груза, балласта в багажно - грузовых помещениях, балластной жидкости или топлива в баках самолета в соответствии с центровочным графиком, схемой загрузки, сводно-загрузочной ведомости.
- Командир воздушного судна - лицо, имеющее действующее свидетельство пилота (летчика), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа (Ст. 57 ВК РФ).
- Масса балласта (балласт)- балансировочный вес, обеспечивающий полетную центровку самолета при отсутствии достаточной коммерческой загрузки.

АТУ АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

- В качестве балласта используются только мешки с сухой галькой или с круглым гравием массой 25 кг. Балластные мешки размещаются в багажно-грузовом отсеке.
- Наземное обслуживание - комплекс работ, необходимый для обеспечения вылета воздушного судна или завершения полета по прибытии на аэродром (аэропорт) или посадочную площадку, за исключением обслуживания воздушного движения и технического обслуживания, включающего обслуживание пассажиров, обработку багажа, груза и почты, обслуживание и загрузку воздушного судна, контроль загрузки, заправку топливом и анти/противооблединительную обработку воздушного судна (ФАП-10).
- Перевозчик - эксплуатант, который имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты на основании договоров воздушной перевозки.
- Полет - движение воздушного судна от начала взлета до окончания посадки.
- Средство пакетирования - тара, в которую загружен багаж или груз и которая затем загружается в ВС в виде целого блока, такого как паллета (поддон), контейнер.
- Тариф - утвержденная в установленном порядке сумма, взимаемая перевозчиком за перевозку единицы веса или объема багажа, или груза от пункта отправления до пункта назначения по определенному маршруту.
- Техническое обслуживание – комплекс работ, необходимых для поддержания летной годности гражданского воздушного судна, включая проведение проверок гражданского воздушного судна, замену его частей, устранение неисправностей, а также осуществление изменения конструкции гражданского воздушного судна или выполнение его ремонта (ВК РФ).
- Экипаж воздушного судна - состоит из летного экипажа (командира, других лиц летного состава).
- Эксплуатант - гражданин или юридическое лицо, имеющее воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующее указанное воздушное судно для полетов и имеющее сертификат (свидетельство) эксплуатанта.

Сокращения и обозначения, используемые в Руководстве:

АНМ	–	Airport Handling Manual (Руководство IATA по наземному обслуживанию)
АММ	–	Airplane Maintenance Manual (эксплуатационно-техническая документация)
BULK	–	Грузовая кабина и багажно-грузовые отсеки ВС для загрузки груза, почты в мягкой упаковке без использования контейнеров (паллет). Фиксация в кабине и отсеках производится сетками, ремнями и т.д.
IATA	–	International Air Transport Association (Международная Ассоциация Воздушного Транспорта)
ICAO	–	International Civil Aviation Organization (Международная Организация Гражданской Авиации)
NOTAM	–	Notice for airmen (извещение для пилотов о введении в действие, состоянии или изменении в аэронавигационном оборудовании, обслуживании, процедурах, о возможных опасностях, имеющих значение для персонала, связанного с выполнением полетов)
ULD	–	Unit Load Device (Средство пакетирования грузов)
АБ	–	Авиационная безопасность
АК	–	Авиакомпания

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

АНВ	–	Акт незаконного вмешательства
БГО	–	Багажно-грузовой отсек
ВК	–	Воздушный кодекс
ВП	–	Воздушное пространство
ВС	–	Воздушное судно
ВСУ	–	Вспомогательная силовая установка
ГСМ	–	Горюче-смазочные материалы
ЗТБ	–	Зона транспортной безопасности
ИТП	–	Инженерно-технический персонал
ИТС	–	Инженерно-техническая состав поставщика услуг по ТО ВС
КВС	–	Командир воздушного судна
ОГ	–	Опасный груз
ОЗП	–	Осенне-зимний период
ОЗН	–	Осенне-зимняя навигация
ОК	–	Обслуживающая компания
ОНО	–	Отдел наземного обеспечения
ОПП	–	Отдел планирования полетов
ПДС	–	Производственно-диспетчерская служба
ПОЗ	–	Противообледенительная защита
РЛС	–	Радиолокационная станция
РЛЭ	–	Руководство по летной эксплуатации
РОНО	–	Руководство по организации наземного обслуживания
РОТО	–	Руководство по организации технического обслуживания
РПП	–	Руководство по производству полетов
САБ	–	Служба авиационной безопасности
СЗН	–	Сменный заместитель начальника
СМК	–	Система менеджмента качества
СОП	–	Служба организации перевозок
СУБП	–	Система управления безопасностью полетов
ТО	–	Техническое обслуживание
ФАП	–	Федеральные авиационные правила
ЦУП	–	Центр управления производством
ЭТД	–	Эксплуатационно-техническая документация

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА ЧИСТОЙ

2 НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ

Ниже перечислены нормативные документы, которые использовались при разработке данного руководства и/или на которые в тексте есть ссылки:

- Воздушный кодекс Российской Федерации;
- Федеральный закон от 13.12.1996 г. № 150–ФЗ «Об оружии»;
- Приказ Минтранса РФ от 28.06.2007 № 82 «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»;
- Приказ Минтранса РФ от 25.07.2007 N 104 (ред. от 19.08.2019) "Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров";
- Приказ Минтранса РФ от 25.09.2015 N 285 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил»;
- Приказ Минтранса РФ от 31.07.2009 N 128. «Об утверждении федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации»;
- Приказ Минтранса РФ от 12.09.2008 N 147 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа ВС, специалистам по техническому обслуживанию ВС и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) ГА»;
- Приказ Минтранса РФ от 05.09.2008 N 141«Об утверждении Федеральных авиационных правил «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами ГА»;
- Приказ Минтранса РФ от 12.01.2022 N 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»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 N 138 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Использование воздушного пространства Российской Федерации»;
- Правила перевозки опасных грузов ИАТА;
- «Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (Doc. 9284 AN/905), действующее издание ИКАО;
- «Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (Doc. 9284 AN/905) Дополнение, действующее издание ИКАО;
- Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах (DOC 9481), действующее издание ИКАО;
- Устав ООО Авиационная компания «Авиастар-ТУ»;

АТУ АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

- ЭТД, Регламентами, технологическими указаниями и другими нормативными документами по обслуживанию Ту-204С, Ту-204-100С и Boeing 757 200PCF;
- Руководство по производству полетов ООО Авиационная компания «Авиастар-ТУ»;
- Руководство по летной эксплуатации воздушного судна (Flight Crew Operation Manual) эксплуатируемых в Авиакомпании типов ВС;

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

3 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

3.1 Политика Авиакомпании в области наземного обслуживания

3.1.1 Руководство Авиакомпании в лице Генерального директора заявляет, что безопасное выполнение всех процедур и операций наземного обслуживания является одним из важнейших приоритетов ее деятельности. Авиакомпания заинтересована и стремится к постоянному улучшению качества наземного обслуживания.

3.1.2 Настоящее Руководство по организации наземного обслуживания (далее Руководство или РОНО) является нормативным документом Авиакомпании, требования которого обязательны для исполнения всеми сотрудниками Авиакомпании, работниками обслуживающих компаний, предоставляющих услуги по наземному обслуживанию ВС, почты и грузов, перевозимых Авиакомпанией.

3.2 Цель Руководства по организации наземного обслуживания

3.2.1 РОНО Авиакомпании определяет стандарты, порядок и последовательность выполнения процедур и операций, при организации и выполнении наземного обслуживания рейсов авиационной компании.

3.2.2 РОНО разработано в соответствии с требованиями международных нормативных документов, документов РФ и регламентирует организацию наземного обслуживания рейсов Авиакомпании во всех аэропортах с учетом правил наземного обслуживания гражданских ВС. РОНО включает инструкции, процедуры, стандарты и практические рекомендации, необходимые для выполнения персоналом обслуживающих компаний в части наземного обеспечения рейсов Авиакомпании.

3.3 Наземного обеспечение

3.3.1 Основные задачи наземного обеспечения рейсов.

3.3.2 Наземное обеспечение включает в себя:

- организацию и планирование выполнения рейса;
- организацию наземного обслуживания;
- наземное обслуживание, необходимое для обеспечения вылета воздушного судна или завершения полета по прибытию в аэропорт, за исключением обслуживания воздушного движения и технического обслуживания;
- доставку и размещение летного экипажа и технического персонала во внебазовых аэропортах.

3.4 Наземное обслуживание

Наземное обслуживание, необходимое для обеспечения вылета воздушного судна или завершения полета по прибытию в аэропорт, за исключением обслуживания воздушного движения и технического обслуживания, включает:

- обслуживание пассажиров (лиц, сопровождающих груз);
- обработку багажа, груза и почты;
- обслуживание воздушного судна;
- загрузку и контроль загрузки;
- заправку топливом;
- анти/противообледенительную обработку ВС;
- пограничные и таможенные процедуры;
- выполнение мероприятий авиационной безопасности.

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

3.4.1 Организацию наземного обеспечения в Авиакомпании осуществляет Цент управления производством (ЦУП).

3.4.1.1 ЦУП является производственным эксплуатационным подразделением авиационной компании и возглавляется Заместителем генерального директора по организации наземного обслуживания, подчиняющимся непосредственно Генеральному директору и его первому заместителю. Является частью интегрированной системы управления Авиакомпании.

3.4.1.2 ЦУП организует наземное обеспечение выполнения полета в соответствии с международными, государственными, отраслевыми нормами и экономическими интересами компании. В своей деятельности ЦУП руководствуется:

- законодательством РФ
- Воздушным кодексом РФ;
- Федеральными авиационными правилами (ФАП-285; ФАП-147; ФАП-128; ФАП – 82; ФАП-138; ФАП-10);
- международными законами и нормативами;
- уставом ООО Авиакомпании «Авиастар-ТУ»;
- РПП, ЭТД, РЛЭ, Регламентами, технологическими указаниями и другими нормативными документами по обслуживанию Ту-204С, Ту-204-100С и Boeing 757 200PCF;
- настоящим Руководством.

