



МЕНАЦИРАЊЕ СО РИЗИК НА ПЛАТФОРМА

ASD-GM-003

СОДРЖИНА

Содржина	2
Кратенки	6
ДЕФЕНИЦИИ	6
ОБЈАСНУВАЊЕ НА СИМБОЛИТЕ	7
Листа на Ревизии и издања	7
СПИСОК НА ВАЖЕЧКИ СТРАНИЦИ.....	9
Табела за одобрување	10
СПИСОК НА ДИСТРИБУЦИЈА	Error! Bookmark not defined.
Референтни документи.....	10
1. Вовед	11
2. Потенцијални опасности на платформа.....	12
3. Возила што удираат воздухоплови и/или луѓе.....	12
4. Опасности за патниците на платформата	14
5. Движење на воздухоплов на земја.....	16
6. Безбедносни практики за паркирање на воздухоплови	16
6.1 Работење на слотовите/местата за паркирање	16
6.2 Визуелен систем за водење при пристигнување (VDGS)	16
6.3 Сопственост на слотовите/местата за паркирање	16
6.4 Безбедносни размислувања за паркирање на воздухоплови.....	18
Контрола на операцијата.....	18
Сопирачки/Подметачи	18
Закрилцата и контролата на движењето на површината	19
Тркала	19
Контрола на патници.....	19
Водење на воздухоплови	19
Фиксна електрична енергија од земја (FEGP)/помошни единици за напојување (APU)/земни единици за напојување (GPU)	19
6.5 Пристигнување на воздухоплов	20
6.6 Мерки на претпазливост пред полетување на воздухопловот.....	21
6.7 Само-маневрирање на воздухоплов на платформа.....	22
6.8 Полетување на воздухоплов	23
6.9 Други безбедносни размислувања.....	27
Знаци, ознаки и насоки	27
Облека со висока видливост.....	28
7. Опасности од моторот	29
Експлозија, вибрации, бучава и гасови	29
Генерално	29
Управување со моторот при пристигнување на воздухоплов.....	29
Управување со моторот при паѓање на воздухопловот	30
Тест на работата на моторот.....	30
Гасови и бучава.....	31
Вшмукување – голтање.....	31
Оштетување од странски објект.....	32
Пропелери	33
Ротори	33
8. Паѓања и предмети што паѓаат	34
8.1 Општо.....	34
8.2 Пристап до вратите на воздухопловите	36

8.3	Други делови од воздухопловот	40
8.4	Други падови поврзани со воздухоплови	40
9.	Операции на авиомостови	40
	Инсталација	40
	Опрема за авиомост	41
	Ознаки на земјата	41
	Одржување на авиомостовите и неуслужливост	42
	Оперативни процедури	42
	Обука на оператори	43
10.	Рачно ракување	43
11.	Бучава	45
12.	Работна опрема (вклучувајќи машини)	46
12.1	Општо	46
12.2	Мобилна работна опрема (вклучувајќи возила)	47
12.3	Опрема за подигнување	47
12.4	Нова механизација	48
13.	Опасни супстанции и опасни материи	49
13.1	Супстанции опасни по здравјето	49
13.2	Радиоактивни материи	50
13.3	Запаливи материи	50
13.4	Транспорт на опасни материи	51
14.	Несоодветно осветлување, отсјај и збунувачки светла	52
15.	Неповолни временски услови (вклучувајќи зимски операции)	53
15.1	Неповолни временски услови	53
15.2	Силни ветрови	53
15.3	Процедури со мала видливост (LVP)	54
15.4	Зимски операции	54
16.	Лизгања и сопнување	55
17.	Електрични опасности	56
18.	Грешки и дефекти	57
19.	Инспекции на областа за движење	58
	Додаток А	58
	Модел процедури за работа на рампа - Заглавување на воздухопловот	58
	1 Вовед	58
	2 Процедурата	59
	3. Клучни безбедносни точки	60
	Додаток Б	60
	Упатство на моделот за безбедност - Упатство за работа со Систем за визуелно приклучување	60
	1 Вовед	61
	2 Систем	61
	3 Одговорност за работа на VDGS	61
	4 Сервис за маршализирање	61
	5 Неуслужливост на воздушен мост	62
	6 Стоп за кратко постапка	62
	7 Постапка за итно стопирање	63
	8 Резиме за безбедност на VDGS	63
	Додаток В	63
	Процедура за работа на платформа – Извлекување на воздухоплов од слотовите/место за паркирање на воздухоплов	64
	(Конвенционални влекачи)	64

1	Вовед.....	64
2	Процедури – Конвенционално влечење и влечна лента	65
3.	Клучни безбедносни точки	68
Додаток Д		68
Модел на процедури за работа на платформа за - возило за влечење без шипки. (TLTV).....		68
Операција.....		68
1	Вовед.....	68
2	Работни процедури на платформата	69
3.	Поврзување на воздухоплов	70
4.	Пушбек на воздухоплов	70
5.	Клучни безбедносни точки.....	71
Додаток Е.....		72
Модел упатство за безбедност - Процедури за излегување од паркинг позиција на воздухопловот (враќање).....		72
1	Вовед	72
2.	Услови за враќање	72
3.	Демонстрација за враќање наназад	73
4.	Апликации	73
Додаток Ф		74
Модел на упатство за безбедност - Експлозија и гасови на воздухопловот		74
1	Вовед.....	74
2	Процедури за пристигнување.....	74
3	Постапка на заминување – Стартување на моторот.....	75
4	Постапка за враќање назад – Мерки на претпазливост при експлозија	75
5	Возење на воздухоплов.....	76
6	Безбедност во близина на работни површини	76
7	Само-маневар на воздухоплов.....	76
8	Општо.....	77
Додаток Г		77
Модел упатство за безбедност на - Работа на земјата на моторот на воздухопловот и употреба на помошни единици за напојување		77
1	Вовед	77
2.	Дефиниција.....	77
3.	Одобрување	77
4	Безбедност.....	78
5	Помошни единици за напојување.....	79
6	Енергетски единици на земјата.....	79
Додаток Н		80
Модел на упатство за безбедност - Остатоци/оштетувања од страни предмети		80
1	Вовед.....	80
2	Општи правила	81
Додаток И		82
Моделот на упатство за безбедност - Патнички воздушни мостови		82
1	Вовед.....	82
2	Патнички воздушен сервис.....	82
3	Сертификација за оператор на Airbridge.....	83
4	Одговорности на операторот на Airbridge	83
5	Работење на Airbridges.....	84
6	Паркинг кутии.....	84
7	Визуелен систем за водење приклучување (VDGS).....	85
8	Стоп- Кратко Процедури.....	85

9	Известување за дефекти.....	85
10	Итно запирање и итно повлекување.....	86
11	Постапка за известување за несреќи.....	86
Додаток Ј.....		86
Модел на упатство за безбедност - Силен ветер.....		86
1	Вовед.....	86
2	Предупредувања за силен ветер.....	86
3	Одговорности при силни ветрови.....	87
4	Воздушни мостови.....	87
5	Позиционирање и пикетирање на воздухоплови.....	87
6	Влечење на воздухоплови.....	87
7	Откажување на предупредувањата за силен ветер.....	88
Додаток К.....		88
Модел на упатство за безбедност на - Работа на платформа при слаба видливост.....		88
Услови.....		88
1	Вовед.....	88
2	Предупредувања за слаба видливост.....	88
3	Одговорности за време на LVP.....	89
4	Мала видливост на платформа.....	89
5	Откажување на LVP.....	89
Додаток Л.....		90
Модел упатство за безбедност на - Зимски операции и опасности на платформата.....		90
1	Вовед.....	90
2	Известување.....	90
3	Одговорности на воздухопловното пристаниште.....	91
4	Мерки на претпазливост во услови на замрзнување.....	91
5	Избегнување на излевање вода од возила/инсталации.....	91
Прилог.....		92

КРАТЕНКИ

Кратенка	Значење
AGL	Аеронаутичко осветлување на земјата
APU	Помошна единица за напојување
ATC	Контрола на летање
CAA	Управата за цивилно воздухопловство
DGR	Регулативи за опасни материи
dB	Децибели
dB(A)	Децибели со тежина А (за да се одрази одговорот на човечкото уво)
EU	Европска Унија
FEGP	Фиксна електрична енергија на земјата
FOD	Остатоци од туѓ предмет или оштетување од странски предмети
GA	Генерална Авијација
GPU	Енергетска единица Фиксна на земја за електрична енергија на земјата
IATA	Меѓународна асоцијација за воздушен транспорт
ICAO	Меѓународната организација за цивилно воздухопловство
ILS	Систем за слетување по инструменти
JAR-OPS	Заеднички авијациски барања - операции
LER, d	Лична изложеност на бучава
LVP	Процедури со слаба видливост
MEWP	Мобилна работна платформа за подигнување
MOR	Задолжителен извештај за појава
POB	(број на) патници во воздухоплов
PPE	Лична заштитна опрема
RT	Радиотелефон
SMS	Систем за управување со безбедноста
SOP	Стандардна оперативна процедура
VDGS	Визуелен систем за приклучување

ДЕФИНИЦИИ

Термин	Дефиниција
“Воздухопловно пристаниште“	Аеродром или дел од аеродром оспособен и отворен првенствено за јавен воздушен превоз
“Управно тело на воздухопловно пристаниште“	Тело кое, покрај другите активности или не, согласно националните прописи има за цел раководење и управување со инфраструктурата на воздухопловното пристаниште, како и координација и надзор на активностите на различните оператори на соодветното воздухопловно пристаниште,
“Корисник на воздухопловно пристаниште“	Физичко или правно лице одговорно за превоз на патници, пошта и/или стока по воздушен пат од, или до соодветното воздухопловно пристаниште,

“Земски услуги“	Услуги кои се дават на корисниците на воздухопловните пристаништа во воздухопловните пристаништа,
“Самостојно давање на земски услуги“	Значи состојба во која корисникот на воздухопловното пристаниште директно врши една или повеќе категории на земски услуги и за вршење на такви услуги не склучува никаков договор со давателите на земски услуги; во смисла на ова дефиниција корисниците на воздухопловните пристаништа помеѓу себе не се сметат за даватели на земски услуги: - ако еден од нив има мнозински удел во сопственост на другиот, или - ако истиот субјект има мнозински удел во сопственост на двата,
“Давател на земски услуги“	Секое физичко или правно лице кое на другите дава едно или повеќе категории на земски услуги,

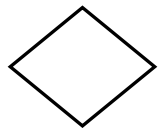
ОБЈАСНУВАЊЕ НА СИМБОЛИТЕ



Почеток/крај на процедурата



Активност



Контролна ставка, контролна активност



Документ, информација



Точка на спојување

ЛИСТА НА РЕВИЗИИ И ИЗДАНИА

Рев.Бр.	Дата	Внесено од	Опис на ревизијата
00	28.08.2023	Бобан Нацевски	Прво издание

ВОВЕД СО ПРЕОДНИ И ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

Упатството е издадено од страна на:

Агенција за цивилно воздухопловство
Даме Груев 1, 1000 Скопје, Северна Македонија

Се забранува копирање или умножување на овој материјал без претходна писмена согласност на издавачот.




Ова издание на оваа упатство влегува во сила со денот на донесувањето. Секоја понатамошна ревизија на ова упатство влегува во сила со денот наведен во Табелата на одобрување.

За издавачот:

Томислав Тунтев, директор на АЦВ



ТАБЕЛА ЗА ОДОБРУВАЊЕ

	Име и Позиција	Дата	Потпис
Изготвено од:	Бобан Нацевски Помлад соработник за аеродромски услуги	07.09.2023	
Контролирано од:	Раим Бајрами, Раководител на одделение за аеродромски услуги	07.09.2023	
Овластено од:	Илир Мехмеџи, Раководител на сектор за аеродроми и воздухопловна навигација	07.09.2023	
Проверка на квалитет:	Кире Колевски, Инспектор за контрола на квалитет и безбедност	07.09.2023	
Одобрено од:	д-р Томислав Тунтев, Генерален директор		

СПИСОК НА ДИСТРИБУЦИЈА

Коп. Бр.	Корисник	Медиа	Кол.
1.	Архива	Оригинал - печатена копија	1
2.	Инспектор за внатрешна контрола за квалитет и безбедност	Оригинал - печатена копија	1
3.	Раководител на одделот	Печатена копија	1
4.	АЦВ Google Drive	Дигитална копија	1

РЕФЕРЕНТНИ ДОКУМЕНТИ

	Код на документот	Име на документот	
1.	ICAO Annex 14 Aero-dromes	(Volumes I and II)	
2.	ICAO Annex 2	Rules of the Air	
3.	ICAO Annex 18	The Safe Transport of Dangerous Goods by Air	
4.	IATA Airport Handling Manual	AHM	
5.	DGO/QSM-MAN-001	Integrated Quality System Manuel	

1. ВОВЕД

Организациите кои работат на воздухопловните пристаништа треба да управуваат со безбедноста на воздухоплови и здравјето и безбедноста при работа со голем степен на експертиза и да се усогласат со законските барања и стандарди. Меѓутоа, без соодветно управување со безбедноста, законските и моралните обврски не можат да се исполнат.