3.4.1.3 Структура Руководства по организации наземного обслуживания

- Часть «А» - РОНО «Общая часть»;
- Часть «В» - РОНО «Обслуживание пассажиров» ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО;
- Часть «С» - РОНО «Организация перевозки и обслуживания грузов» (включая опасные грузы);
- Часть «D» - РОНО «Управление центровкой и загрузкой»;
- Часть «Е» - РОНО Организация наземного обслуживания воздушных судов.

3.4.1.4 ЦУП (СОП, ОНО ОПП и ПДС) осуществляет организацию наземного обеспечения полетов авиационной компании.

3.4.1.5 Требования к квалификации персонала службы изложены в должностных инструкциях сотрудников службы.

3.4.2 Основные задачи

3.4.2.1 Просчет и определение принципиальной возможности организации наземного обеспечения полета или программы полетов, исходя из коммерческой загрузки, маршрута, продолжительности полета, информации NOTAM, необходимости смены экипажа, возможности перемещения членов летного и технического экипажа, их размещения и питания.

3.4.2.2 Организация (заказ) наземного обеспечения, для выполнения полета и наземного обслуживания, организация (заказ) авиатопливного обеспечения ВС авиационной компании в аэропортах РФ и иностранных государств.

3.4.2.3 Планирование выполнения полета (отдел планирования полетов ОПП) и составление брифинга рейсов для экипажей ВС (отдел наземного обеспечения ОНО).

3.4.2.4 Организация воздушной коммерческой перевозки груза почты и оформление перевозочных документов на груз, почту и сопровождающих лиц.

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

3.4.2.5 Обеспечение интересов грузоотправителей и грузополучателей.

3.4.2.6 Контроль выполнения рейса и своевременного предоставления наземного обслуживания.

3.4.2.7 Обеспечение качества работ и предоставляемых услуг.

3.4.3 Основные функции

3.4.3.1 Основные функции взаимосвязаны с основными задачами и формулируются как:

- принципиальная оценка возможности выполнения предполагаемого рейса);
- получение необходимых разрешений на выполнение рейсов в части, касающейся организации наземного обеспечения и обработки грузов/почты;
- получение разрешения на пролёт ВП РФ или иностранного государства;
- получение разрешения на посадку в аэропортах РФ и иностранных государств.

3.4.3.2 Организация (заказ) наземного обеспечения для выполнения полета и наземного обслуживания ВС авиационной компании в аэропортах РФ и иностранных государств, включающую в себя:

- предварительное согласование возможностей обслуживания планируемого полета с соответствующими органами и службами на аэродромах вылета и прилета, включая прием и выпуск ВС, обслуживание груза, почты, заправку ГСМ, заказ бортпитания и др., согласно заявленному графику;
- доведение до служб авиакомпании, участвующих в планировании и обеспечении полетов информации о согласованных и заказанных услугах.

3.4.3.3 Подготовка и согласование договоров с хэндлинговыми, топливными компаниями и аэропортовыми властями.

3.4.3.4 Сбор и накопление базы данных по видам, качеству и тарифам наземного обслуживания в аэропортах РФ и иностранных государств, анализ и подготовка предложений по выбору оператора наземного обслуживания.

3.4.3.5 Контроль своевременной и правильной оплаты услуг операторов наземного обслуживания

3.4.3.6 Контроль наличия необходимого для выполнения полета запаса ГСМ в аэропортах посадки

3.4.3.7 Организация доставки и размещения экипажей во внебазовых (а при необходимости и в базовых) аэропортах.

3.4.3.8 Подготовка брифингов по рейсам для экипажей ВС, содержащих необходимую информацию для выполнения рейса.

3.4.3.9 Оформление или организация оформления перевозочных документов.

3.4.3.10 Организация пограничного, таможенного, санитарно-карантинного и фитосанитарного контроля.

3.4.3.11 Организация доставки груза к месту стоянки ВС, организация контроля груза перед принятием к воздушной перевозке, организация загрузки в соответствии с загрузочной документацией, организация выгрузки ВС.

3.4.3.12 Принятие решения на принятие или отказ от перевозки опасного груза (ОГ), анализ возможности и условий перевозки ОГ, своевременная информация экипажей ВС о предстоящей перевозке ОГ, условиях перевозки и особенностях ОГ.

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

3.4.3.13 Контроль выполнения рейса и своевременного предоставления наземного обслуживания.

3.4.4 Взаимодействие

3.4.4.1 В своей работе Центр управления производства взаимодействует:

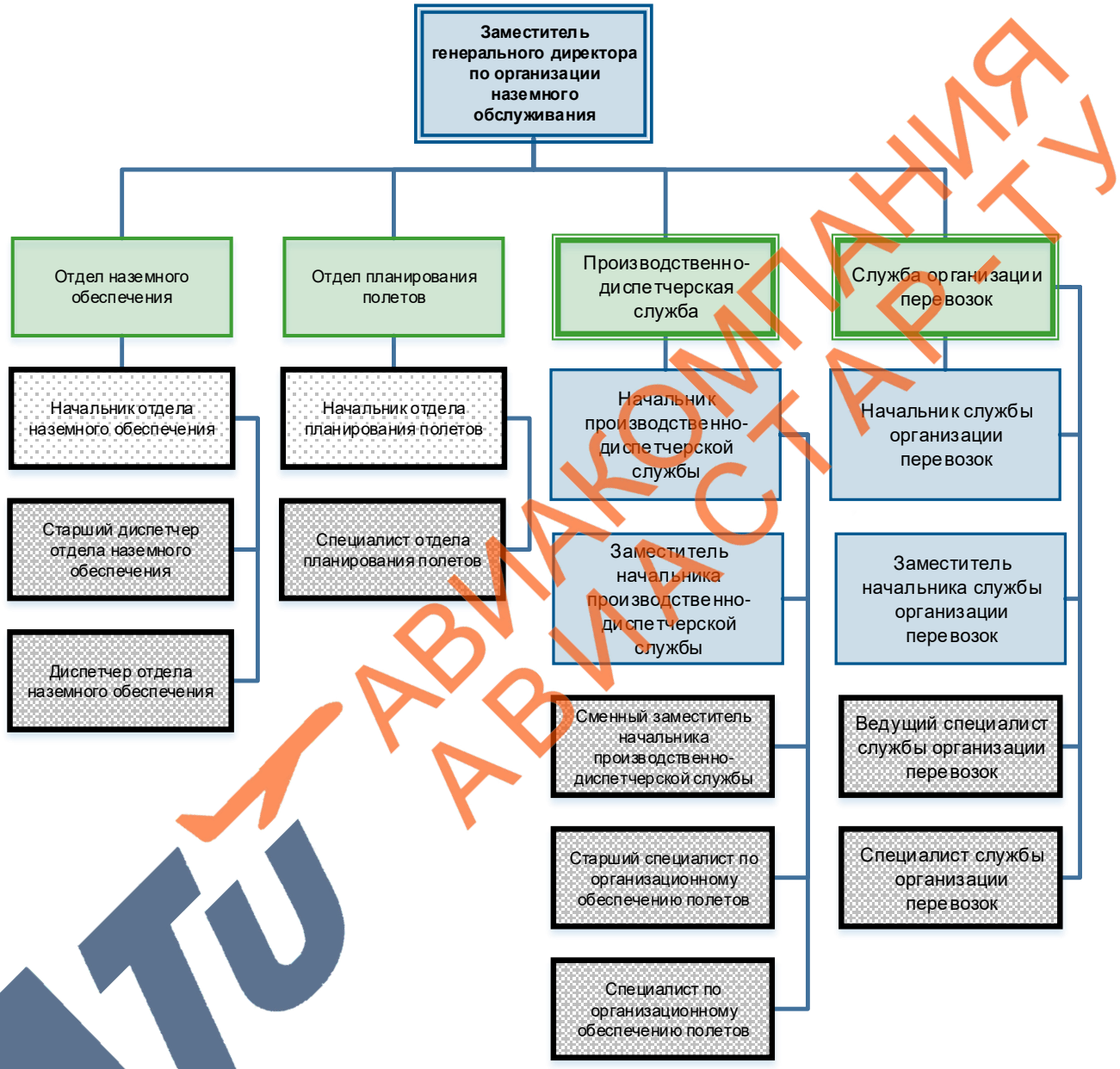
- с уполномоченными органами в области гражданской авиации части, касающейся обеспечения наземного обслуживания в аэропортах;
- с административными властями и соответствующими службами аэропортов, компаниями, обеспечивающими обслуживание ВС и грузов, почты, топливозаправочными компаниями, гостиницами и иными организациями, прямо или косвенно участвующими в наземном обслуживании;
- с таможенными органами, органами пограничного контроля;
- со структурными подразделениями авиакомпании и с партнерскими авиакомпаниями в целях качественного организационного обеспечения полетов.

3.4.5 Организационная структура Центра управления производства

3.4.5.1 Структура Центра управления производством разрабатываются руководителем ЦУП (ЗГД по ОНО) с учётом внутреннего документа «ОРГАНИЗАЦИЯ И СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ООО «АК «АВИАСТАР-ТУ», входящего в состав «РУКОВОДСТВА ПО КАЧЕСТВУ ООО «АК «АВИАСТАР-ТУ», корректируются в соответствии со стратегией развития Авиакомпании и утверждаются Генеральным директором.

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

СТРУКТУРА ЦЕНТРА УПРАВЛЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВОМ



АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА ЧИСТОЙ

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

4 ОПИСАНИЕ ПРОЦЕДУРЫ, ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4.1 Общие положения

Инструкция по наземному обслуживанию в аэропортах для самолетов Ту-204С, Ту-204-100С и Boeing 757 200PCF является документом, содержащим информацию об устройстве, назначении, размещении, работе систем самолетов, используемых при проведении наземного обслуживания, и технологии выполнения процедур наземного обслуживания.

Инструкция устанавливает перечень, последовательность, условия и содержание выполняемых работ при наземном обслуживании самолета в транзитных аэропортах.

Настоящая Инструкция включает в себя краткое описание систем самолетов, обслуживание которых выполняется в транзитных аэропортах и технологию выполнения работ.

Безопасная и эффективная эксплуатация самолета в транзитных рейсах обеспечивается при условии выполнения работ по наземному обслуживанию, определенных настоящим перечнем.

Настоящий перечень работ по наземному обслуживанию содержит в себе объекты наземного обслуживания самолетов Ту-204С и Ту-204-100С и Boeing 757 200PCF в аэропортах и условия выполняемых на самолете работ

Наземное обслуживание самолета должен выполнять персонал службы оперативного обслуживания аэропорта, прошедший соответствующую подготовку и допущенный к выполнению наземного обслуживания для данного типа самолета.

Все работы, предусмотренные Инструкцией по наземному обслуживанию в аэропортах, должны производиться в полном соответствии с действующей технологией выполнения работ, изложенной в настоящей Инструкции.

Все работы по наземному обслуживанию самолетов Ту-204С и Ту-204-100С и Boeing 757 200PCF необходимо выполнять со строгим соблюдением мер безопасности:

- к выполнению наземного обслуживания допускаются лица, изучившие правила по технике безопасности и прошедшие проверку их усвоения с оформлением соответствующей документации;
- перед началом работ на самолете необходимо принять все меры безопасности, исключающие разряд статического электричества через людей, пожар на самолете и травмирование людей;
- наземный источник электроэнергии разрешено подключать к сети самолета только с разрешения экипажа;
- все работы, связанные с использованием средств наземного обслуживания, проводятся только по команде и под контролем летного или технического состава экипажа.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- применять инструмент не по назначению;
- при работе бортовой РЛС на излучение находиться впереди самолета ближе чем на 20 м;
- при работающих двигателях находиться впереди воздухозаборника ближе 15 м и в зонах распространения выходящих газов вблизи 50 м от среза реактивного сопла;
- применять для подсвета открытый огонь, негерметичные осветительные лампы, лампы без предохранительных сеток (обтекателей) и дающие искру при их включении;
- пытаться остановить руками ротор вентилятора или турбины, вращающиеся по инерции

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

- после выключения двигателя (на выбеге) или при вращении от воздействия ветра;
- находиться в самолете или под самолетом во время подъема самолета на подъемниках;
- ходить по поверхности самолета после его обработки противообледенительной жидкостью;
- при открытии входных и служебных дверей и створок шасси необходимо убедиться в отсутствии людей и посторонних предметов в зоне движения отклоняемых элементов;
- перед запуском двигателя убедиться в наличии средств тушения пожара, отсутствии посторонних предметов вблизи самолета, надежности двусторонней радиосвязи между наземным специалистом и кабиной экипажа;
- для защиты органов слуха от вредного воздействия шумов необходимо использовать индивидуальные защитные средства;
- после выключения двигателя необходимо соблюдать осторожность во избежание получения ожогов от прикосновения к горячим деталям;
- при проверке экипажем под напряжением радиолокационных систем с включением передатчиков на СВЧ излучение необходимо выставлять у самолета хорошо видимую сигнализацию, предупреждающую обслуживающий персонал о наличии на самолете СВЧ излучения;
- при заправке и сливе топлива соблюдайте меры предосторожности, исключающие попадания топлива на открытый кожный покров;
- при попадании топлива на поверхность фюзеляжа немедленно вытрите его ветошью;
- при попадании топлива на поверхность аэродромного покрытия немедленно засыпьте его песком, а затем удалите.

4.2 Общая информация по ВС Ту-204С и Ту-204-100С

Самолеты Ту-204С и Ту-204-100С представляют собой моноплан нормальной схемы со стреловидным низкорасположенным крылом и горизонтальным оперением, расположенным на фюзеляже.

Самолеты предназначены для перевозки грузов на магистральных воздушных трассах средней дальности на внутренних и международных линиях с аэродромов, имеющих искусственное покрытие. Груз в грузовой кабине размещается на поддонах или в контейнерах. В БГО-1,2 груз размещается «в навал».

Два двигателя ПС-90А расположены на пилонах под крылом. ВСУ ТА-12-60 расположена в хвостовой части за гермокабиной.

Кабина экипажа рассчитана на размещение двух пилотов и бортового инженера.

Предусмотрено также дополнительное боковое кресло для лоцмана или проверяющего.

Описание крыла:

Крыло трапециевидной формы в плане, достаточно большого удлинения со стреловидностью по передней кромке ~ 30°, имеет положительное поперечное V.

Крыло не имеет эксплуатационных разъемов. Оно включает в себя:

- центроплан;
- кессонную часть;
- носовую часть;
- хвостовую часть;

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ ATU

– концевую шайбу.

Центроплан представляет собой кессон, клепаной конструкции из алюминиевых сплавов.

Кессонная часть крыла является основной силовой частью и, одновременно, служит герметичным топливным баком. Она стыкуется с центропланом крыла по бортовой нервюре фюзеляжа. По верхней и нижней поверхности крыла стык закрыт зализом.

Носовая часть крыла включает носок и предкрылок. Носок крыла закрывает переднюю часть кессона и вместе с предкрылком создает профиль крыла на взлетно-посадочных режимах полета.

Предкрылок 4-х секционный, расположен по всему размаху. Между первой и второй секциями расположен пилон двигателя. Первая секция предкрылка выдвигается в направлении по полету, а 2-4-е - перпендикулярно первому лонжерону.

Хвостовая часть крыла включает в себя:

– отсек шасси;
– залонжеронную зону;
– закрылок;
– воздушные тормоза;
– интерцепторы и элерон.

Описание шасси:

Шасси самолета обеспечивают стоянку самолета, маневрирование при рулении, выдерживание направления движения на разбеге и пробеге, поглощение кинетической энергии самолета на взлетно-посадочных режимах.

Шасси выполнено по трехопорной схеме и состоит из передней опоры с двумя управляемыми колесами, правой и левой основных опор с четырьмя тормозными колесами на тележке каждой опоры. Все колеса оборудованы бескамерными шинами.

Передняя ниша шасси закрывается передними и задними створками. В выпущенном положении опор задние створки открыты, а передние закрыты.

Основные опоры убираются вбок, к оси самолета, в отсеки, расположенные в крыле и под полом фюзеляжа. Каждый отсек после уборки опоры закрывается внутренней (фюзеляжной) створкой, внешней (крыльевой) створкой и щитком, закрепленным неподвижно на опоре. При выпущенном положении основных опор их фюзеляжные створки закрыты.

Основные технические данные шасси:

– колея шасси……7820 мм
– база шасси……16967 мм
– колея тележки ……...800 мм
– шина колеса основной опоры ……1070x390R480
– давление в шине…….. 14,5+0,5 кгс/см2
– шина колеса передней опоры…… 840x290
– давление в шине…… 10+0,5 кгс/см2
– максимальный угол поворота колес передней опоры при буксировке…… ±75°
– угол поворота колес передней опоры до упора……... ±84°

Описание двигателя ПС-90А

Двигатель ПС-90А представляет собой турбовентиляторный, двухвальный, большой степени двухконтурности двигатель со смешением потоков воздуха и газа, общим реактивным соплом и

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

реверсированием тяги. Двигатель конструктивно выполнен в виде 11 модулей, которые (кроме главного модуля) могут быть заменены в эксплуатации с небольшими трудозатратами.

Предусмотрена также возможность замены отдельных частей модулей и наиболее повреждаемых деталей, таких, как лопатки вентилятора и подпорные ступени компрессора, жаровые трубы, форсунки камеры сгорания, решетки и створки реверса и др.

Для защиты воздухозаборника двигателя в условиях обледенения предусмотрена воздушно-тепловая система с отбором воздуха от шестой и тринадцатой ступеней компрессора двигателя.

4.3 Размеры воздушного судна

Самолет:

- Длина ..... 46,138 м
- Высота на стоянке ..... 13,879 м
- Высота при установке на подъемники ..... 14,5 м
- Минимальный радиус разворота по наружному колесу..... 19,31 м
- Клиренс от низа фюзеляжа до земли..... 2,13 м
- Клиренс от нижней части мотогондолы до земли..... 0,628 м

Фюзеляж:

- Ширина..... 3,8 м
- Высота..... 4,1 м

Крыло:

- Размах (габаритный)..... 41,835 м

Хвостовое оперение:

- Вертикальное, высота .....7,5 м
- Горизонтальное, размах .....15,0 м

Таблица 1

Габаритные размеры проемов дверей, грузовых люков и высоты их порогов над уровнем земли

Двери и люки	Ширина	Высота (по вертикали)	Высота от земли до порога двери (люка)*
Передняя входная дверь (левый борт)	840	1850	3980-3888
Задняя входная дверь (левый борт)	840	1850	4187-3877
Передняя служебная дверь (правый борт)	650	1600	3980-3888
Задняя служебная дверь (правый борт)	650	1600	4187-3877
Передний люк БГО	1350	1162	2640-2519
Задний люк БГО	1350	1162	2789-2511
Грузовая дверь	3408	2080	3890

*) Большее число соответствует массе пустого ВС с АНЗ, меньшее – взлетной массе.