Лекциите научени од несреќите на воздухопловите и луѓето покажуваат дека, во многу случаи, неуспехите во управувањето биле клучен причински фактор. Овој документ се обидува да ги сумира процесите со кои може да се управува со безбедноста на воздухопловот и здравјето и безбедноста при работа.

Особено на големите воздухопловни пристаништа, платформата е фреквентно место за работа. Луѓето и воздухопловите се соочуваат со многу потенцијални опасности, особено од движењето и работењето на воздухопловите и копнените возила. Неуспехот да се елиминираат или контролираат таквите опасности може да доведе до несреќи на воздухоплови и/или луѓе.

Безбедносното управување со платформата ќе важи за секое воздухопловни пристаниште, без разлика на големината, само опсегот и големината на операциите ќе се разликуваат. Менаџерите ќе треба да го земат предвид степенот на применливост на презентираниот детален материјал и, навистина, употребата на какви било соодветни контролни мерки дополнително на опишаните. Треба да се има предвид хиерархијата на контролите кога се разгледува најсоодветната комбинација на контролни мерки.

2. ПОТЕНЦИЈАЛНИ ОПАСНОСТИ НА ПЛАТФОРМА

2.1 Овој дел дискутира за некои од потенцијалните опасности кои најчесто се среќаваат на платформа. Важно е сите операции на воздухопловот, вклучително и времето на обслужување, целосно да ја земат предвид потребата од безбедни работни практики. Неуспехот да се направи ова може да резултира со кратки прекини и лоша практика што може да доведе до несреќи, болест на персоналот и повреди и оштетување на средствата.

2.2 Вообичаените опасности на воздухопловни пристаништа кои се дискутирани во следните параграфи, вклучуваат:

- Возила што удираат во воздухоплови и/или луѓе
- Опасности за патниците на платформа
- Движечки летала (вклучувајќи воздухоплови што се враќаат или се влечат)
- воздухопловни мотори во работа (вклучувајќи хеликоптери)
- Паѓања и предмети што паѓаат
- Работење на воздушни мостови
- Рачно ракување
- Бучава
- Работна опрема (вклучувајќи машини)
- Опасни материи и штетни материи (вклучувајќи радиоактивни материи)
- Несоодветно осветлување, отсјај или збунувачки светла
- Неповолни временски услови (вклучувајќи зимски операции)
- Лизгања и сопнување
- Електрични опасности
- Дефекти и кварови

2.3 Ефективното справување со овие опасности ќе бара добро управување со безбедноста на воздухопловот и здравјето и безбедноста при работа, како и соработка и координација помеѓу операторот на воздухопловното пристаниште, ракувачите на земја, авиокомпаниите и другите корисници на воздухопловното пристаниште, како што се изведувачите за одржување. Иницијативите за намалување на ризикот по здравјето и безбедноста од овие опасности треба да бидат составен дел од планирањето на проектите на операторот на воздухопловното пристаниште.

3. ВОЗИЛА ШТО УДИРААТ ВОЗДУХОПЛОВИ И/ИЛИ ЛУЃЕ

3.1 Возилата на воздухопловното пристаниште претставуваат секогаш присутна опасност и за луѓето и за воздухопловите и неопходна е екстремна будност за сите оние кои работат на воздухопловното пристаниште. Можеби е можно да се елиминираат ризиците за луѓето во одредени области на воздухопловното пристаниште со држење на возила и пешаци одвоени каде што е можно, со употреба на мостови за качување на патници (воздушни мостови), на пример. Кога тоа не е разумно изводливо, друг метод за справување со проблемот е обезбедувањето на посебни назначени рути, како што се тротоарите или обележаните патеки.

Добро организираните сообраќајни правци, вклучувајќи еднонасочни системи, соодветно осветлување на патиштата и јасни ознаки на патиштата исто така можат да помогнат.

3.2 Можеби нема да биде можно да се обезбеди целосна сегрегација на воздухопловите, пешаците и возилата во сите области на воздухопловното пристаниште. Сепак, тоа не значи дека може да се напушти целата идеја за сегрегација. Во оние области каде што може да се воспостави сегрегација на воздухоплови, луѓе и возила, тоа треба да се направи.

3.3 Онаму каде што раздвојувањето не е разумно изводливо, постојат други мерки што може да се применат за да се намали и минимизира ризикот. На пример, може да биде возможно да се реорганизира распоредот на областа, така што интеракцијата на пешаците, воздухопловите и возилата ќе се минимизира или ќе се намали зачестеноста на активностите со висок ризик, како што е враќањето наназад. Секоја промена на распоредот на воздухопловното пристаниште што влијае на безбедноста на воздухопловите треба да се дискутира со АЦВ во рана фаза, бидејќи може да бидат засегнати условите за сертификација на воздухопловното пристаниште.

3.4 Ставовите 4.1 до 4.5 даваат дополнителни совети за заштита на патниците на платформа.

3.5 Дури и со такви физички мерки, треба да се развие безбеден систем на работа. Ова дава можност за партнерство во планирањето што ги вклучува сите оние кои имаат директен интерес за безбедноста на воздухопловите и здравјето и безбедноста при работа на платформа. Таквиот систем треба да вклучува:

- Сообраќајните правила кои ги регулираат прашањата како што се ограничувањата на брзината, особено при пристапот до воздухопловите и во близина на луѓе
- Правилно одржување на возилото, особено на безбедносните критични компоненти како што се сопирачките и управувањето
- Обука на возачи и обука за освежување на знаењето
- Стандарди за возење
- Компетентност/однос на возачите
- Управување со платформа
- Обезбедување помош и/или уреди за звучно предупредување за возила во рикверц (иако таквите уреди за звучно предупредување може да не бидат целосно ефикасни во близина на високи амбиентални звуци или ако луѓето носат заштита за слух)
- Набавка на соодветни возила, на пр. возила кои нудат добар вид на возачот
- Редовно следење на стандардите
- Безбедно паркирање на возила на таков начин што ќе спречи мешање со маневрирање на воздухоплов или други корисници на воздухопловното пристаниште.
- Поттикнување на добри практики
- Обезбедување и носење облека со висока видливост

3.6 Онаму каде што повеќе од една компанија присуствува на обслужување на воздухоплов, ефикасна координација и соработка на изведувачите е од суштинско значење за да се спречи возилата да удираат луѓе, други возила, опрема или воздухоплови.

Авиокомпаниите и операторите на воздухопловното пристаниште имаат клучна улога во ова како дел од нивните системи за проценка, контрола и следење на нивните изведувачи. Планот за пресврт веројатно ќе биде клучен документ за да се осигура дека движењата на возилата се контролираат околу воздухопловот. Ставовите 6.3.1 до 6.3.6 даваат дополнителни совети за планот за пресврт.

3.7 Веројатно е дека ќе биде потребна комбинација од мерки, вклучително и одвојување на луѓето од возилата и други опасности каде што е разумно изводливо, за да се контролираат ризиците. Точната комбинација може да варира во зависност од локацијата, активностите и можеби дури и времето од денот. Ќе треба да се разгледаат ефектите од промените на воздухопловното пристаниште, на пример поради привремени работи или ефектот од новите згради, по можност во рана фаза. Следствено, важно е да се проценат ризиците од возилата, како дел од целокупниот систем за управување со безбедноста на воздухопловите и здравјето и безбедноста при работа.

3.8 Советите за сигнализација на воздухопловните пристаништа се дадени во ставовите 6.9.1 до 6.9.7. Дополнителни совети за опремата, вклучително и возилата се дадени во параграфите 12.1.1 до 12.4.4, а насоките за осветлувањето се дадени во ставовите 14.1 до 14.14.

4. ОПАСНОСТИ ЗА ПАТНИЦИТЕ НА ПЛАТФОРМАТА

4.1 На воздухопловните пристаништа, патниците можеби ќе треба да одат преку платформата помеѓу терминалната зграда и воздухопловот. Ова може да ги изложи патниците на опасности како што се возилата што се движат низ платформата. Ризиците од повреди се зголемени бидејќи патниците се ранливи и генерално не се свесни за опасностите околу нив. Понатаму, патниците може ненамерно (или дури и намерно) да го оштетат воздухопловот. Операторот на воздухопловното пристаниште, авиопревозникот и копнените лица имаат одговорност да обезбедат движењето на патниците да биде строго надгледувано и контролирано.

4.2 Операторот на воздухопловното пристаниште има одговорност да обезбеди воздухопловно пристаниште кое е безбедено за неговите корисници. При дизајнирањето на распоредот и објектите на воздухопловното пристаниште, операторот на воздухопловното пристаниште може да даде значителен придонес за безбедноста на патниците. На пример, кога операторот на воздухопловното пристаниште обезбедува воздушни мостови, патниците не се изложени на некоја од опасностите на платформа. Онаму каде што обезбедувањето воздушни мостови не е разумно изводливо, операторот на воздухопловното пристаниште треба да се погрижи распоредот и обележувањето на областите на воздушниот простор да овозможуваат безбедно движење на патниците до и од терминалните области.

4.3 Чекорите што може да се преземат за да се обезбеди здравјето и безбедноста на патниците на платформата ќе варираат од воздухопловното пристаниште до воздухопловното пристаниште и од стојалиште до стојалиште, но ќе ги вклучуваат следните мерки:

- a) На патниците не треба да им се дозволи да се движат слободно;
- b) Онаму каде што е можно, операторот на воздухопловното пристаниште треба да обезбеди постојани сообраќајни правци, на пр. Сообраќајници (сервисни патишта) и патеки за возење, не ја сечете патеката помеѓу терминалот и воздухопловот;
- c) Онаму каде што тоа не е возможно, операторот на воздухопловното пристаниште треба да обезбеди безбедни маршрути означени на површината на платформата (вклучувајќи безбедни точки за премини на платформата) и јасни, недвосмислени знаци за означување

на рутата што треба да се следи. Може да се бара позитивна контрола на сообраќајот на возила од авиокомпанијата или агентот за манипулации; може да биде потребна координација и соработка со операторот на воздухопловното пристаниште за да се постигне тоа;

d) Безбедните рути може да се назначат и со употреба на подвижни бариери и синцири за да се создаде привремена безбедна рута преку платформата за патниците да ја следат. Кога не се користи, важно е таквата опрема да биде соодветно складирана за да се осигура дека нема да стане извор на FOD;

e) Патеките до воздухопловот не треба да минуваат под крилата на воздухопловот или под отворите за гориво, или блиску до пропелери или ротори на воздухопловот на кој се качуваат/симнуваат или оние на воздухопловите на соседните слотови/места за паркирање. Маршрутите исто така треба да бидат без сообраќај на возила околу воздухопловот, електрични кабли, црева за гориво и друга опрема за платформа;

f) Треба да се постават ограничувања на работата на моторите на воздухопловите во близина на патниците и треба да се преземат позитивни мерки за да се заштитат од прекумерна бучава од моторот и експлозија на млаз;

g) Персоналот треба да биде поставен на платформа за да се осигура дека патниците следат безбедна патека до терминалот/воздухопловот. Доколку е потребно, патниците треба да се изведат од воздухопловот или терминалот;

h) Патниците треба да бидат информирани за безбедната рута што треба да ја следат во терминалот/воздухопловот, на пр. со јавен разглас пред да го напуштат воздухопловот/терминалот;

l) За далечни слотовите/места за паркирање или слотовите/места за паркирање на различна локација од салонот на терминалот, патниците треба да се превезуваат до воздухопловот со автобус; и

j) Информациите за качувањето и спуштањето на патниците може да бидат дел од планот за пресврт (видете ги параграфите 6.3.1 до 6.3.6 за понатамошни насоки за планот за пресврт).

4.4 Малку е веројатно дека се потпираат само на информирање на патниците за безбедни рути и нивно обележување. Секогаш кога патниците треба да одат преку платформата, треба да има доволно персонал за да се осигура дека патниците не талкаат подалеку од безбедните рути.

4.5 Одговорноста за обезбедување дека патниците се заштитени помеѓу воздухопловот и зградата на терминалот е поделена помеѓу авиокомпанијата, операторот на воздухопловното пристаниште и сите вклучени копнени ракувачи. Од витално значење е да биде јасно кој е одговорен за обезбедување на персонал кој ќе ги надгледува и/или придружува патниците преку платформата, како и да се обезбеди доволен број на персонал. Јасно е дека секој договор ќе треба да го земе предвид ова. Неправилното надгледување на патниците може да доведе до несреќи со сериозни последици за сите инволвирани.

4.6 Треба да се земат предвид невообичаените околности, како што е евакуација на терминални згради или воздухоплови, во кои може да се бара од патниците и другите членови на јавноста да влезат во областите на опасен простор. Процедурите треба да обезбедат дека одговорните лица кои се запознаени со опасностите што постојат во областите на воздушниот простор се присутни за да ги надгледуваат патниците и членовите на јавноста што е можно

поскоро каде што има итен излез. Треба да се разгледаат и методите со кои движењето на воздухопловите и другите извори на опасност може да се запрат во области во кои патниците и членовите на јавноста може да се соберат со ограничен надзор.

5. ДВИЖЕЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВ НА ЗЕМЈА

5.1 Движењето на воздухопловите на земја, било под нивна моќ или влечени, создава голем број на опасности кои се единствени за воздухопловната индустрија. Посебно оперативните млазни или пропелерски мотори може да предизвикаат фатални или сериозни повреди и голема штета на опремата или другите воздухоплови.

5.2 Додатоците на оваа публикација се состојат од серија на безбедносни упатства за моделите кои се конструирани да вклучуваат релевантни точки или прашања од опишаната работа. Моделите се понудени за разгледување како силна основа за изготвување соодветни упатства за сопствената работа на секое воздухопловното пристаниште.

6. БЕЗБЕДНОСНИ ПРАКТИКИ ЗА ПАРКИРАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВИ

6.1 Работење на слотовите/местата за паркирање

6.1.1 Следните параграфи ги опишуваат типичните одговорности и одговорности за работењето на воздухопловите на и надвор од слотовите/местата за паркирање. Односите може да варираат од воздухопловно пристаниште до воздухопловно пристаниште поради различни договорни аранжмани или други договори на сопственикот/операторот. Секое воздухопловно пристаниште мора да воспостави своја хиерархија на одговорности и потоа да работи на воспоставување договорени безбедни работни практики во таа рамка.

6.1.2 Операторот на воздухопловното пристаниште е одговорен за правилата и процедурите кои го штитат движењето на пристигнувањето и полетувањето на воздухопловите на слотовите и за ширењето на информациите до операторите на авиокомпаниите/компаниите.

6.2 Визуелен систем за водење при пристигнување (VDGS)

6.2.1 Онаму каде што е обезбеден VDGS, операторот на воздухопловното пристаниште треба да организира да се калибрира и означи елементот за водење за запирање, за сите избрани летала за корисници, на јасен и недвосмислен начин. Азимутското упатство треба редовно да се проверува за точност. Таквите системи треба да подлежат на дневни проверки на услужливост, чии резултати треба да се евидентираат. Деталите за VDGS достапни на воздухопловното пристаниште треба да бидат објавени во Публикацијата за воздухопловни информации - AIP.

6.3 Сопственост на слотовите/местата за паркирање

6.3.1 Општо земено, операторот на воздухопловното пристаниште има одговорност да се погрижи слотовите/местата за паркирање на воздухопловите да останат во функција, чисти и без пречки. Меѓутоа, во зафатената работа на платформа, со промена на статусот и движењето на возилото/опремата од минута во минута, ќе има и специфични одговорности за ракување на персоналот.

6.3.2 Кога слотовите/местото е доделено за употреба на оператор на воздухоплов и доаѓањето на нивниот воздухоплов на слотовите е неизбежно, вообичаено е одговорност на персоналот за ракување да се погрижи слотовите/местото и патеките да се ослободени од опструкции од возила или опрема. Овој персонал, исто така, треба да осигура дека воздушните мостови се целосно повлечени или правилно паркирани со погонските тркала во обезбедената кутија за паркирање (види параграфи 9.7 до 9.10) пред пристигнувањето на воздухопловот. Овие дејства мора да ги заврши управувачот пред да се вклучи VDGS. Вклучувањето на VDGS вообичаено ќе му означи на командантот на воздухопловот дека овие дејства се завршени и дека е безбедно воздухопловот да влезе на слотовите/местото. Штом ќе се вклучи VDGS, слотовите/местото мора да остане под надзор додека воздухопловот не пристигне на слотовите/местото за да се осигура дека тој останува безбеден за употреба од страна на воздухопловот. Ако од која било причина слотовите/местото стане „небезбедно“ или без надзор пред воздухопловот да пристигне на слотот, VDGS треба да се исклучи или да се означи „STOP“ со помош на системот за итно стопирање доколку е потребно.

6.3.3 Треба да биде назначен претпоставен за контрола и управување со различните состојби на работењето и треба јасно да му се идентификува на целиот персонал кој работи на слотовите/местото. Надзорникот треба да работи на договорен план за пресврт и треба да ги има доволно за да ги контролираат активностите околу воздухопловот. Надзорникот треба да биде присутен во текот на процедурите за пристигнување, ракување и заминување.

6.3.4 Планот за пресврт треба да опише како ќе се изврши пресвртот. Тоа треба да му овозможи на секое вклучено лице да ја извршува својата работа безбедно и без да ги загрозува другите или воздухоплови. Сите вклучени компании треба да имаат копија од планот и да ги прифатат своите улоги и одговорности. Поентите што треба да се земат предвид во планот вклучуваат:

- а) како надзорникот на агентот за превртување или ракување ќе ја изврши својата работа;
- б) заеднички аранжмани, како што се што да се прави во итен случај и минимални потреби за лична заштитна опрема;
- в) сигналот дека е безбедно возилата, опремата и луѓето да се приближат до воздухопловот;
- г) редоследот по кој треба да пристапат;
- д) позициите што треба да ги заземат, за да се осигураат дека секој може безбедно и без оштетување на воздухопловот да стигне до и од воздухопловот;
- ѓ) какви било разлики помеѓу воздухопловите и слотовите/местото кои влијаат на тоа како треба да се изврши пресвртот; и
- е) обезбедување чист и брз излез за возилата за полнење гориво на воздухопловите.

6.3.5 Кога ќе се завршат операциите за превртување и кога воздухопловот е подготвен за заминување, персоналот на авиокомпанијата треба да се погрижи слотот да е ослободен од опструкции од возила и опрема пред да започне враќањето назад. (Позиционирањето на воздушниот мост е опфатено во став 6.3.2).

6.3.6 Пред да заминете од слотовите, персоналот за ракување мора да се осигура дека VDGS е исклучен.

6.4 Безбедносни размислувања за паркирање на воздухоплови

6.4.1 Општо земено, некои од најголемите закани за безбедноста на воздухопловот што пристигнува се невнимателно управувани возила, хаотично паркирана или складирана опрема на земја и погрешни ознаки или сигнали. Опремата за земја треба да биде паркирана во обезбедените области на опремата, сервисните возила и количките за багаж треба да се држат чисти, а опремата како што се единиците за напојување на земја или која било друга опрема со заостанувачки кабли или црева треба целосно да се повлече и да се складира. Словите/местото мора да биде чисто од сите пречки кога воздухопловот е во движење. Други размислувања за безбедно приклучување и паркирање на воздухоплов се опишани во следните параграфи. Во словите/местата што можат да сместат голем број варијации на аранжмани за паркирање на воздухоплови, често има сложени знаци или ознаки, од кои само некои се соодветни за одредени воздухоплови. Важно е да се минимизира можноста овие информации да бидат погрешно протолкувани од страна на пилотот со тоа што ќе се осигура дека информациите што не се релевантни за одреден воздухоплов да се потиснати ако е можно, и дека целиот персонал кој може да биде вклучен во активностите во областа е целосно обучен за соодветна конфигурација за сите типови на воздухоплови што можат да користат слотови.

Контрола на операцијата

6.4.2 Персоналот за ракување е одговорен за многу аспекти од контролата на операцијата за паркирање/докинг откако воздухопловот ќе влезе на слотовите, иако кога маршалерот е одговорен за водење на воздухопловот до слотовите, локалните инструкции треба јасно да ја наведат точката во која се пренесува одговорноста од маршалерот до персоналот за ракување. Назначениот супервизор треба да го контролира напредокот на операцијата и активностите на тимот за ракување.

Сопирачки/Подметачи

6.4.3 При пристигнувањето, кога леталото е поставено на задоволство на пилотот и конечно запре, соодветните сопирачки на тркалата на воздухопловот треба да ги вклучи пилотот додека воздухопловот не биде безбедно и правилно заглавен (итни ситуации како што се опасно жешки или неисправни сопирачки ќе треба да се постапи според процедурите на авиокомпаниите). Прицврстувачите на тркалата не треба да се вметнуваат додека пилотот не покаже дека воздухопловот конечно застанал, а пропелерите не престанале да се вртат. Покрај рачните сигнали, пилотот на воздухоплов со млазен мотор вообичаено ќе покаже дека е безбедно да се вметнат приклучоци со исклучување на моторите. За да се избегне можноста леталото да се искачи на своите приклучоци или да се исфрли, копчињата за застанување на земјата не треба да се користат како позитивна индикација за вметнување прицврстувачи или дека воздухопловот ја достигнал својата крајна позиција. Кога не се користат клапите треба безбедно да се складираат и да не се оставаат на површината на платформата.

6.4.3 Модел на упатство што може да биде погодно за издавање од АЦВ на воздухопловното пристаниште кое се занимава со заглавување на воздухопловот и е вклучено во Додаток А.

Закрилцата и контролата на движењето на површината

6.4.5 Персоналот треба да биде свесен за опасностите од движењето на закрилцата на воздухопловот и другите уреди на крилата кога воздухопловот е на слотовите. Персоналот треба да ги избегнува овие области, а возилата и опремата не треба да се вози или паркираат на таков начин што штетата би била предизвикана од закрилцата и други движења на контролната површина.

Тркала

6.4.6 Кога воздухопловот е во движење, персоналот треба да биде далеку од сите тркала за да избегне заробување. Кога воздухопловот пристигнува на слотовите, гумите и особено склоповите на сопирачките може да останат многу жешки некое време. Персоналот на платформа треба да внимава кога е потребно да работи во близина на тркалата на воздухопловот. Онаму каде што има слободно движење на тркалата на воздухопловот, мора да се внимава облеката и рацете или нозете да не се заглават.

Контрола на патници

6.4.7 Видете параграф 4.1 до 4.5.

Водење на воздухоплови

6.4.8 Услугата за водење вообичаено, но не нужно исклучиво, ја обезбедува операторот на воздухопловното пристаниште. Главните размислувања се како што следува.

- a) Операторот на воздухопловното пристаниште како дел од неговиот систем за управување со безбедноста треба да обезбеди обука, тестирање и овластување за водењето на воздухопловите, треба да се користат стандардни сигнали за водење, како што е наведено во ARC бр. 5.7 и Анекс 2, ICAO. Само обучени, искусни водачи во редовната практика на водење треба да им биде дозволено да водат воздухоплови без надзор;
- b) Освен кога е дозволено целосно само-маневрирање, услугата за водење треба да се обезбеди автоматски на слотовите кои не се опремени со VDGS, или каде што VDGS или други постројки имаат неупотреблив, На барање треба да биде достапна и услуга за водење;
- c) Во одредени околности, како што е нестандартна рута на патеки за возење или на барање од пилот кој го посетува, не е запознаен со воздухопловното пристаниште и/или во слаба видливост, возилото „Следи ме“ треба да го одведе пилотот до водачот или неговото паркиралиште директно.

Фиксна електрична енергија од земја (FEGP)/помошни единици за напојување (APU)/земни единици за напојување (GPU)

6.4.9 За да се намали бучавата и контаминацијата од емисиите на масло и издувни гасови, работата на сите типови мотори на платформата треба да се сведе на минимум неопходен за одржување на оперативните потреби. Каде единиците FEGP се обезбедени на слотовите, тие треба да се користат пред другите форми на помошна моќност. Работење на помошни единици за напојување на воздухоплови (APUs) и копнени енергетски единици управувани со мотор (ГПУ) треба строго да се контролираат до минималното оперативно барање. Авиокомпаниите

треба да се охрабруваат да користат (ГПУ) со најтврки достапни мотори. На големите воздухопловни пристаништа може да се земе предвид обезбедување, на слотовите на претходно климатизирани единици за воздух за да се намали работата на АРУ за климатизација на кабината.

6.4.10 Дополнителни совети се дадени во деловите за Бучава (ставови 11.1 до 11.7), Лизгања и сопнување (ставови 16.1 до 16.5) и Електрични опасности (ставови 17.1 до 17.8).

6.5 Пристигнување на воздухоплов

Безбедност на слотовите

6.5.1 Фундаментално за безбедно, непречено и професионално управување со движењето на воздухопловот е навременото присуство на диспечерот/операторот на воздушен мост за да се иницираат оние активности неопходни за промовирање на безбедносен редослед на пристигнување. Целосната функционална проверка на воздушниот мост треба да се заврши навреме пред да пристигне воздухопловот. За да се одржи безбедноста на воздухопловот и персоналот и да се осигура дека се одржуваат пропишаните безбедни празнини помеѓу воздухопловот и мостот, треба да се почитуваат следниве мерки на претпазливост:

- a) Пред да влезе воздухопловот на слотовите, со лична визуелна проверка уверете се дека нема потенцијални опасности за безбедно паркирање;
- b) Пред да влезе воздухопловот на слотовите, погонските тркала на погонскиот мост мора да бидат поставени во означената кутија за паркирање или, во случај на воздушен мост со шина, мора целосно да се повлечат;
- c) Пред да влезе воздухопловот на слотовите, потврдете дека држачот е поставен за типот на воздухоплов што се приближува;
- d) Треба да се направи внимателна проверка за да се осигури дека ниту едно возило или опрема не го попречува хоризонталното или вертикалното движење на мостот додека се осигурува дека воздушниот мост останува во соодветна положба;
- e) Кабината на воздушниот мост треба да се прилагоди вертикално и во азимут за да одговара на типот на воздухопловот што доаѓа;
- f) Само кога воздухопловот застанал; приклучоците за тркалата се на место; моторите се испразниле и светилникот против судир на воздухопловот е изгаснат, воздушниот мост може да се извади од својата паркинг позиција и да се приклучи на воздухопловот;
- g) Патничката врата на воздухопловот треба да остане затворена додека воздушниот мост не се приклучи, крошната не се спушти на трупот и не се постави уредот за автонивелирање;
- h) Операторот на воздушниот мост треба да остане присутен во кабината додека не заврши слегувањето на патниците.