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

Таблица 2
Полезные объемы грузовых помещений

Грузовые помещения	Общий объем, м3
Грузовая кабина при размещении груза на поддонах (контейнерах)	164,4
Передний БГО	16,0
Задний БГО	21,9

Таблица 3
Типы контейнеров для перевозки грузов

Тип ВС	Типы контейнеров
Ту-204С и Ту204С-100	AAA, AAY, AAK,ABC, ABY, AEP-only one

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

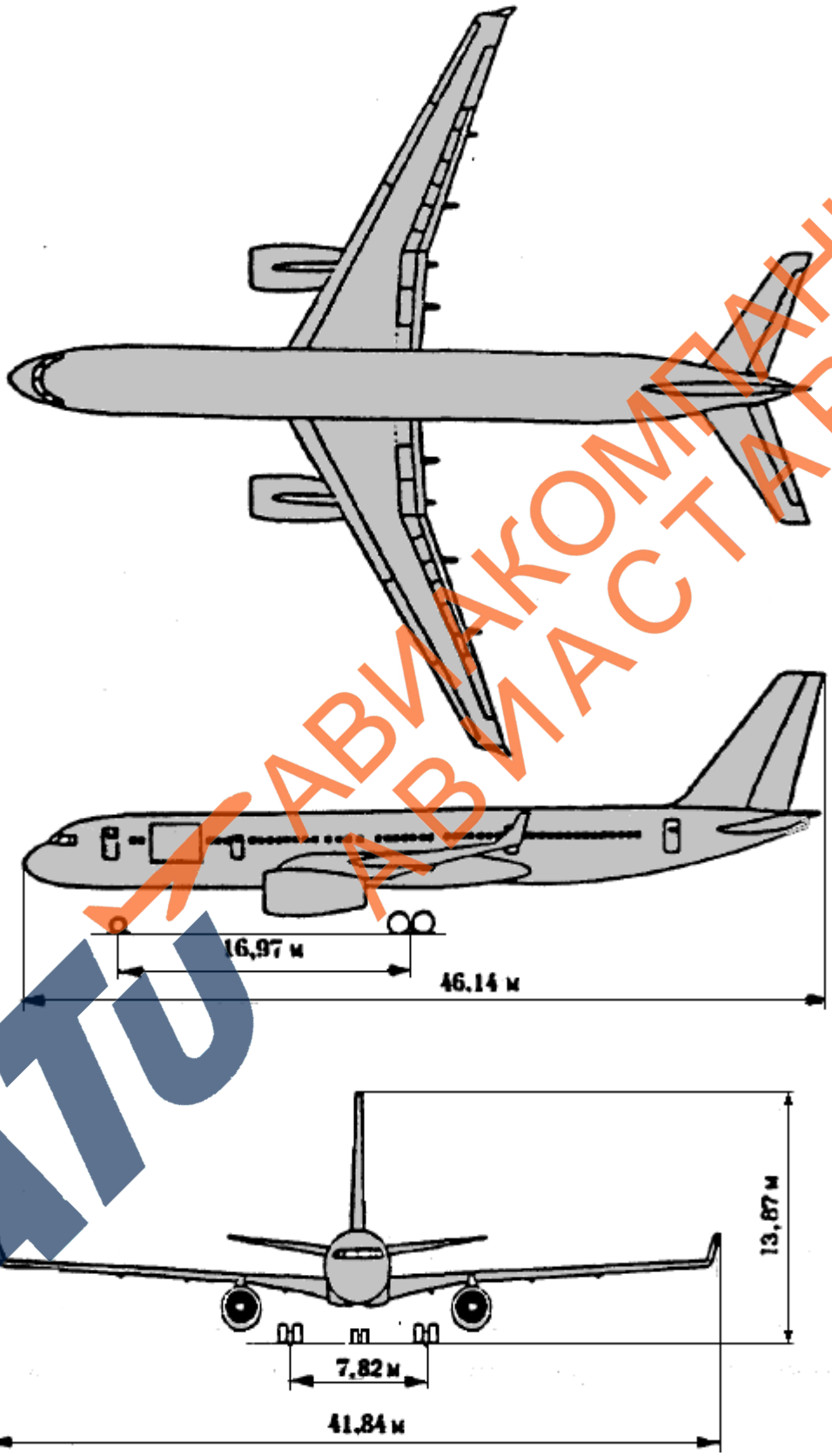
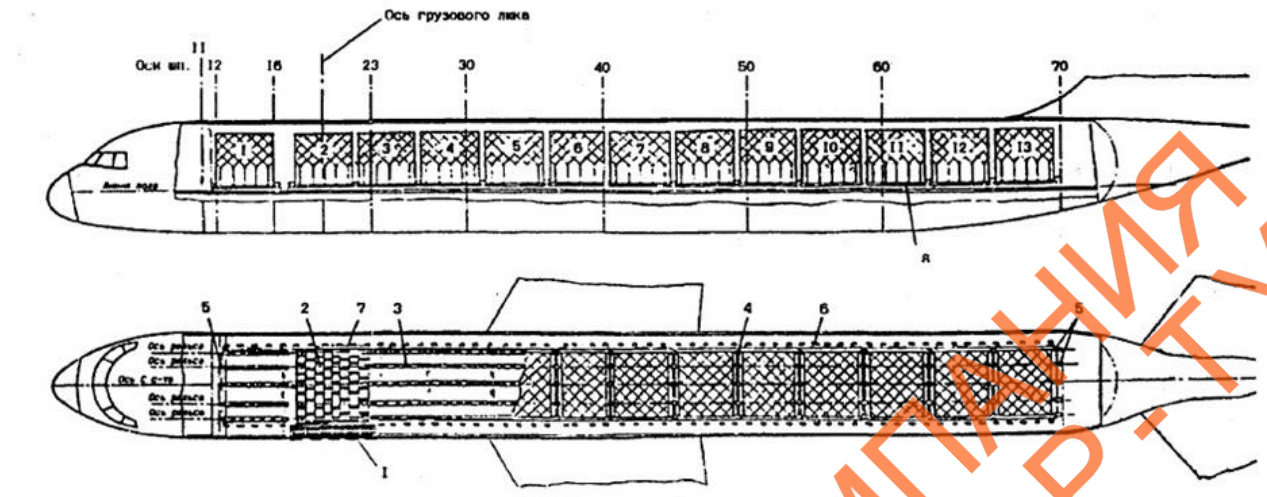


Рис.4-1 Схема ВС Ту-204С/Ту-204-100С в трех проекциях

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ



1. Откидной роликовый порог
2. Шаровой настил
3. Роликовая дорожка
4. Замок крепления поддона (контейнера)
5. Торцевой упор (10 шт.)
6. Боковой упор с роликом
7. Боковая балка
8. Поддон с грузом (контейнер) (13 шт.)

В грузовой кабине может быть размещено до 13 поддонов (контейнеров) размерами 88"x108" (или 88"x125") или до 13 поддонов (контейнеров) с размерами 96"x125". 14-й поддон (контейнер) размерами 53"x88" размещается напротив задней служебной двери.

Рис.4-2 Схема грузовой кабины с механизацией и размещение груза в грузовой кабине Ту-204С/ Ту-204-100С

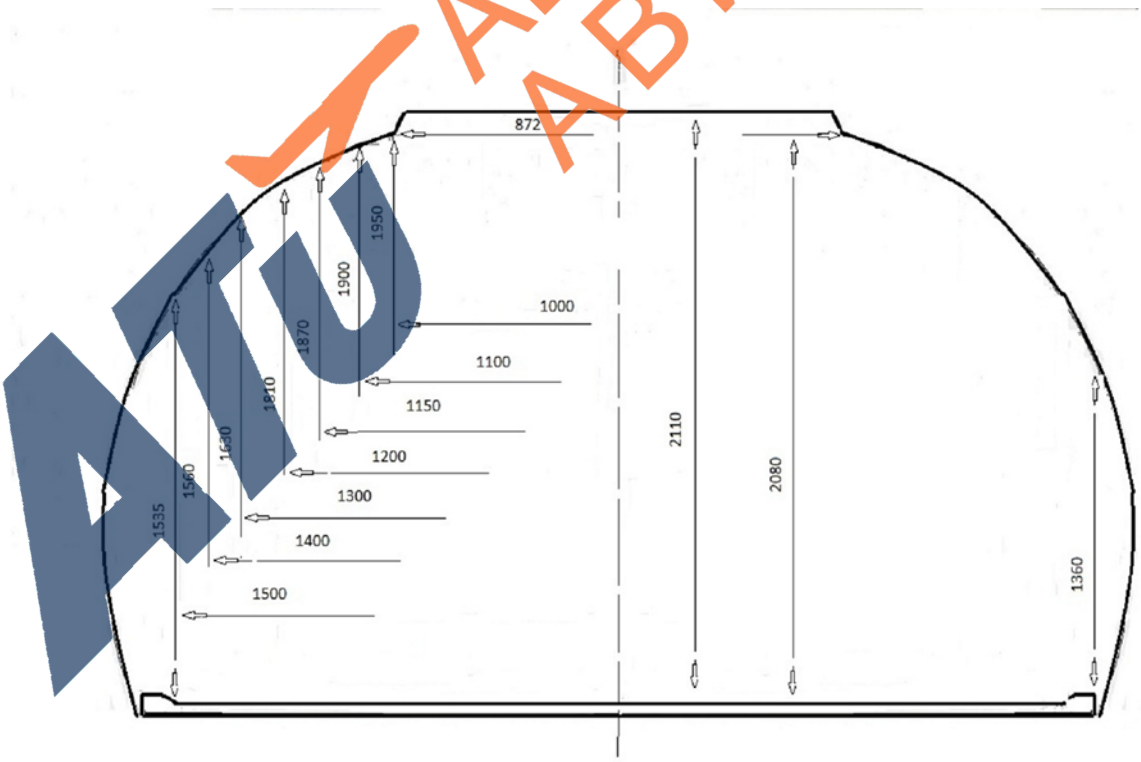


Рис. 4-3 Контуры сечения грузовой кабины ВС Ту-204С/ Ту-204-100С

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

4.4 ОБЩАЯ информация по ВС Boeing 757 200PCF

Технические характеристики воздушных судов

В Авиакомпании эксплуатируется следующий тип воздушных судов: Boeing 757 200 PCF , общие технические характеристики* приведены в таблице 3