6.5.2 Дополнителни совети за воздушните мостови се дадени во 9.1 до 9.19.

Систем за итно стопирање

6.5.3 Со цел да се справиме со ненајавени непредвидени, неуспеси и итни ситуации на држачите со носот, треба да се земе предвид систем за индикатори кој ќе го предупреди пилотот да направи итно запирање. Онаму каде што се обезбедени знаци, тие треба да бидат

лесно и веднаш видливи за пилотите. Знакот треба да биде видлив и може да има форма на црвен трепкачки електронски знак за предупредување што покажува ИТНО СТОП или СТОП. Уредот за предупредување за итно стопирање треба да биде лесно достапен и да може брзо да се активира и од кабината на воздушниот мост и од нивото на платформата.

Краток стоп систем

6.5.4 На слотовите опремени со VDGS, треба да се обезбеди индикаторски систем кој ќе го советува пилотот да застане кратко; ова е нормално затоа што воздушниот мост не може да се користи и мора да се користат патнички чекори. Други неуслужности или работи на чело на слотовите, исто така, може да доведат до услови за запирање кратко. Индикацијата Stop Short може да биде електронски знак поврзан со VDGS дисплејот или може да се користат видливи обоени знаци, вообичаено фиксирани на воздушниот мост. Во услови на Stop Short треба да се обезбеди услуга за водење.

Локација на контролите

6.5.5 Одредувањето на најдобрите позиции за прекинувачите VDGS, Stop Short и Emergency Stop може да варира од воздухопловно пристаниште до воздухопловно пристаниште, па дури и од стојалиште до стојалиште. Сепак, целта на безбедносниот систем треба да биде стандардизирање на локацијата на прекинувачите на сите стојалишта на одредено воздухопловно пристаниште. Следниве локации ги нудат најдобрите контролни позиции:

- а) Прекинувачи за итно стопирање: Еден затворен прекинувач сместен во кабината на воздушниот мост и јасно означен. Вториот затворен прекинувач, кој работи паралелно со првиот, лоциран на истакната и лесно дофатлива положба на главата на слотовите и видно обележан. Одговорно лице треба да биде поставено до секој обезбеден прекинувач додека воздухопловот не се паркира успешно.
- б) Stop Short и VDGS прекинувачи: Овие прекинувачи може да се групираат заедно. Еден сет на прекинувачи треба да биде лоциран во кабината на воздушен мост и јасно означен. Вториот сет на прекинувачи кои работат паралелно со првиот треба да се наоѓаат на истакната лесно дофатлива позиција на ниво на слотовите и видно означени. Која од овие позиции е примарна VDGS позицијата на префрлување ќе зависи од тоа која позиција му дава на операторот најдобар поглед на слотовите.

ЗАБЕЛЕШКА: Важно е контролите на VDGS да се сместени на таква позиција што операторот има непречен поглед на одредената позиција за паркирање на платформата додека се користат контролите.

6.6 Мерки на претпазливост пред полетување на воздухопловот

6.6.1 За да се избегне оштетување и да се одржи пропишаното безбедно растојание од воздушниот мост, мора да се почитуваат следниве мерки на претпазливост пред да се започне со повлекување на воздухопловот:

- а) Патничката врата на воздухопловот мора да биде затворена;
- б) Настрешницата на воздушниот мост и автонивелерот мора да се повлечат;

- в) Заштитната бариера на воздушниот мост треба да се подигне или вратите да се затворат;
- г) Погонскиот мост на платформа треба да се повлече и да се обезбедат погонските тркала во паркинг кутијата;
- д) Железничкиот погонски мост треба целосно да се повлече; и
- ѓ) Треба да се провери дали нема возила, опрема или персонал што го попречуваат движењето на воздушниот мост пред да се премести. Исто така, треба да се направи проверка за да се потврди дека опремата за земја е конфигурирана да ги исполнува сите специфични поставки за типот на воздухопловот.

6.6.2 Моделите на оперативни процедури кои може да бидат погодни за издавање на воздухопловните пристаништа од АЦВ кои се занимаваат со употреба на систем за водење за визуелно приклучување се вклучени во Додаток Б.

6.7 Само-маневрирање на воздухоплов на платформа

Конфигурации на стојалиште

6.7.1 Само-маневрирање е постапка со која воздухоплов влегува на платформа, паркира и последователно заминува, во секое време под своја моќ. Главните методи за конфигурација на слотовите се аголен нос во, аголен нос надвор и паралелно паркирање; секој метод вклучува соседната платформа да биде подложена на високи нивоа на експлозија на моторот, бучава и испарувања во некоја фаза од движењето на воздухопловот. Постојките за патеките за движење може да се користат и за самостојно маневрирање и ефектите од експлозијата се релативно помали, но можностите за овој распоред се генерално малку.

6.7.2 Операциите со само-маневрирање нудат заштеда на привлекување на воздухоплови и екипаж на земја, но распоредот на слотовите бара приближно двојно поголема површина на платформата од конвенционалните операции со нос при туркање назад. Поради релативно високите нивоа на моќност на моторот што веројатно ќе се користи за самостојно маневрирање, постои зголемена потенцијална безбедносна закана за зградите, инсталациите, возилата, опремата и персоналот и патниците кои мора да се контролираат и управуваат.

6.7.3 Пред да одлучат да усвојат операции со само-маневрирање, воздухопловното пристаниште треба да разгледа други методи за ракување со воздухоплов. Само-маневрирањето на отворени, необележани платформи треба да подлежи на посебни процедури, а услугата за водење треба да биде достапна во секое време при пристигнувањето на воздухопловот. Операторот на воздухопловното пристаниште треба да определи која комбинација на стојалишта и услови на воздухоплови бара маршалинг услуга при полетување.

Безбедносни размислувања

6.7.4 Онаму каде што се користи само-маневрирање, операторите на воздухопловното пристаниште треба да обезбедат дека се исполнети следните аранжмани и барања:

- a) Патеките за влез на платформата, позициите за паркирање и маршрутите на поаѓање треба да бидат означени со стандардни ознаки со боја, во согласност со соодветните стандарди;
- б) Зградите и инсталациите во непосредна близина на слотовите за само-маневрирање треба да бидат изградени за да издржат експлозија на моторот или да бидат заштитени од експлозија;
- в) Возилата и опремата не треба да се поставуваат во позиција каде што може да бидат погодени од експлозија; местата за паркирање на опремата треба да бидат заштитени со експлозивни екрани или лоцирани, оддалечени од трибините;
- г) Областите за патници и работните места на персоналот на платформа треба да бидат заштитени со експлозивни екрани. Патниците не треба да бидат изложени на експлозии, прекумерна бучава или испарувања;
- д) Треба да се издадат безбедносни инструкции, со специфицирање на максималните големини на воздухопловите што треба да се дозволат на поединечни стојалишта за да се осигура дека се одржуваат пропишаните безбедни дозволи. Од пилотите, исто така, треба да се бара да бидат внимателни и да ги користат минималните поставки за моќност на моторот потребни за да завршат задоволителен маневар;
- ѓ) Словите за самостојно маневрирање треба редовно да се проверуваат и да се чуваат настрана од какви било FOD за да се минимизира ризикот од голтање.

6.8 Полетување на воздухоплов

6.8.1 Полетувањето на воздухоплов е критична фаза на секој лет, со натоварени летала кои работат со големи тежини. И покрај притисоците кои често бараат брзо движење за да се исполнат распоредот, дозволата и распределбата на „словои“, безбедното управување со процедурите за поаѓање е најважно. Воздухопловите што го користат воздухопловното пристаниште само ретко може да бараат посебно внимание од агентите за ракување бидејќи може да не постојат процедури за конкретниот тип или варијанта на воздухоплов. На пример, копнените екипажи кои товарат товар или багаж во воздухоплови со кои не се запознаени, треба да побараат писмени упатства. За целите на овој дел, се смета дека фазата на поаѓање е од моментот кога леталото ќе го запали моторот, или движењето со потиснување започнува ако порано, до точката кога таксито го издава АТС. Во следните параграфи се дадени упатства што ги покриваат различните методи на полетување на воздухопловите.

Процедури за враќање назад

6.8.2 Операциите за повлекување на воздухопловите имаат потенцијал за несреќи кои вклучуваат лични повреди/смртни случаи на копнените екипажи и оштетување на воздухоплови, возила и опрема. Како дел од нивниот систем за управување со безбедноста, операторите на воздухопловните пристаништа треба да воспостават и да ги прогласат општите правила и барања за безбедно спроведување на операциите за враќање назад. Кога се разгледуваат правилата за притискање, треба да се земе предвид следново:

- a) Треба да се изготват детални, писмени оперативни процедури. Овие процедури треба да обезбедат безбедност на воздухопловот и вклучениот персонал;

- б) Освен ако не е потребно да се осигури безбедноста на воздухопловот, целиот вклучен персонал треба да остане во влечното возило. Секој персонал кој работи надвор од влечењето на воздухопловот, како што се оние што „одат по тркалото кај носот“, се особено ранливи на повреди;
- в) Сите возачи на влечење треба да бидат квалификувани да возат влечни воздухоплови во сите временски услови.
- г) Тие треба да бидат обучени и сертифицирани за овие постапки. Екипите за враќање назад треба да бидат обучени и темелно запознаени со процедурите за враќање назад;
- д) Супервизорите кои се враќаат назад треба да бидат номинирани, обучени и сертифицирани како компетентни, како во в) погоре;
- ѓ) Супервизорот, идеално, треба да биде во говорен контакт со екипажот на палубата за летање во текот на притискањето. Онаму каде што постои можност говорната комуникација да не биде достапна поради која било причина, претпоставениот треба да биде обучен да користи меѓународно договорени рачни сигнали;
- е) Онаму каде што проценката на ризикот покажала дека е препорачливо, треба да се користат „надвор од опашка“ и/или „шетачи со крила“ за да се заштити движењето на воздухопловот наназад и да се спречат судири со други воздухоплови, возила или персонал. Процедурите за овој персонал треба да бидат запишани и треба да ја гарантираат безбедноста на воздухопловот и луѓето кои се вклучени. Персоналот треба да биде обучен за да се осигура дека е запознаен со процедурите;
- ж) Сите членови на екипажот треба да носат облека со висока видливост во согласност со тековните стандарди;
- з) Во случај воздухопловот што заминува да биде оттурнат од неговата стојалишта, пилотот на воздухопловот ќе добие одобрение да се потисне од АТС и да ја пренесе оваа информација до возачот на влечење.

Управување со „мртов“ воздухоплов

6.8.3 Покрај горенаведените размислувања, персоналот за ракување при туркање назад на „мртов“ воздухоплов за влечење ќе треба да го земе предвид следново:

- Вообичаено ќе се бара обучен член на персоналот да ја заземе летачката палуба за да ги контролира сопирачките, да го следи радио контактот помеѓу влечењето/воздухопловот и АТС и да ги контролира антисудирните и, доколку е соодветно, светлата за навигација на воздухопловот;
- Штом на влечното возило му е доделена задача поврзана со движењето на воздухопловот на кој било дел од областа за маневрирање, возачот на влечното возило вообичаено мора да воспостави контакт RT со АТС и да добие специфичен АТС

дозвола пред да влезе во областа за маневрирање. Возачот на влечење вообичаено ќе добие инструкции да го извести АТС кога маневрот е завршен;

- Додека леталото е под влечење, возачот е одговорен за безбедноста на воздухопловот, исто како што е и командантот на воздухопловот кога се влече. Треба да се запомни дека, без оглед на какви било инструкции издадени од АТС, возачот е одговорен во секое време да гарантира дека леталото нема да се судри со возила, воздухоплови, згради или други пречки;
- Кога влечете воздухоплов, особено е важно да се внимава на обемот на екстремитетите, како што се врвовите на крилата, на воздухопловот и нивната близина до пречките. Во случај возачот на влечење да не е сигурен дали има доволно простор за безбедно преместување на воздухоплов под влечење, тој или таа треба безбедно да го запре леталото и да побара помош. Ако воздухопловот застане на подрачјето за маневрирање поради оваа причина, возачот треба да го извести АТС;
- Од безбедносни причини важно е бројот на лица во воздухопловот (РОВ) да биде познат по локалното движење на земјата. Компаниите кои се занимаваат со движење на земјата треба да се погрижат возачите за влечење да го утврдат РОВ. Во случај на инцидент или друго необично околностите што го вклучуваат влечениот воздухоплов, возачот за влечење треба да биде способен да го советува Центарот за контрола на операции или персоналот на Одделот за пожари на РОВ;
- Кога воздухоплов се влече за време на темни часови или слаба видливост, тој мора да ги прикажува оние светла што би биле потребни при летање, т.е. светлата за навигација. Светлата со лого обично ќе бидат од помош за АТС;
- За време на процедурите за слаба видливост (LVPs) од суштинско значење е сите возила кои работат на воздухопловното пристаниште да работат во согласност со безбедносните барања утврдени во LVP и да бидат крајно претпазливи, особено кога работат на областа за маневрирање.

Процедури за враќање на струја (превртување под напојување)

6.8.4 Враќањето на воздух на воздухоплов е инхерентно помалку прецизно во насока од туркањето назад или нанапред: може да има и зголемување на бучавата и ефектот на експлозијата. Според тоа, употребата на оваа техника треба да се ограничи на оние типови на воздухоплови кои се овластени во прирачникот за летање на воздухопловот да се движат наназад под напојување и за кои може да се договорат процедури кои не влијаат негативно на безбедноста на престилот во однос на бучавата од моторот, вибрациите и ефектите од експлозијата.

6.8.5 Пред да се издаде одобрение на авиокомпанија, за одреден тип на воздухоплов, операторот на воздухопловното пристаниште треба да се увери дека планираното работење ќе биде безбедно и нема да доведе до неприфатливи нивоа на бучава, вибрации, експлозии или испарувања на соседните области на платформа. Се препорачуваат следните минимални барања.

6.8.6 Пред да се издаде одобрение на авиокомпанија, за одреден тип на воздухоплов, операторот на воздухопловното пристаниште треба да се увери дека планираната операција ќе биде безбедна и нема да доведе до неприфатливи нивоа на бучава, вибрации, експлозии или испарувања на соседните области на платформата. Се препорачуваат следните минимум барања.

- а) Процедурите се овластени во прирачникот на производителот на воздухопловот;
- б) Процедурите што треба да се користат се вградени во прирачникот за работа на авиокомпанијата;
- в) Пилотите се обучени и искусни во операции за power-back;
- г) Воздухопловот е управуван од обучен агент за ракување/маршалер со користење на стандардни сигнали за маршализирање за power-back;
- д) Шетачите на крилата се користат за да го заштитат движењето на воздухопловот наназад, особено празнините на врвот на крилата, за да се спречат судири со други воздухоплови или возила или персонал. Треба да се користат процедури, обука и лична заштитна опрема што ќе ја осигури безбедноста на овој персонал за време на power-back операциите;
- ѓ) Набљудувано е пробно враќање во живо со помош на поставките на моторот, тежината на воздухопловот и процедурата наменета за оперативна употреба во која се докажува безбедноста на операцијата.

6.8.7 Операторот на воздухопловното пристаниште треба да ги процени ефектите од бучавата, вибрациите, експлозиите и испарувањата, забележани за време на испитувањето, со цел да одлучи за соодветноста на покажаната постапка. Не е можно да се наведат конечните граници на бучава, експлозии и испарувања за да одговараат на сите локации и сите типови на воздухоплови; операторите на воздухопловните пристаништа треба да одлучат за локалните ограничувања што треба да се исполнат.

6.8.8 Не треба да се дозволат power-back операции кога патниците се качуваат или се симнуваат на соседните стојалишта, освен ако тоа не е неопходно од оперативни причини. Во такви околности, операторот на воздухопловното пристаниште треба конкретно да ги разгледа и процени поврзаните ризици и да спроведе контролни мерки за да ги намали овие ризици на најниско ниво што е разумно изводливо.

Повеќекратни процедури за враќање назад

6.8.9 Повеќекратните отскокнувања на воздухоплови од низа трибини или во ќорсокак, се прифатен метод за постигнување побрза стапка на потиснување и заминување, но тие мора да се изведуваат со должно внимание на дополнителното здравје и безбедносни барања што се јавуваат за копнените екипажи и за севкупната безбедност на воздухопловот.

6.8.10 Одобрението за почеток на „турк-назад“ вообичаено го има АТС и ако има места за прегради на воздухопловното пристаниште каде што контролорот за движење на земјата нема целосен поглед на воздухопловот, тогаш сите процедури мора да го земат тоа предвид.

6.8.9 Главните безбедносни закани во операциите за враќање назад каде што воздухопловите завршуваат позиционирани од нос до опашка се:

- а) Воздухоплов позиционирани премногу блиску еден до друг кога е завршена фазата на враќање назад.

- б) Преголеми нивоа на експлозија на моторот и испарувања за екипажите што се враќаат назад позиционирани зад друг воздухоплов што ги стартувал или ги стартува своите мотори.

6.8.10 Со цел да се избегнат прекумерни експлозии и испарувања, безбедното растојание на одвојување зад воздухопловот ќе се разликува во зависност од типот на воздухопловот и одговарањето на моторот. Непрактично е екипажите за туркање или оперативниот персонал да го мерат точното растојание секој пат, затоа, треба да се воспостави практично правило за да се овозможи безбедно управување и редоследување на повеќе операции со туркање назад. Искуство стекнато од други воздухопловни пристаништа може да бидат корисни при одлучувањето за тоа кои практични растојанија на сепарација може да се користат со сигурност, но во секој случај треба да се утврдат безбедни растојанија на одвојување преку проценка на ризикот. Прирачниците за одржување на воздухоплови исто така ќе вклучуваат насоки за оваа тема.

6.8.11 Прифаќањето на дозвола од АТС за враќање назад во област во која се маневрираат други воздухоплови вообичаено ќе претпостави дека ќе се постигнат пропишаните критериуми за безбедно растојание. Одлуката за прифаќање дозвола за „повеќекратно враќање назад“ останува кај командантот на воздухопловот, како и одговорноста да се осигура дека екипажот што го враќа назад е целосно свесен за какви било ограничувања или услови што треба да се почитуваат. Јасно е дека има потреба од претходно планирање, координација и размена на информации помеѓу операторот на воздухопловното пристаниште, операторите и АТС пред таквите маневри да бидат усвоени како стандардна практика како и секое воздухопловно пристаниште.

6.8.12 Моделите на оперативни процедури кои се занимаваат со Процедурите за враќање на воздухопловите кои може да бидат погодни за издавање од АЦВ се вклучени во Додаток В.

6.8.13 Модел на Процедурите за работа што се занимава со работа на возила за влечење без влечна лента кои може да бидат погодни за издавање од АЦВ се вклучени во Додаток Г.

6.8.14 Моделите на оперативни процедури кои се занимаваат со процедури за враќање на воздухопловот кои може да бидат погодни за издавање од АЦВ на воздухопловното пристаниште се вклучени во Додаток Е.

6.9 Други безбедносни размислувања

Знаци, ознаки и насоки

6.9.1 Зголемувањето на знаците и ознаките со боја на површината на платформата и патиштата покрај воздушниот простор може да доведе до конфузија и, можеби, непочитување на важните информации и насоки што се даваат. Мноштвото знаци кои често се среќаваат во областите на воздушниот простор може да доведат до состојба на „знак слепило“ каде што се пропуштаат важни знаци со пораки, особено ако тие не се во согласност со признатите стандарди.

6.9.2 Операторите на воздухопловното пристаниште треба да организираат одговорен персонал за безбедноста на воздухопловното пристаниште или операциите, да воспостават стандарди и да ги координираат и контролираат знаците и ознаките на теренот. Треба да се преземаат редовни ревизии за да се отстранат непотребните ознаки и знаци и да се обезбеди усогласеност со објавените стандарди.

6.9.3 Искуството покажува дека корисниците на воздушниот простор се запознаваат со признати стандарди на знаци и ознаки и имаат тенденција правилно да реагираат на нивните информации.

6.9.4 Треба да се воспостави стандард за знаци на воздушниот сообраќај и да се разгласи како информации низ целото воздухопловно пристаниште. Дизајнот на знакот, се разбира, ќе зависи од потребата за тој знак. Тој треба да одговара на следните стандарди и веројатно е дека ќе биде избран во следното редослед на првенство:

- a) Онаму каде што е применливо, знаците треба да одговараат на стандардите опишани во Анекс 14 на ИКАО (Поглавје 5);
- b) Кога Регулативата ИКАО Анекс 14 не нуди соодветен знак, стандардните знаци треба да се објавуваат во согласност со најдобрата практика во индустријата;
- c) Треба да се земе предвид употребата на наменски дизајнирани специјални знаци само кога стандардните можности се покажале несоодветни.

6.9.5 Знаците треба да бидат јасно читливи ноќе, особено предупредувачките знаци како што се ограничувањата на висината на возилото и оние што ги означуваат приодите до областа за маневрирање на воздухопловот. На оддалечени локации онаму каде што не е обезбедено осветлување на просторот, треба да се користат точки осветлување или ретрофлексивни знаци, иако мора да се внимава да се избегне какво било создавање светлосни ефекти што може да предизвика конфузија кај пилотите или возачите.

6.9.6 Ознаките на земјата на површината за движење треба да одговараат на стандардите содржани во Анекс 14 на ИКАО (Поглавје 5.2), генерално, треба да се придржуваат до следните принципи:

- a) Жолти ознаки за водење на воздухоплови;
- b) Бели ознаки за водење на возила, опрема и персонал;
- c) Онаму каде што е можно, ознаките на патиштата треба да се усогласат или да се засноваат на стандардните ознаки објавени во врска со важечкото законодавство за патен сообраќај;
- d) Фиксираните пречки кои претставуваат пречка за воздухопловите или возилата, како што се аглите на зградите, воздушните мостови и мебелот на воздушниот простор, вклучително и столбовите за осветлување, треба да бидат обоени во боја(и) што ги прават истакнати дење, ноќе и со намалена видливост. Обележувањето на пречките треба да биде во согласност со ARC бр. 5.5.

6.9.7 Онаму каде што Анекс 14 на ИКАО не дава соодветни упатства, знаците и ознаките треба да се придржуваат до алтернативниот стандард, како што се оние опишани во Прирачникот за ознаки и знаци на платформа IATA и Прирачникот за ознаки и знаци на АСИ, секогаш кога е можно.

Облека со висока видливост

6.9.8 Без оглед на другите мерки што се преземаат за да се обезбеди безбедна средина за персоналот кој работи во воздушните области, целиот персонал кој ќе работи надвор (т.е. пешки) на просторот за движење треба да носи облека со висока видливост.

7. ОПАСНОСТИ ОД МОТОРОТ

7.1 Постои јасна оперативна потреба за работа на мотори на воздухоплови на преградни места. Добро се препознаваат поврзаните безбедносни опасности предизвикани од експлозија на издувни гасови, вибрации, испарувања, пропелери и ротори за вртење и вшмукување на млазните мотори. Како дел од системот за управување со безбедноста, операторите на воздухопловните пристаништа треба да обезбедат дека правилата и процедурите за безбедно работа на моторот на воздухопловното пристаниште се објавени и разбрани од страна на летачките екипажи и персоналот за ракување.

Експлозија, вибрации, бучава и гасови

7.2 Дури и при мирување, ефектите од експлозијата, вибрациите и испарувањата од сите големини на мотори на воздухоплов може да бидат значајни. Како што се зголемуваат поставките за големината и моќноста на моторот, се зголемува потенцијалот за лична повреда и оштетување. Количината на произведените испарувања е директно поврзана со времето на работа на моторот и употребените поставки за моќност. Моторот што работи на платформа и соседните области на сообраќајницата треба да се ограничи на минимумот неопходен за да се задоволат потребите за работа на воздухопловите. При формулирањето на безбедносните правила треба да се земат предвид прашањата детални во следните параграфи.

Генерално

7.3 Возилата и персоналот не треба да поминуваат зад моторите што работат. Персоналот не смее да се приближува до моторите што работат, освен ако тоа е дел од нивната работна функција и не е неопходно за задачата која е прифатена, во кој случај, потребна е проценка на ризикот на операцијата што води кон контролни мерки кои ќе ја заштитат безбедноста на воздухопловот и здравјето и безбедноста на персоналот.

7.4 Возачите и пешаците треба постојано да бидат внимателни на платформата. Вообичаен показател за ракување со персоналот дека моторите на воздухопловот работат или ќе се стартуваат, е осветлувањето на светилникот(ците) против судир на воздухопловот. Сепак, отсуството на такво осветлување не треба да се смета како доказ дека моторот е безбеден за да се приближи и присуството на експлозија и бучава од моторот може да не биде веднаш очигледно за возачот во возилото или лице кое носи штитници за уши.

7.5 Онаму каде што е можно, треба да се обезбедат екрани за експлозија за да се заштитат зградите, инсталациите и областите на возилата и персоналот кои се ранливи на експлозија.

7.6 Кога локациите на изведувачите кои користат привремени згради се поставени на платформа, треба да се посвети соодветно внимание на дизајнот и заштитата на зградата за да се минимизираат ефектите од експлозијата, вибрациите, бучавата и испарувањата за станарите.

Управување со моторот при пристигнување на воздухоплов

7.7 При вклучување на слотовите, пожелно е екипажот за летање да ја користи минималната моќност потребна за извршување на нормален маневар за пристигнување. Онаму каде што е можно, воздухопловот треба да продолжи да се движи за да се избегне потребата од

примена на моќ за „отцепување“ за да се продолжи со приближувањето до слотовите. Ова е особено важно во корсокак локацији.

7.8 Летните екипажи треба да се потсетат на потребата да се избегне употребата на поставки за висока моќност на мотори под напон кога другите се исклучени.

7.9 Потисните лостови не треба да се користат за какви било цели кога воздухопловот што пристигнува е на мирување, освен ако не е посебно одобрено од операторот на воздухопловното пристаниште.

7.10 Светилникот(ците) против судир на воздухопловот мора да останат вклучени додека моторите не исчезнат или пропелерите/роторите не престанат да ротираат.

Управување со моторот при поаѓање на воздухопловот

7.11 Обучен член на авиокомпанија или персонал за ракување треба да се погрижи областа зад воздухопловот и зоната непосредно пред доводите на моторот да бидат без персонал, возила и опрема пред да стартува моторот. Пред да се запали моторот мора да ги вклучи(ите) светилникот за заштита од судир на воздухопловот.