Таблица 4

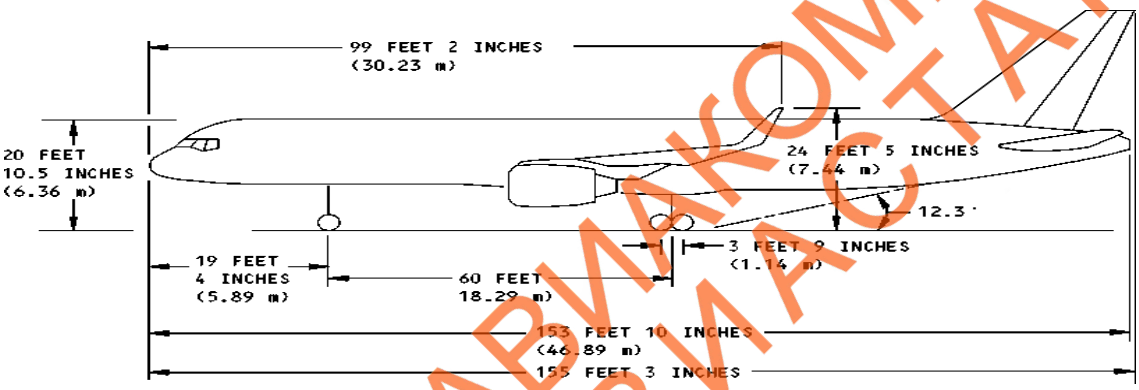
Технические характеристики воздушных судов Boeing 757 200 PCF

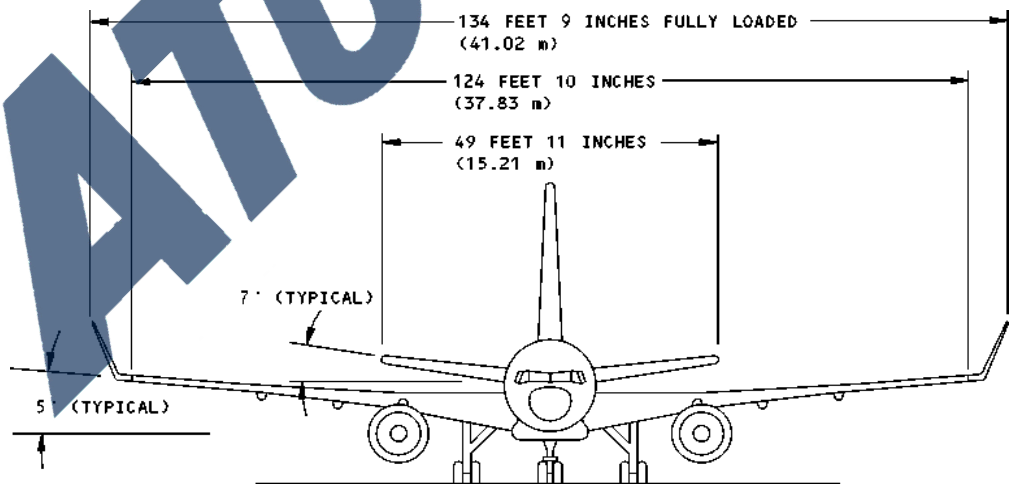
Rolls-Royce Engines		RA-73351, RA-73354	RA-73352, RA-73356, RA-73355
Engines		RB211-535E4-37	RB211-535E4-B37
Takeoff thrust*	lb/°F	40,200/84	43,500/77
Main deck cargo 88 x 125 - in pallets pallets Lower hold cargo		15	15
Bulk	ft3 (m3)	1,830 (51.8)	1,830 (51.8)
Maximum taxi weight	lb (kg)	251,000 (113,852)	251,000 (113,852)
Maximum takeoff weight	lb (kg)	250,000 (113,398)	250,000 (113,398)
Maximum landing weight	lb (kg)	210,000 (95,254)	210,000 (95,254)
Maximum zero fuel weight	lb (kg)	200,000 (90,718)	200,000 (90,718)
Operating empty weight (includes 3,847-lb tare) RA-73351 RA-73352 RA-73354 RA-73355 RA-73356	lb (kg)	122,976 (55,781) 122,317 (55,482)	122,370 (55,506) 122,085 (55,377) 122,229 (55,442)
Fuel capacity	U.S. gal (L)	11,253 (42,597)	11,253 (42,597)
Volume-limit payload (pallets) RA-73351 RA-73352 RA-73354 RA-73355 RA-73356	lb (kg)	77,023 (34,937) 77,682 (35,236)	77,629 (35,212) 77,914 (35,341) 77,770 (35,276)
Design range (MTOW, volume-limit payload)	nmi (km)	2,700 (5,000)	2,935 (5,435)
Cruise Mach		0.80	0.80
Takeoff field length (SL, 86°F, MTOW)	ft (m)	7,100 (2,164)	6,900 (2,103)
Initial cruise altitude (MTOW)	ft (m)	36,100 (11,000)	35,700 (10,880)

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

Rolls-Royce Engines		RA-73351, RA-73354	RA-73352, RA-73356, RA-73355
Landing field length (MLW)	ft (m)	4,950 (1,510)	4,950 (1,510)
Approach speed (MLW)	kn	137	137
Fuel consumption at volume-limit payload			
500 nmi	lb (kg)	10,875 (4,933)	10,875 (4,933)
1,000 nmi	lb (kg)	19,355 (8,780)	19,355 (8,780)

4.4.1 Размеры воздушных судов Boeing 757 200PCF

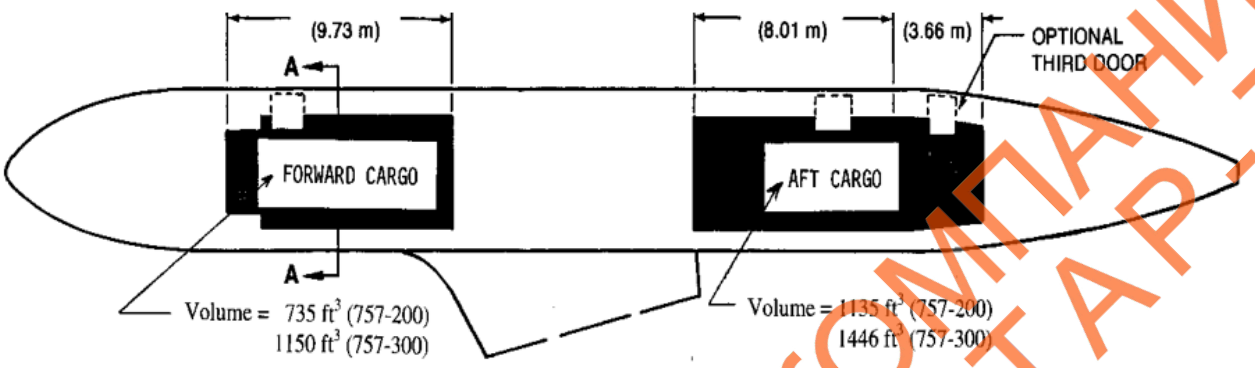




АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

Рис. 4.4 Airplane Dimensions Размеры ВС Boeing-757 200 PCF

CARGO COMPARTMENT DIMENSIONS



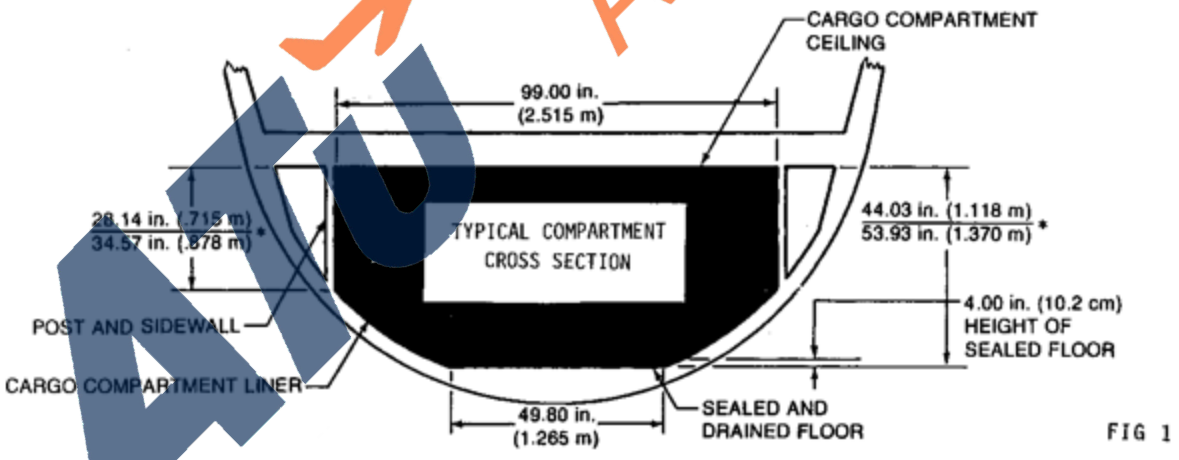
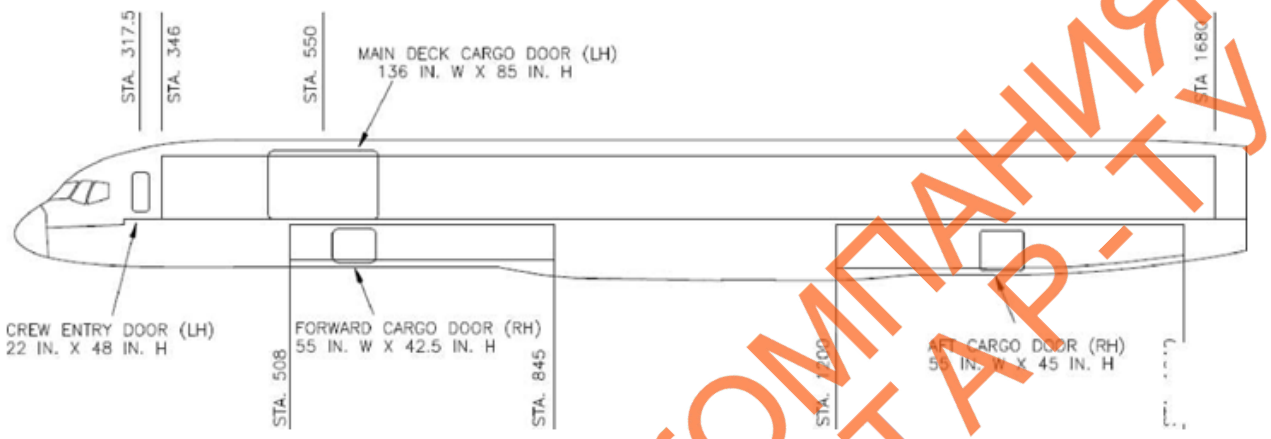


FIG 1

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

Размеры грузовых дверей (Cargo Door Dimension) ВС Boeing-757-200 PCF



АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА ЧИСТОЙ

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

5 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

5.1 Ответственность за исполнение положений РОНО

Обслуживающая компания (далее ОК) несет ответственность за качественное предоставление услуг в полном объеме в соответствии с требованиями РОНО. В случае неисполнения/частичного неисполнения/несвоевременного исполнения требований РОНО, ОК несет ответственность в соответствии с заключенным договором между Авиакомпанией и ОК.

В случае, если требование является рекомендуемым к исполнению, ОК выполняет настоящее требование по существующей возможности. В случае, если ОК устанавливает, что какое-либо обязательное требование РОНО не может быть выполнено, исключение в обязательном порядке регулируется договором, заключенным между Авиакомпанией и ОК.

ОК несет ответственность за исполнение требований при производстве работ по наземному обслуживанию в объемах не меньше тех, которые регламентированы РОНО. Авиакомпанией допускает, что РОНО может содержать процедуры, команды, сигналы, которые не применимы к определенным местным методам или ситуациям. В таких случаях должен преобладать здравый смысл и безопасность. При этом действия должны быть обоснованы и документально доказуемыми.

5.2 Контроль за исполнением РОНО и поддержание актуальности

Контроль за исполнением РОНО осуществляет заместитель генерального директора по ОНО и заместитель генерального директора по качеству и сертификации.

5.2.1 Поддержание актуальности РОНО

Поддержание актуальности РОНО производится в соответствии с установленными внутренними требованиями Авиакомпании.

Актуальность РОНО поддерживается путем своевременного внесения изменений и дополнений в него. За актуальность РОНО несет ответственность разработчик.

В целях поддержания актуальности РОНО документ может переиздаваться (Издания), либо изменяться (Ревизии).

Основанием для разработки и внесения изменений и дополнений к РОНО являются изменения и дополнения нормативных правовых актов, распорядительных документов уполномоченного органа в области ГА РФ, стандартов и рекомендуемой практики IATA/ICAO, изменений в международных и национальных правовых актах в области гражданской авиации, условиях договоров, локальных нормативных актах, в том числе Авиакомпании, а также при совершенствовании производственных процессов и по результатам регулярных пересмотров РОНО.

Изменения и дополнения в РОНО могут инициироваться как высшим руководством при анализе систем управления (СМК, СУБП, и т.п.), так и персоналом подразделений. Предложения по изменениям направляются в СОП.

Изменения и дополнения в РОНО могут быть внесены следующим образом: текущая ревизия производится разработчиком, согласно решениям руководства, об изменениях при осуществлении деятельности Авиакомпании, об изменении услуг, при изменениях в законодательстве и иных изменениях, на основании Приказов по основной деятельности.

Плановая ревизия (пересмотр) РОНО проводится согласно плану ревизий РОНО, основанному на установленном при разработке сроке плановой ревизии (не реже чем раз в два года), ответственным разработчиком. Результат пересмотра отражается в Акте пересмотра нормативного документа. Пересмотры проводятся также при значительных изменениях в деятельности (структурные изменения и т.п.).

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

Временная ревизия производится при возникновении необходимости безотлагательного (срочного) внесения изменений в документ. О проведении временной ревизии издается распоряжение ЗГД по ОНО. Извещение о временной ревизии оформляется ответственным разработчиком ЦУП (отв. ЗГД по ОНО) на листе ревизии желтого цвета. Временная ревизия учитывается в Листе регистрации изменений. Срок действия временной ревизии - до очередной текущей или плановой, если иное не оговорено в упомянутом выше распоряжении.

5.2.2 Основные правила оформления ревизий

Регистрация изменений производится в «Листе регистрации изменений» и «Листе внесения ревизий» с указанием основания, даты введения и внесения изменения, а также лица, вносящего изменения в случае изменения количества страниц, вносятся изменения в «Перечень действующих страниц»;

На измененных страницах РОНО в средней строке верхнего колонтитула проставляется номер ревизии и дата ревизии, применимая для данной страницы.

Все внесенные в текст изменения подсвечиваются серым цветом, в скобках пишется «изм.» и порядковый номер изменения по Листу регистрации изменений. При удалении текста, текст зачеркивается, удаленный текст не подсвечивается.

Нумерация изменений сквозная внутри каждой отдельной части Руководства и не зависит от даты внесения изменений и номера ревизии.

Ответственность за поддержание актуальности и хранение контрольного экземпляра РОНО на бумажном/электронном носителе, а также рабочего электронного экземпляра несет разработчик. Проверка соответствия рабочих экземпляров действующего РОНО у поставщиков НО осуществляется в ходе проведения аудита

5.3 Требования к обслуживающей компании в части наличия документации

Обслуживающая компания должна иметь все необходимые документы, лицензии и сертификаты на осуществляемый вид деятельности

5.4 Договоры на наземное обслуживание

Предоставление услуг по наземному обслуживанию внешним поставщиком официально оформляется договором или соглашением. Договорные отношения на наземное обслуживание оформляются в виде стандартного соглашения о наземном обслуживании IATA. Руководство IATA по наземному обслуживанию (IATA Airport Handling Manual (AHM)) содержит подробные указания и примеры типового соглашения по наземному обслуживанию. Кроме того, IATA публикует стандартное соглашение на поставку авиатоплива. По согласованию сторон может использоваться иная форма соглашения о наземном обслуживании или поставку авиатоплива при условии соблюдения всех требований, предъявляемых к соглашениям такого рода

Договор или соглашение на топливное обеспечение ВС должны содержать технические требования отраслевого стандарта, спецификации и типы топлива для конкретного типа ВС в соответствии с технической документацией. В случае привлечения ОК субподрядных организаций для выполнения функций по наземному обслуживанию, данные функции передаются субподрядным организациям по контракту или иным законным способом. В таком случае, даже если функций по наземному обслуживанию выполняет третья сторона, ответственность сохраняется за обслуживающей компанией.

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

6 АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

6.1 Общие положения

Политика в области авиационной безопасности ООО Авиакомпании «Авиастар-ТУ заключается:

- в обеспечении безопасности, регулярности и эффективности ее деятельности посредством реализации мероприятий, предусмотренных Программой авиационной безопасности Авиакомпании и направленных на обеспечение безопасности жизни и здоровья лиц, сопровождающих груз, членов экипажей и персонала Авиакомпании во время выполнения ими своих служебных обязанностей, предупреждения актов незаконного вмешательства в деятельность Авиакомпании, а также попыток нанесения ей экономического ущерба;
- в обеспечении сохранности перевозимого груза/почты и недопущения несанкционированного доступа к «отправлению» с момента досмотра на грузовом терминале до загрузки на борт воздушного судна в аэропорту отправления.

Авиакомпания несет ответственность за организацию обеспечения безопасности воздушных перевозок. Такое обязательство предусматривает выполнение мероприятий по авиационной безопасности, осуществляемых в соответствии с главой XII Воздушного кодекса Российской Федерации и с учетом стандартов Приложения 17 «Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» и Руководства по безопасности (ИКАО Doc 8973, издание 12, 2020); Программой АБ, направленных на реализацию мер противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации в том числе мер, осуществляемых с участием правоохранительных органов.

Полномочия по реализации политики и Программы АБ в области авиационной безопасности возложены на генерального директора и заместителя генерального директора по авиационной безопасности, которые несут персональную ответственность за их выполнение.

Практическое реализация Программы АБ осуществляется за счет привлечения для этих целей служб авиационной безопасности аэропорта базирования и аэропортов, входящих в сферу производственной деятельности АБ (далее – САБ аэропорта) на договорной основе.

Необходимым условием соблюдения требований авиационной безопасности является соблюдение требований авиационной безопасности при наземном обслуживании, которое подразделяется на:

- соблюдение требований АБ на территории аэродрома;
- соблюдение требований АБ при подготовке груза и почты к перевозке;
- соблюдение требований АБ при обслуживании воздушных судов.

6.2 Соблюдение авиационной безопасности на территории аэропорта

Соблюдение требований АБ на территории любого аэропорта обеспечивается и гарантируется силами транспортной (авиационной) безопасности данного аэропорта

Услуги обеспечения авиационной безопасности ООО Авиакомпании «Авиастар-ТУ» оказываются на договорной основе.