7.12 Бројот на мотори што се активираат пред да започне со враќањето назад треба да биде минимален за да се задоволат техничките потреби и потребите за услуги на патниците.

7.13 За време на палењето и враќањето назад, поставките за моќноста на моторот вообичаено не треба да надминуваат празен од.

7.14 Вообичаено не треба да се дозволи на воздухоплов со широка каросерија да палат повеќе од еден мотор додека леталото не се усогласи со централната линија на такси патеката/таксиланот и додека персоналот на земјата не се ослободи од воздухопловот.

7.15 воздухопловот што ги напушта внатрешните држачи на корсокакот треба да се влече напред на безбедно растојание од екранот за експлозија пред да се откачат влечењето и влечната лента. Оваа позиција треба да биде означена на централната линија на такси пат за водење на екипажот за влечење.

7.16 воздухопловот со три мотори не треба да го стартува горниот мотор додека воздухопловот не се усогласи со сообраќајницата и не е на безбедно растојание од зградите/екраните за експлозија. Оваа позиција треба да биде означена на централната линија на такси патот за водење на екипажот за влечење.

Тест на работата на моторот

7.18 Работењето на моторот и проверката на стартувањето треба да се контролираат и да се вршат само со претходно одобрение од операторот на воздухопловното пристаниште кој треба да ги специфицира условите што треба да се применат, на пример:

- a) Онаму каде што е возможно, работните работи на моторот треба да се изведуваат на договорени, избрани и подготвени оддалечени области, по можност опремени со прегради/детунери на моторот;
- b) Работата на моторот со поголема моќност во мирување не треба да се дозволи во корсокак или, на пример, во области каде што млазниот одлив би влијаел на слотовите, областите на опремата или работните области;

- c) Работите на моторот одобрени на држачи во редовна употреба во областите на платформата треба да се ограничат само за да се проверуваат стартувањата и моќноста во мирување;
- d) Онаму каде што е дозволено да работи моторот на платформата, треба да се избере оддалечена област каде што експлозијата на млазот нема да влијае на другите области на платформата и зафатените патишта;
- e) Онаму каде што е потребно, работните работи на моторот треба да бидат заштитени од персоналот за работа на платформа, кој треба да организира затворање на сите задни патишта од трибините и, доколку е потребно, делови од сообраќајницата;
- f) Областа зад и во непосредна близина на конусот на експлозијата треба да биде чиста од опрема, а земјата мора да биде цврста и без лабава асфалт, камења или друг материјал;
- g) Треба да има континуиран контакт со АТС додека се активира моторот.

Гасови и бучава

7.19 При одобрување на работа на моторот или само-маневрирање на платформата треба да се земе предвид следново:

- a) Концентрацијата на испарувањата присутна во областа на воздухопловното пристаниште е во директна врска со времето на работа на моторите, типот на моторот и поставките за моќност што се користат и јачината и насоката на површинскиот ветер.
- b) За да се спречи неприфатливо вознемирување од бучава и акумулација на гасови, не треба да се одобрува работата на моторите во директна близина на згради, работни места и собранија на персонал или патници;
- c) Онаму каде што работните места, како што се товарните шупи и инженерските објекти, треба да се отвораат директно на местата за стоење, потребна е специфична проценка на ризикот за да се утврди како најдобро да се работи со сите објекти безбедно и без ризици по здравјето, во однос на бучавата и испарувањата.

7.20 Операторите на воздухопловните пристаништа треба да развијат политики и процедури за да ги минимизираат ефектите од бучавата, вибрациите и гасовите од моторот врз нивното локално население.

Вшмукување – голтање

7.21 Вшмукувачкото вшмукување на млазните мотори е опасност, дури и при јачина на мирување, а карактеристиките на протокот на воздухот во моторот се такви што предметите може да се подигнат од пред, одоздола и од страните на доводот. Дури и внесените мали предмети можат да го оштетат моторот, но поголемите мотори се сосема способни да внесат големи предмети од неколку метри со катастрофален ефект.

7.22 **Обемот на опасната зона зависи од големината на моторот, висината на монтирањето и подесувањето на моќноста. Раководителите на персоналот за ракување со воздухоплови треба да пресметаат и да ги објават на својот персонал безбедните растојанија за оперирање околу типовите на воздухоплови со кои управуваат. Видете слика 1**



Слика 1: Опасна зона на моторот

7.23 Персоналот кој влегува во опасната зона пред вклучен млазен мотор се изложува на ризик да биде вшмукан, што речиси секогаш ќе резултира со сериозни или фатални повреди.

Оштетување од странски објект

7.24 „Оштетување од странски објект“ или „остаток од странски објект“, и двете на скратено FOD, се потенцијален извор на катастрофални оштетувања на воздухопловите - особено моторите. FOD исто така може да биде опасност од сопнување или лизгање што резултира со повреда на персоналот и патниците.

7.25 Како дел од системот за управување со безбедноста, операторите на воздухопловното пристаниште треба да вклучат упатства, услуги, капацитети и иницијативи за борба против ризиците кои произлегуваат од ФОД. Операторот на воздухопловното пристаниште треба да воспостави програма за едукација на сите корисници на платформа за опасностите и барањата

поврзани со ФОД и да ги нагласи одговорностите на целиот персонал вработен на стаклата за да се минимизираат ризиците од ФОД.

7.26 Операторите на воздухопловните пристаништа мора да се погрижат да постојат програми за редовно бришење, чистење и инспекција на платформата, вклучувајќи брза реакција на гориво и други течни и хемиски излевања. Тие, исто така, треба да обезбедат капацитети за одлагање на цврстиот и течниот отпад од воздухоплови и заштита од ФОД. Тие треба да обрнат особено внимание на главните генератори на ФОД како што се областите на изведувачите и капацитетите за багаж.

7.27 Сите возила и опрема што се користат на платформата треба да се одржуваат во чиста и исправна состојба, не само од причини за безбедно работење на возилото, туку и за да се минимизира истекувањето на течности и таложењето на храна од овие возила.

7.28 Треба да постојат правила и аранжмани за отстранување на опасностите од платформата како што се напуштените возила и опрема.

Пропелери

7.29 Операторите на воздухопловните пристаништа треба да издадат инструкции за да ги заштитат операциите на преградата околу воздухопловите со пропелер. Персоналот на платформата мора да биде внимателен на опасностите од пропелерите и треба да биде стимулиран со соодветни кампањи за подигање на свеста. На некои воздухопловни пристаништа во моментот има релативно малку воздухоплови со пропелер, а персоналот на платформа веројатно е помалку запознаен со мерките на претпазливост што треба да се почитуваат, особено за персоналот на авиокомпаниите кои самите не нудат услуги со пропелер. Операторите на воздухопловните пристаништа, исто така, треба да се погрижат заштитата на „пропелерските области“ да е вклучена во оперативните процедури на авиокомпаниите.

7.30 Операторите на воздухопловното пристаниште треба да обезбедат соодветни распореди на платформата и капацитети кои обезбедуваат соодветни празнини за функционирање на типовите на воздухоплови со пропелер, со посебен акцент на растојанието од земјата за врвовите на пропелерите и близината на воздушните мостови и другата опрема на платформа кога воздухопловот е или се приближува кон него. паркинг позиција. Словите на кои тоа не може да се постигне не треба да се користат за пропелер воздухоплови.

7.31 На патниците не треба да им се дозволува да одат по платформата кога пропелерите се вртат. Онаму каде што е оперативно неопходно да се вртат пропелерите, патниците мора ефективно да се контролираат (видете ги параграфите 4.1 до 4.2 за понатамошни упатства).

Ротори

7.32 Операциите со хеликоптери, особено оние на големите хеликоптери, треба да се одделат од операциите со фиксни крила каде што е можно. Покрај обезбедувањето стандардни празнини за роторите во распоредот на платформата, треба да се обрне внимание на другите карактеристики на ротационите операции, вклучувајќи:

- a) Тешкиот провев произведен од хеликоптерските движења;

- b) Ранливоста на хеликоптерите и воздухопловите на млазни експлозии, силни ветришта и ротор од други хеликоптери;
- c) Ризикот од намалено растојание од платформата предизвикана од овенати ротороти (плови на сечилото) при спуштање по исклучување на моторот или исклучување на погонот;
- d) Леснотијата на пристап до избраниот хеликоптер стои во режим на лебдење и такси и најмало мешање од/за таксирање на воздухоплови со фиксни крила;
- e) Ризиците поврзани со роторите на опашката.

7.33 Во зависност од карактеристиките на типот на воздухопловот, процедурите треба да вклучуваат аранжмани со кои:

- a) Пристигнувањето на хеликоптерот е маршализирано, освен ако хеликоптерската платформа е оддалечена и конфигурирана за самостојно маневрирање. Може да биде потребна и помош/заштита при маршализирање при поаѓање;
- b) Идеално, на патниците не треба да им се дозволи да одат по платформата кога роторите се вртат. Онаму каде што е оперативно неопходно да се одржуваат роторите да работат, патниците мора ефективно да се контролираат;
- c) Персоналот, возилата и копнената опрема треба да останат добро настрана од дискот на роторот додека не застане. Ако како погоре, управувањето со роторите е од суштинско значење, персоналот за ракување мора да биде соодветно обучен;
- d) Треба да се обезбедат соодветни знаци за да ги предупредат возачите и персоналот на платформата дека се приближуваат до област каде што се ракува со хеликоптерски операции. Сите возачи на воздухопловот и персоналот за ракување треба да бидат информирани за да одржуваат добар поглед, а исто така треба да бидат обучени да гледаат нагоре, како и хоризонтално за да откријат и да отстапат место за движењата на хеликоптерот.

7.34 Моделот на упатство за безбедност што може да биде погоден за издавање од АЦВ на воздухопловно пристаниште кое се занимава со експлозија и гасови на воздухоплов - пристигнување, стартување на моторот и враќање назад е вклучено во Додаток F.

7.35 Во Додаток Г е вклучен модел на Упатство за безбедност што може да биде погоден за издавање на воздухопловно пристаниште од АЦВ, што се занимава со приземјување на моторот на воздухоплов и користење на помошни единици за напојување.

7.36 Модел на безбедносно упатство што може да биде соодветен за издавање на воздухопловно пристаниште од АЦВ, кој се занимава со туѓи предмети на платформа и отстранување на опасности е вклучен во Додаток H.

8. ПАЃАЊА И ПРЕДМЕТИ ШТО ПАЃААТ

8.1 Општо

8.1.1 Ќе биде потребен пристап до надворешни покачени нивоа на и околу воздухопловот кога воздухопловите се на слотовите. Таквата работа вклучува угостителство, ракување со товар и багаж на вратите на воздухопловот, некои активности за чистење и одржување.

8.1.2 Не е доволно само да се укаже на присуство на раб од кој може да падне лице. Мора да постојат соодветни и ефективни мерки за да се спречи секое лице да падне на растојание кое може да предизвика лична повреда. Исто така, мора да се преземат мерки за да се спречи удар на луѓе или воздухоплови од предмети што паѓаат. Сепак, треба да се даде предност на обезбедување безбедно место за работа наместо да се потпира на лична заштитна опрема, информации, инструкции, обука или надзор за да се спречат овие настани. Сепак, дури и кога се преземени сите други разумно изводливи мерки за да се спречат падови, опремата за лична заштита (ППЕ), на пример безбедносен ремен и врвка, сè уште може да биде неопходна доколку постои значителен ризик од падови.

8.1.3 Обезбедувањето заштита на главата вообичаено не се смета за неопходно за активности околу воздухопловите на платформа; Опремата за поддршка на земјата може и треба да биде дизајнирана и употребена на таков начин што ќе ја направи таквата хтз непотребна. Сепак, заштитата на главата може да биде неопходна за други активности на платформата, како што се градежни работи или одржување на постројката.

8.1.4 По својата природа, целата опрема за пристап треба да се користи во непосредна близина на воздухопловот. Возачите можеби ќе треба да побараат помош, на пр. од лице назначено да го води возилото, за да се обезбеди правилно позиционирање на опремата за пристап, така што нема доволно големи празнини за лице да падне преку, како и спречување на пристапната платформа или нејзината шасија да удри во воздухопловот. Возачите, исто така, треба да ја земат предвид промената на висината на воздухопловот за време на товарање/растовар, бидејќи тоа може да предизвика воздухопловот да ја допре опремата за пристап што резултира со оштетување на воздухопловот.

8.1.5 Доколку постои сомневање за каква било штета на воздухопловот, тоа мора веднаш да се пријави кај одговорното лице, на пример, командантот на воздухопловот или друг технички претставник на операторот на воздухопловот.

8.1.6 Секогаш треба да се користи соодветна опрема за пристап за да се добие пристап до височините. Работата од површини како што се кабините на возилата, покривите на зградите и опремата не е прифатлива освен ако овие места не се дизајнирани или приспособени да ги направат безбедни за таква работа. Мобилните работни платформи за подигнување (MEWP) честопати можат да обезбедат флексибилни и безбедни средства за пристап до височините. Тие треба да се користат во согласност со безбеден систем на работа и процедури кои го минимизираат ризикот од повреда и оштетување на воздухопловот.

8.1.7 Некои места може привремено да се приспособат за да ја направат работата на височина безбедна. На пример, некои воздухоплови имаат точки за прицврстување на нивните крила за водови и појаси. Треба да се земе предвид здравјето и безбедноста на инженерите кои ги подготвуваат таквите работни места за употреба, како и спречувањето на оштетување на воздухопловот.

8.1.8 Работата на височини над два метри треба да се врши само од опрема опремена со заштитни огради од сите страни, колку што е разумно изводливо. Заштитата на рабовите може да не е неопходна за страните што се опремени со пристапни скали или страни каде што близината на телото на воздухопловот спречува падови.

8.1.9 Може да бидат потребни штици за прсти и/или други заштитни уреди (на пр. личен појас на кој може да се закачат алатите) доколку постои ризик од паѓање на предмети и оштетување на воздухопловот или повреда на луѓето кои работат долу. Треба да се запомни

дека дури и ако предметите што паѓаат директно не предизвикуваат повреда или оштетување на воздухопловот, тие можат да станат извор на остатоци од странски предмети или може да предизвикаат луѓе да се сопнат и да се повредат.

8.1.10 Онаму каде што не може да се постават заштитни огради итн., треба да се земат предвид други средства, како што е употребата на PPE. Треба да се забележи дека таму каде што потенцијалната висина на падот е помала од четири метри, употребата на системите за поврзување и запрега како уреди за запирање на падот не може да спречи повреда бидејќи работникот може да удри во земјата пред уредот да стане ефективен. Треба да се добијат совети од добавувачот на опремата.

8.1.11 Онаму каде што може да се случат падови помали од два метри, секоја ситуација треба да се процени за веројатноста за повреда и оштетување на воздухопловот и да се преземат соодветни превентивни мерки. На пример, веројатноста за повреда се зголемува ако има пречки, како што е опрема со низок профил со остри рабови, на кои луѓето може да паднат или работата се одвива покрај сообраќајната рута.

8.1.12 Како и со сета опрема, средствата за пристап и средствата за спречување падови (вклучувајќи ги и оние составен дел на воздухопловот) треба да се одржуваат во ефикасна состојба, во ефикасна работна состојба и во добра поправка доколку се обезбеди континуирана заштита од повреди и оштетување на воздухопловот. Може да се бара и режим на инспекција за да се осигура дека секое влошување на опремата што може да влијае на здравјето и безбедноста или безбедноста на воздухопловот е откриено и исправено навремено. Оваа проверка треба да ја вршат луѓе со доволно знаење, искуство и обука за да ги идентификуваат и да ги приоритизираат дефектите. Резултатите од инспекциите треба да се евидентираат и да се чуваат барем до следната инспекција и подолго доколку резултатите од инспекцијата се користат за следење на трендовите на услужливост.

8.1.13 Ставовите од 12.1 до 12.4.4 и од 18.1 до 18.8 содржат дополнителни општи совети за опремата.

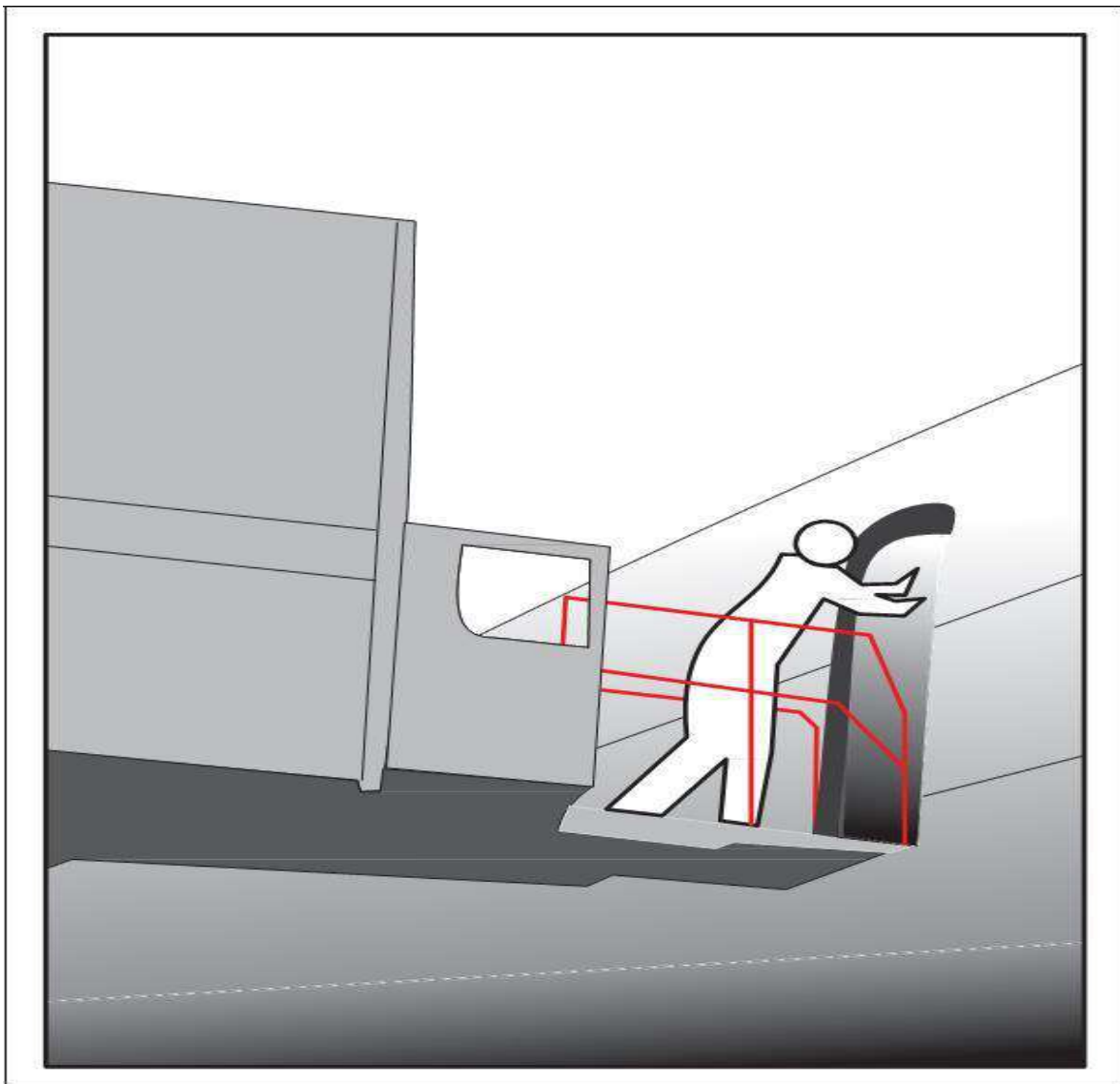
8.1.14 Во сите случаи кога е потребен пристап или работа на височина, работодавците секогаш треба да се запрашаат „Дали презедов соодветни и ефективни мерки за да спречам секое лице да падне на растојание веројатно да дојде до лична повреда?“ и „Дали направив доволно за да се осигурам дека воздухопловот нема да биде оштетен од работата?“

8.2 Пристап до вратите на воздухопловите

8.2.1 Безбедниот пристап до вратите за влез/сервис на воздухопловот е особено важен бидејќи висината на падот од вратата на воздухопловот може, во екстремни случаи, да резултира со фатална повреда. Вратите и вратите на воздухопловите се исто така особено ранливи на оштетување. Таквата штета може да остане неоткриена некое време. На пример, оштетувањето на лизгачите за бегство може да не биде веднаш видливо и може да не се открие до следната периодична проверка на склопот на лизгачите или додека не се користи во итен случај.

8.2.2 Потребно е правилно планирање, безбедни системи за работа и инструкции и обука за да се осигури дека вратите на воздухопловот се отвораат на таков начин што никој не е изложен на ризик од пад и ризикот од оштетување на воздухопловот е минимизиран.

8.2.3 Авиокомпаниите треба да се погрижат да не бараат вратите на воздухопловите да се отвораат на начин што ги изложува луѓето на непотребен ризик. Видовите возила што вообичаено се користат за сервисирање на воздухоплови ретко имаат средства за спречување на паѓање од работ што е во непосредна близина на воздухопловот кога се користи. Во некои околности, опремата за пристап може да се приближи до леталото пред лицето да се приближи до предниот раб. Примерите се кога вратите на воздухопловот се отвораат навнатре (види слика 2), нагоре, се отвораат и затвораат со напојување или на друг начин ја избегнуваат потребата луѓето да се приближуваат до работ на опремата за пристап или до вратата на воздухопловот.



Слика 2 Врата на воздухопловот што се отвора навнатре

8.2.4 Онаму каде што воздухопловот има врати што се отвораат нанадвор, што може да ја наруши опремата за пристап при отворање и затворање, работодавците треба да утврдат дали е најбезбедната опција, и за работникот и за воздухопловот, е да ја отворат вратата однатре. Ова може да бара соработка и координација со авиокомпанијата што управува со воздухопловот.

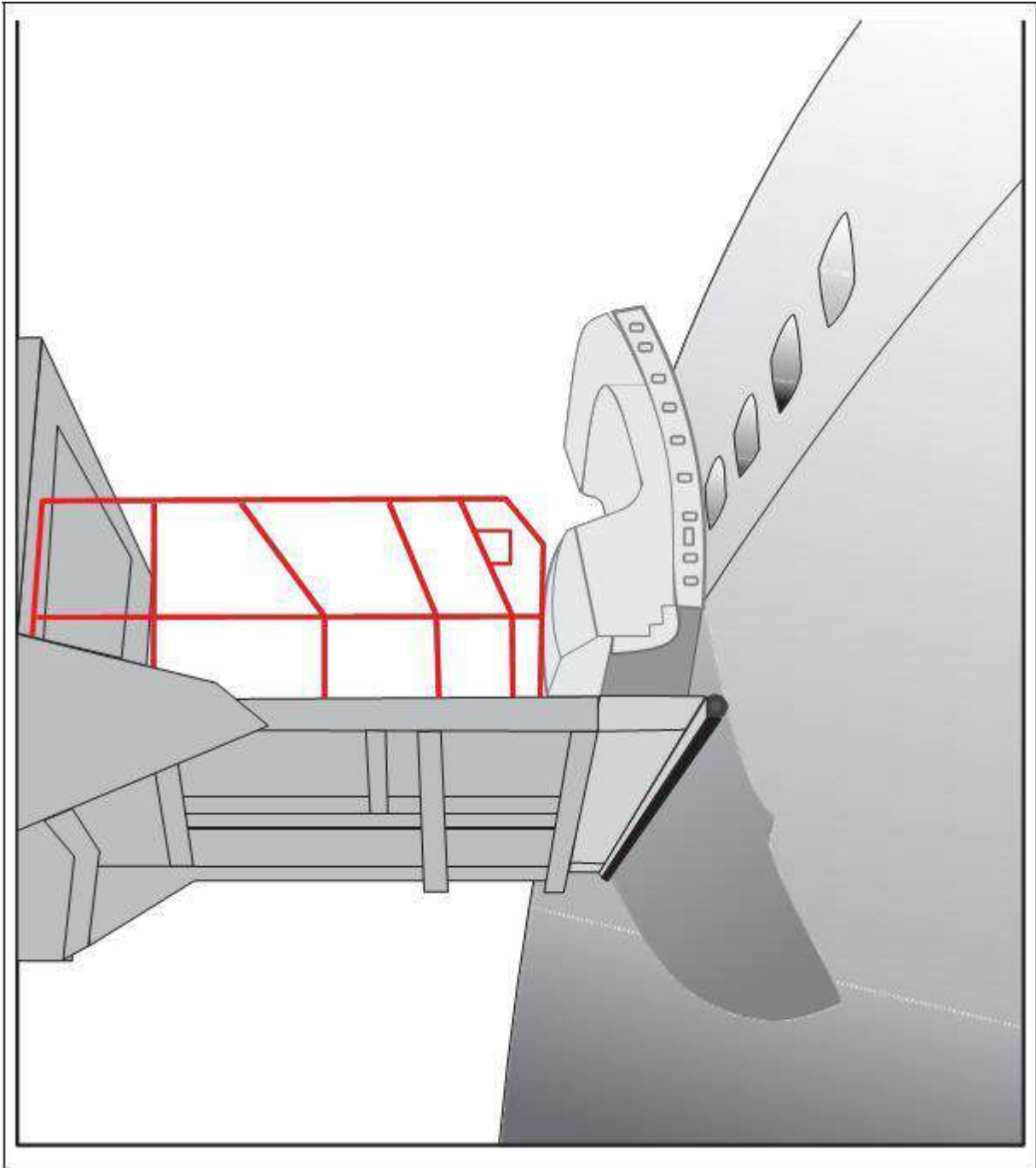
8.2.5 Ако отворањето на вратата однатре не е најбезбедната опција, работодавците треба да се погрижат луѓето да работат на незаштитениот раб на опремата за пристап најкратко што е можно. Подот на кој стои вработениот не треба да има никакви дефекти кои најверојатно ќе предизвикаат негово лизгање, соннување или паѓање. Треба да се обезбедат и сигурни рачки.