Перечень мероприятий по авиационной безопасности указан в стандартном соглашении о наземном обслуживании IATA (AHM)

Места стоянок ВС находятся в зоне ограниченного доступа.

Персонал аэропорта и обслуживающих компаний, занятый в наземном обслуживании воздушных судов, эксплуатируемых авиационной компанией допускается в зону транспортной безопасности аэропорта только по пропускам, установленного образца и после досмотра.

АТУ АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

Персонал Авиакомпании допускается в зону транспортной безопасности аэропорта по пропускам, установленного образца после прохождения досмотра:

- Экипажи допускаются после предъявления на досмотре удостоверений члена экипажа (ID- Card) и задания на полет;
- ИТП и персонал Авиакомпании не участвующий в выполнении полета – по пропускам, установленного образца.

Лица, сопровождающие груз, оформляются службой перевозок аэропорта как пассажиры и проходят соответствующий досмотр после предъявления авиабилета.

6.3 Соблюдение авиационной безопасности для груза и почты

Груз и почта, предназначенные к воздушной перевозке на ВС Авиакомпании, проходят 100 % досмотр, оформление и контроль на грузовых терминалах аэропорта.

Грузоотправитель принимает необходимые меры авиационной безопасности и гарантирует, что доставленные на грузовой терминал груз и почта соответствуют заявленным к перевозке, проверены и не содержат посторонних предметов.

Представители грузового терминала после проведения досмотра поступившего груза и почты обеспечивают его сохранность и соблюдению других мер по авиационной безопасности.

Груз и почта доставляются от грузового терминала к ВС под контролем Службы авиационной безопасности аэропорта вылета.

Загрузка груза и почты на борт ВС с нарушением упаковки и признаками несанкционированного доступа к содержимому запрещена.

После загрузки груза и почты на борт ВС, ответственность за его безопасность возлагается на Авиакомпанию.

КВС или представитель Авиакомпании принимает меры по сохранности загруженного на ВС груза/почты и по предупреждению несанкционированного доступа:

(a) В случае задержки вылета загруженного ВС, если экипаж покидает борт, то обеспечивается принятия следующих мер:

- груз и /или почта должны быть сняты с борта ВС известным грузоотправителям, уполномоченным агентом или ответственным грузоотправителям, или
- загруженное ВС должно быть опечатано в соответствии со схемой пломбировки и сдано под охрану Службе авиационной безопасности в аэропорту вылета.

(b) В случае, если загруженное ВС оказалось на запасном аэродроме, и экипаж временно покидает борт, обеспечивается принятие следующих мер:

- воздушное судно должно быть опечатано в соответствии со схемой пломбировки ВС и сдано под охрану Службе авиационной безопасности аэропорта.

(c) В случае, выявления несанкционированного доступа на ВС, к грузу/почте на борту ВС принимаются следующие меры:

- экипаж информирует о нарушении норм, правил и процедур СЗН ПДС Авиакомпании уполномоченные органы в аэропорту вылета, промежуточном аэропорту, запасном аэропорту или аэропорту прилета, груз и почта подвергается дополнительному досмотру (при перевозке груза/почты из третьих стран в (ЕС) загрузка, в этом случае, объявляется грузом/почтой высокого риска).

6.4 Безопасность бортового питания, топлива, спецжидкостей и бортовых запасов

Перед загрузкой на борт ВС в отношении бортового питания и бортовых запасов авиакомпании Службой авиационной безопасности аэропорта проводится комплекс мероприятий по безопасности, регламентированный внутренними нормативными документами аэропорта по

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

авиационной безопасности. Перед доставкой на борт ВС бортпитание проходит досмотр с применением технических и специальных средств в рамках требований

Доставка и погрузка бортпитания на борт ВС осуществляется под контролем Службы авиационной безопасности.

Топливо и спецжидкости, заправляемые в ВС проходят соответствующий контроль службами авиационной безопасности аэропорта.

6.5 Безопасность воздушных судов

6.5.1 Общие положения

Безопасность ВС с целью недопущения актов незаконного вмешательства (далее АНВ) достигается соблюдением следующих мер:

- предполетный досмотр ВС;
- охрана ВС;
- контроль доступа на борт ВС и в кабину пилотов;
- принятие груза и почты на борт ВС с соблюдением установленных требований по АБ (соответствие груза перевозочным документам; целостность упаковки, наличие стикеров «Досмотрено САБ»;
- обеспечение безопасности кабины ВС.

6.5.2 Досмотр воздушного судна

На территории Российской Федерации предполетный досмотр ВС проводится специальными подразделениями САБ после того как его покинет обслуживающий персонал до погрузки груза и посадки лиц, сопровождающих груз. Предполетный досмотр проводится с использованием схемы перечня мест досмотра ВС по типу, разрабатываемых авиакомпанией, с заполнением чек-листа, который хранится в САБ аэропорта вылета не менее 24 часов. К предполетному досмотру могут привлекаться сотрудники авиакомпании, обслуживающие данный ВС.

В аэропортах зарубежных стран предполетный досмотр ВС проводится силами экипажа ВС с заполнением чек-листа на специальном, утвержденном в авиакомпании двуязычном (русский и английский) бланке. Заполненный чек- лист передается вместе с документацией, сопровождающей груз супервайзеру в аэропорту вылета, где хранится не менее 24 часов.

Досмотр ВС осуществляется с целью обнаружения взрывчатых веществ, взрывных устройств, оружия, боеприпасов и других предметов, которые могут быть использованы для совершения АНВ в деятельность гражданской авиации, а также выявления посторонних лиц.

Полеты в аэропорты выполняются Авиакомпанией на основании заключенных стандартных соглашений на наземное обслуживание, контрактов и договоров, в которых предусмотрен блок мероприятий по авиационной безопасности.

Авиакомпания обеспечивает наличие на каждом ВС схемы (перечня) с указанием контрольных мест предполетного и дополнительного досмотров и информацией о наименее опасном месте возможного размещения обнаруженного подозрительного предмета, взрывного устройства.

6.5.3 Охрана ВС

Охрана ВС обеспечивается Службой авиационной безопасности аэропорта при условии соблюдения установленных требований со стороны авиакомпании:

- на воздушном судне, при отсутствии на нем персонала авиакомпании, должны быть закрыты все двери, форточки, убраны трап и стремянки. Служебные и задняя входные двери при этом блокируются изнутри, а передняя входная дверь и люки технических отсеков закрываются специальными ключами и пломбируются специальными стикерами. Грузовая дверь закрывается, возможность ее открытия снаружи не предусмотрена. Люки багажных отделений

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

закрываются и пломбируются. Воздушное судно передается экипажем, уполномоченным сотрудником авиакомпании под охрану САБ аэропорта с соблюдением требований процедур, утвержденных в авиакомпании и аэропорту;

- от воздушного судна отключаются и отсоединяются наземные средства обслуживания. Под колесами шасси должны быть установлены упорные колодки. Места стоянок должны быть оборудованы средствами пожаротушения;
- в ночное время места стоянок воздушных судов обеспечиваются освещением;
- при принятии ВС с охраны экипаж и/или ИТС должны осмотреть воздушное судно с целью обнаружения возможных повреждений, и проверки целостности пломб (стикеров). При выявлении нарушения пломбировки ВС (отсутствует или отклеен стикер (дает основание предполагать, что имело место несанкционированное проникновение на ВС. Воздушное судно подлежит досмотру силами САБ аэропорта с участием представителя авиакомпании и составлением Акта.

6.5.4 Контроль доступа на борт воздушного судна и в кабину пилотов

При подготовке к полету, доступ на борт ВС контролируется САБ аэропорта во взаимодействии с членами экипажа, и другими сотрудниками авиакомпании, занятых в обслуживании ВС Пропускной режим на борт ВС установлен для предотвращения прохода посторонних лиц, размещению на борту различных взрывных устройств, предметов, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства Все лица, обслуживающие ВС должны иметь карту-наряд и пропуск установленного образца на верхней одежде с фотографией и указанием секторов допуска.

6.5.5 Оборудование воздушного судна и обеспечение экипажа документацией по авиационной безопасности

Воздушные суда оборудованы:

- надежно запирающимися изнутри пуленепробиваемыми дверьми в кабину пилотов;
- специальными сигнализационными и переговорными устройствами для связи между летным и кабинным экипажем;
- специально отведенным и обозначенным наклейкой местом размещения, обнаруженного в полете взрывного устройства или подозрительного предмета;
- стикерами для опломбирования ВС, предупреждающими несанкционированное проникновение на борт ВС и/или несанкционированный доступ к грузу/ почте, загруженному на самолет в случаях, когда ВС передано под охрану САБ аэропорта;
- Инструкциями и указаниями по авиационной безопасности, в папке АБ, судовой документации ВС

6.6 Действия при чрезвычайных ситуациях, связанных с актом незаконного вмешательства

Предотвращение чрезвычайных ситуаций, связанных с актом незаконного вмешательства является одной из главных задач всего персонала, участвующего в обслуживании ВС.

В целях урегулирования чрезвычайной ситуации, связанной с актом незаконного вмешательства в каждом аэропорту, разрабатываются план мероприятий в рамках Аварийного плана. Аварийный план доводится до организаций, находящихся на территории аэропорта соответствующим порядком.

АТУ АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

7 АУДИТ

7.1 Общая часть

Авиакомпания в лице службы организации перевозок и отдела наземного обеспечения ЦУП осуществляется постоянный контроль и мониторинг качества предоставляемых услуг по информации экипажей ВС, ИТС или любых других источников, а также системы добровольных сообщений. По результатам анализа имеющейся информации о качестве предоставляемых услуг принимаются необходимые меры по устранению замечаний обслуживающей компании, в том числе и проведение аудита.

Основной целью аудита является проверка качества предоставляемых услуг, состояние процессов и функционирование системы качества в целом или отдельных ее элементов в обслуживающей компании и выработка предложений по приведению качества предоставляемых услуг согласно заключённых договоров, контрактов, стандартов Авиакомпании «Авиастар-ТУ», требований РОНО и др. нормативными документами, действие которых распространяется на услуги, продукцию и работы, выполняемые обслуживающей компанией.

Более подробно процедура аудита описана в ДП-03.010-02 (Документированная процедура), которая разработана в целях реализации требований стандартов и рекомендуемой практики ICAO и IATA в области воздушной перевозки грузов, МС ISO 9001:2015 и с учетом требований российского законодательства.

7.2 Особенности и порядок проведения аудита организаций, осуществляющих авиатопливообеспечение воздушных перевозок

7.2.1 Для обеспечения аудита организаций, осуществляющих авиатопливообеспечение руководствоваться требованиями, прописаны в ВНД (РОНО, РОТО и т.д.) или договоре.

7.2.2 Осуществление деятельности по авиатопливообеспечению воздушных перевозок на внутренних и международных воздушных линиях Российской Федерации без сертификата соответствия или с нарушением порядка, установленного выше указанными Правилами, не допускается.

7.2.3 Организация, осуществляющая авиатопливообеспечение воздушных перевозок, осуществляет следующие работы:

а) прием авиаГСМ;

б) прием авиаГСМ;

в) подготовку авиаГСМ и выдачу их на заправку;

г) заправка авиаГСМ в воздушное судно;

Организация, осуществляющая авиатопливообеспечение воздушных перевозок, осуществляет как весь комплекс указанных работ, так и только их часть. В этом случае организация, осуществляющая авиатопливообеспечение воздушных перевозок, должна иметь договорные отношения с организацией, имеющей сертификат соответствия организаций, осуществляющих авиатопливообеспечение воздушных перевозок, выданный на соответствующие виды работ.

Организация, осуществляющая авиатопливообеспечение воздушных перевозок в полном объёме обязана выполнять следующие виды работ, согласно разработанной технологии которая включает в себя следующие разделы:

- общие положения;
- организация выполнения технологических процессов:

а) прием авиаГСМ;

б) хранение авиаГСМ;

в) перекачка авиаГСМ;

г) подготовка авиаГСМ и выдача их на заправку;

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

д) заправка авиаГСМ в воздушное судно («контрольный талон» на средство заправки);

– организация контроля качества:

а) отбор проб авиаГСМ;

б) лабораторный контроль качества;

в) аэродромный контроль качества;

– организация технического обслуживания оборудования;
– организация работы в аварийной и нештатной ситуации;
– требования к персоналу;
– организация инспекционного контроля.

Организация, осуществляющая только заправку воздушного судна авиаГСМ, обязана, для осуществления лабораторного контроля качества создать специализированное структурное подразделение – лабораторию ГСМ. В этом случае организация, осуществляющая авиатопливноеобеспечение воздушных перевозок, должна быть сертифицирована в качестве организации, осуществляющей контроль качества авиаГСМ, заправляемых в воздушные суда. Если организация, осуществляющая авиатопливообеспечение воздушных перевозок, не сертифицирована в качестве организации, осуществляющей контроль качества авиаГСМ, заправляемых в воздушные суда, организация, осуществляющая авиатопливообеспечение воздушных перевозок, заключает договор с соответствующей сертифицированной организацией;

Организация, осуществляющая только заправку авиаГСМ в воздушное судно должна выполнять следующие виды работ, согласно разработанной технологии:

а) заправка авиаГСМ в воздушное судно («контрольный талон» на средство заправки);

– организация контроля качества:

б) отбор проб авиаГСМ;

в) лабораторный контроль качества;

г) аэродромный контроль качества;

д) иметь договора с организациями, осуществляющими:

– прием авиаГСМ;
– хранение авиаГСМ;
– перекачка авиаГСМ;
– подготовка авиаГСМ и выдача их на заправку;
– организацию технического обслуживания оборудования;
– организацию работы в аварийной и нештатной ситуации;
– требования к персоналу;
– организацию инспекционного контроля;
– наличие «контрольного талона» на средство заправки, выданного на основании паспорта качества.
– Аэродромный контроль:

Аэродромный контроль осуществляется при подготовке, выдаче и заправке наливных авиаГСМ в воздушные суда. При аэродромном контроле подтверждается качество выдаваемой на заправку марки авиаГСМ путем оценки требуемого уровня чистоты авиаГСМ и паспорта качества, выданного лабораторией ГСМ организации, осуществляющей обеспечение ГСМ или организацией (лабораторией), осуществляющей контроль качества авиаГСМ по ранее заключённому договору, заправляемых в воздушные суда.

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

При удовлетворительном результате аэродромного контроля на средство заправки оформляется контрольный талон.

– Отбор проб авиаГСМ:

Отбор проб авиаГСМ производится в соответствии с требованиями Руководством по технической эксплуатации самолета Ту-204С согласно технологических карт ТК012.11.00В, ТК012.11.00В. Для ВС типа В757-200 - AMM есть Task 28-10-00-202-001 по проведению микробиологического исследования топлива (Detection Test for Microbial Growth) секция G по сбору проб топлива (Collect the Fuel Sample).

– Требования к персоналу:

Организация осуществляющая обеспечение ГСМ должна иметь необходимое количество квалифицированных специалистов, аттестованных и допущенных к работам, связанным с обеспечением безопасности полетов конкретных типов воздушных судов, с учетом объема выполняемых работ. Должностные лица и специалисты, непосредственно связанные с обеспечением безопасности полетов, должны соответствовать требованиям настоящих Правил, иметь специальную подготовку, подтвержденную соответствующими документами.

Заправка авиаГСМ в воздушные суда осуществляется из средств заправки. Не разрешается проведение заправки наливных авиаГСМ, не имеющих паспортов качества, выданных лабораторией ГСМ организацией, осуществляющей обеспечение ГСМ или организацией, осуществляющей контроль качества авиаГСМ, заправляемых в воздушные суда, и из средств заправки, не имеющих оформленных в установленном порядке контрольных талонов.

Паспорт качества

Основанием для выдачи наливных авиаГСМ на заправку в воздушные суда является паспорт качества, формируемый в процессе приема, хранения, подготовки к выдаче авиаГСМ на заправку лабораторией ГСМ организации, осуществляющей обеспечение ГСМ, а при ее отсутствии – сертифицированной организацией, (лабораторией) осуществляющей контроль качества авиаГСМ, заправляемых в воздушные суда.

Паспорт качества оформляется при положительных результатах входного контроля, сопроводительной документации и на основании приемного и складского контроля качества.

7.2.4 В процессе аудита осуществляется сбор, анализ и обобщение всех замечаний, случаев ухудшения качества авиаГСМ, нештатных ситуаций по данной конкретной организации, осуществляющей обеспечение ГСМ для эксплуатанта (ООО Авиакомпания «Авиастар-ТУ»). Последовательный осмотр объектов, связанных с заправкой авиаГСМ в воздушные суда.

7.2.5 Аудитор эксплуатанта (Авиакомпания «Авиастар-ТУ») участвует в работе комиссий, создаваемых при расследовании нештатных ситуаций при заправке ВС эксплуатанта ООО Авиакомпания «Авиастар-ТУ»).

7.2.6 На основании полученных данных аудитор составляет акт аудита, где отмечаются обнаруженные несоответствия.

7.3 Особенности и порядок проведения аудита организаций, осуществляющих противообледенительную обработку ВС

7.3.1 Аудит организаций, осуществляющих противообледенительную обработку ВС проводится при подготовке к ОЗП или в период ОЗН, но не реже одного раза в год.

7.3.2 Целью аудита организаций, осуществляющих противообледенительную обработку ВС эксплуатантом (ООО Авиакомпания «Авиастар-ТУ».) является контроль качества:

– соблюдения Национального стандарта Р.Ф. ГОСТ Р54254-2010. Настоящий стандарт разработан с учетом рекомендаций Международной организации

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ

гражданской авиации (ИКАО) DOC 9640 - AN/940* "Руководство по противообледенительной защите воздушных судов на земле", документа Департамента поддержания летной годности гражданских воздушных судов и технического развития гражданской авиации Минтранса России "Методические рекомендации по противообледенительной защите воздушных судов на земле" от 23.01.2003 г. N 24.9-16ГА, отечественного стандарта ГОСТ 23907 "Жидкости противообледенительные для летательных аппаратов", а также с учетом материалов регулярно публикуемых зарубежных рекомендательных документов;

- выполнения требований ИНСТРУКЦИИ по противообледенительной защите воздушных судов ООО Авиакомпания «Авиастар-ТУ»;
- выполнения требований раздела 4.14. Противообледенительная обработка ВС РОНО ООО Авиакомпания «Авиастар-ТУ»;
- выполнения Руководства (программы, процедуры, инструкции или технологии) по ПОЗ ВС организации, осуществляющей противообледенительную обработку ВС;
- выполнения программы подготовки персонала, задействованного в процессе ПОЗ ВС организации, осуществляющей противообледенительную обработку ВС;
- проверка качества обрабатываемых ВС при проведении процедур ПОЗ (включая тип, температуру и количество применяемой противооблединительной жидкости).

Процедуры по защите ВС от наземного обледенения должны проводиться только специально обученным и квалифицированным персоналом. Программы обучения должны соответствовать основополагающим принципам и рекомендациям документа ИКАО DOC9640-AN940, положениям ФАП 147 и ARP5149 и должны быть одобрены полномочным государственным органом в области гражданской авиации.

АВИАКОМПАНИЯ АВИАСТАР-ТУ