8.2.6 Онаму каде што може да се постави екстра широка платформа наспроти воздухопловот, зголемената ширина може да обезбеди дополнителна заштита од паѓање (види слика 3) и да го намали ризикот од оштетување на вратата на воздухопловот. Треба да постои безбеден систем на работа за отворање на вратата, а на вработените треба да им се даваат информации, инструкции и обука за задачата. Без оглед на платформата што се користи, подвижните странични заштитни огради треба да се прилагодат за да бидат доволно блиску до воздухопловот за да ги заштитат работниците без да предизвикаат оштетување на воздухопловот; мора да се има предвид дека празнината поголема од 300 mm нема да ја осигури безбедноста на работниците и дека леталото може да се движи за време на товарење и истовар. Заштитните огради треба да се поместат во положба веднаш штом е можно и секако пред да се искористи вратата. Последната задача пред да се повлече опремата за пристап од воздухопловот треба да биде повлекување на заштитните огради. Подеднакво е важно сите контроли што ја движат платформата да бидат лоцирани така што операторот има јасен поглед на платформата за да спречи платформата да удри во воздухопловот.

8.2.7 Понекогаш, вратите на воздухопловите се оставени отворени поради други причини освен пристапот, на пример за да се одржува ладилникот на воздухопловот при топло време додека внатре работат средствата за чистење итн. Кога вратите се оставени отворени, треба да има соодветни средства за да се спречи пад. Тие вклучуваат поставување на воздухопловски скали на вратата; иако треба да се имаат предвид одредени безбедносни барања на операторот на воздухоплов или оператор на воздухопловно пристаниште.

8.2.8 Ремените и нивните приклучоци кои често се поставуваат на вратите на воздухопловот не се доволни како средство за спречување на пад, бидејќи тие не се дизајнирани да ги издржат силите што ги создава лице кое паѓа или се потпира на нив.

8.2.9 Ако не може да се обезбедат други средства за спречување пад, тогаш вратите на воздухопловот треба да се држат затворени. Доколку е потребно, климатизацијата на воздухопловот треба да се користи за да се одржуваат удобни работните температури. Онаму каде што е можно, тоа треба да го обезбеди безбедно позиционирана мобилна единица за климатизација, наместо помошната единица за напојување на воздухопловот (APU), бидејќи APU генерира значителен шум за оние кои работат надвор од воздухопловот. Треба да се има на ум сите правила на воздухопловно пристаниште за употреба на ГПУ.



Слика 3 Платформа со широк пристап

8.3 Други делови од воздухопловот

8.3.1 Пристап до делови од воздухопловот различни од вратата може да се добие со соодветна MEWP, иако може да се користат и други мерки доколку се соодветни и ефективни. Заштитата на рабовите околу работните платформи треба да се одржува за да се спречи паѓање на лица.

8.3.2 Пристапот над крилата претставува ризик од паѓање. Утврдено е дека лесните уреди за задржување на паѓање што содржат врвка и ремен се ефикасни за таков пристап. Секоја опрема што се поврзува со површините на воздухопловот треба да биде одобрена од производителот на воздухопловот. Некои производители на воздухоплови веќе обезбедуваат точки за прицврстување за појаси на крилата на нивниот воздухоплов и, во такви случаи, мора да се следат упатствата на производителот за нивната употреба.

8.4 Други падови поврзани со воздухоплови

8.4.1 Значителен број несреќи се случуваат како резултат на падови преку непокриени пристапни точки во внатрешните катови на воздухопловот кога капаците се привремено подигнати. Според тоа, капаците треба да се заменат кога пристапниот пат не се користи и непокриените пристапни точки треба да се обезбедат со привремена бариера.

9. ОПЕРАЦИИ НА АВИОМОСТОВИ

9.1 Има голем број пријавени инциденти кои вклучуваат воздушни мостови кои се случиле на воздухопловните пристаништа, со потенцијал за големи оштетувања на воздухопловите и/или сериозни повреди на персоналот. Тие вклучуваат:

- колапс и други големи структурни дефекти
- незаповедани или неочекувани движења
- опструкции, како што се возила и опрема, кои се удрени од воздушниот мост, делумно поради дефект на уредите за откривање
- скапани подови и покриви што протекуваат создаваат опасност од лизгање и сопирање.

9.2 Овие инциденти вообичаено се предизвикани или од неправилна инсталација или несоодветно одржување на опремата или лоши процедури што доведуваат до грешка на операторот.

Инсталација

9.3 Ефикасното и безбедно работење на овие пешачки патеки зависи од нивната правилна инсталација. Затоа, тие треба да се проверат по инсталацијата и пред да бидат пуштени во употреба за прв пат.

9.4 Не може да се даде детален совет за содржината на таквата инспекција, но веројатно нема да биде соодветен освен ако не се заснова на наодите од проценката на ризикот. Како што е проценката, ќе треба да се опфатат соодветните прашања наведени во став 9.9.

9.5 Процесот на инсталација може да подлежи на барањата на функционалната спецификација според IATA ANM 900.

Опрема за авиомост

9.6 Следната помошна опрема треба да се постави на авиомостовите кои се движат по платформата:

- a) Звучни и визуелни предупредувања кои работат автоматски кога мостот е во движење;
- b) Со цел да се надминат слепите точки надолу и назад за операторот, CCTV или ретровизори за покривање на слепите области во кои авиомостот може да маневрира;
- c) Безбедносни обрачи чувствителни на притисок, кои, кога допираат предмет, ја отсекуваат движечката сила со што го запираат движењето на мостот;
- d) Средства за спречување падови од предниот раб на воздушниот мост, како што се вратите или заштитните огради, за употреба кога воздушниот мост не е на место против воздухоплов. (Коментарите во ставовите 8.1 и 8.2.8 се исто така релевантни во однос на воздушните мостови).

Ознаки на земјата

9.7 Авиомостовите со погон на платформата се ранливи на пречки. Значителна штета настана кога делови од опремата се паркирани во делот за работа на воздушните мостови. За стојалишта опремени со авиомост на погон на платформа, треба да се обезбеди ознака на земјата во форма на шрафирана област за да се разграничи областа во која мора да се забрани паркирањето на возила и опрема. Операторот на воздухопловното пристаниште треба да го спроведе ова ограничување за паркирање, а операторите на авиомостовите треба да го свртат вниманието на операторите на воздухопловното пристаниште за неправилно паркирани возила.

9.8 За слотовите опремени со авиомост со погон на платформа, треба да се обезбеди ознака на земјата во форма на паркинг кутија за да се покаже позицијата на тркалата на авиомостот кога е целосно повлечена, така што пропишаното безбедно растојание може да се одржи помеѓу кој било воздухоплов и структура на мостот.

9.9 За да им се помогне на маршалерите и на екипажот за влечење, треба да се обезбедат обоени ознаки за застанување низ централната линија на слотовите и дизајнирани за секој тип на воздухоплов на кој му е дозволено да го користи слотовите. Овие ознаки за застанување треба да се усогласат со позициите за запирање на системот за визуелно приклучување (VDGS) за одредено летало.

9.10 Продолжливиот дел од авиомостовите на железничкиот погон треба да се означат со видно означување (како што се ретрофлексивни шеврони) за да им се укаже на пилотите, возачите и персоналот на платформа дека мостот е продолжен.

Одржување на авиомостовите и неуслужливост

9.11 Операторите на воздухопловните пристаништа треба да воспостават распоред за превентивно одржување, вклучително и инспекција од страна на компетентни луѓе.

9.12 Ваквите режими на инспекција и одржување веројатно нема да бидат соодветни освен ако не ги земат предвид следните точки:

- структурниот интегритет на авиомостот, вклучувајќи ги компонентите ранливи на катастрофален дефект и потенцијалот за навлегување вода да предизвика корозија на патеката или нејзините системи за контрола и возење.
- електричната безбедност на авиомостот и потенцијалот за електричен дефект да предизвика незаповедано или неочекувано движење.
- механичкиот интегритет на погонските и контролните системи на авиомостот, вклучувајќи ја состојбата на хидрауличната течност и компонентите на кои таа удира како и условите на тркалата и гумите.
- уредите за откривање пречки (доколку ги има), како што се телевизор со затворено коло (CCTV) или сензорски прстени.

9.13 Операторите на воздухопловните пристаништа треба да воспостават и да прогласат формален систем за известување за дефекти на авиомостовите. Постапката треба да вклучува активности за итен одговор од страна на инженерскиот персонал и оперативниот персонал на платформа, каде што е потребно повлекување на авиомостовите од услуга додека не се преземат мерки за поправка, за да се одржи безбедно ракување со воздухопловот и патниците.

Оперативни процедури

9.14 Операторите на воздухопловните пристаништа треба да се погрижат да развијат и да ги објавуваат Стандардните оперативни процедури (СОП) за воздушните мостови. Тие треба да вклучуваат итни процедури за повлекување и исклучување. Упатствата за итно повлекување треба да се прикажат во кабината на воздушниот мост и во случај на рачно исклучување, на местото на работа.

9.15 Процедурите што се специфични за држачот или авиомостот вообичаено треба да бидат поставени на контролната позиција на авиомостот. Ова е особено важно ако процедурите се однесуваат на различни конфигурации за одредени типови на воздухоплови.

9.16 Во случај на вонредна состојба додека леталото е на мирување, воздушниот мост треба да остане прикачен или повторно да се прикачи на воздухопловот додека сите патници и членови на екипажот не го евакуираат воздухопловот.

9.17 Дополнителни совети за работата на авиомостот се дадени во став 6.32.

Обука на оператори

9.18 Треба да се воспостави систем за обука, тестирање и сертификација на операторите на авиомостовите. Сертификат (или дозвола) за оператор на Airbridge, одобрен за соодветен тип на воздушен мост, треба да биде издаден од АЦВ кога ќе се покаже задоволително ниво на компетентност. Демонстрацијата на компетентност треба да вклучува практичен тест. Треба да се воспостават процедури за да се осигури дека операторите со авиомостови се обидуваат да управуваат само со оние типови на авиомостови за кои се оценети како компетентни. Авиомостови со различни работни карактеристики или системи за контрола/предупредување треба да се сметаат за различни типови на авиомостови.

9.19 Сертификатите треба да се издаваат само на оние вработени кои редовно управуваат со авиомостови како дел од нивната работна функција, бидејќи токму тој персонал останува целосно запознаен, во добра оперативна практика и ажуриран со оперативните промени и состојбите на модификација на авиомостови. Имателите на сертификати треба да подлежат на редовна ревалидација за да потврдат дека остануваат компетентни да управуваат со опремата. Операторот на воздухопловното пристаниште, исто така, треба да воспостави систем за ревизија за да обезбеди компетентност на операторот на авиомостовите и почитување на стандардите, треба да се испитаат и евиденцијата за инциденти на авиомостовите и големи дефекти. Доколку одговорноста за обука и/или тестирање на операторите на авиомостовите е делегирана на агент за ракување или трета страна, операторот на воздухопловното пристаниште треба да спроведува редовни ревизии на перформансите и активностите на овие организации со цел да се осигура дека се постигнати соодветни нивоа на безбедност. По несреќа или инцидент, операторите на авиомостовите треба да бидат предмет на ревалидација на барање на операторот на воздухопловното пристаниште и треба да биде можно да се суспендира сертификатот на операторот во очекување на повторна обука.

9.20 Доколку се воведат нов тип на авиомостовите, сите носители на сертификат за оператор на Airbridge од кои ќе се бара да управуваат (или обучувачи од кои ќе се бара да дадат инструкции за) опремата, треба да преземат обука и тестирање за да ја покажат својата компетентност и запознаеност со новата опрема. Пред да им биде дозволено да го користат оперативно.

9.21 Модел на Упатство за безбедност што може да биде соодветен за издавање од АЦВ кој работи со патнички воздушни мостови е вклучен во Додаток I.

10. РАЧНО РАКУВАЊЕ

10.1 Рачно ракување е термин кој се однесува на активности како што се кревање, спуштање, туркање, влечење или носење товар со рака или телесна сила. Тоа претставува речиси 50% од пријавените несреќи од индустријата за воздушен транспорт. Вообичаените активности за рачно ракување во индустријата вклучуваат, на пример, операции на копнениот екипаж како што се товарење или истовар на воздухоплов и подигање на шипки за влечење на и од воздухоплов или возила за влечење. Обезбедувањето помош за неспособни или инвалиди патници ќе бара особено размислување.

10.2 Треба да се земе предвид безбедноста и здравјето во согласност со барањата утврдени со важечкото законодавство.

10.3 Најдоброто средство за избегнување ризик е целосно да се елиминира опасноста, на пример, со механизирани техники на ракување. Тие вклучуваат употреба на амбуланти за

помагање на движењето на неспособни или инвалиди на патниците во воздухопловот и помагала за ракување со багаж. Онаму каде што не е разумно изводливо да се елиминира опасноста, а од персоналот на земјата се бара да преземе рачно ракување, законодавството бара:

- Се прави соодветна и доволна проценка на ризикот за секоја задача за која се смета дека претставува ризик од повреда. Ова треба да се однесува на задачата, оптоварувањето, работната средина и можностите на засегнатите поединци
- Се преземаат активности по резултатите од проценката, се преземаат соодветни чекори за намалување на ризикот од повреди од рачно ракување
- Се даваат информации за тежината и тежиштето на товарот што треба да се подигне онаму каде што тоа е разумно изводливо.

10.4 Ракувањето со багажот предизвикува повеќе проблеми со рачно ракување од која било друга активност на воздухопловното пристаниште. Следното може да помогне да се намалат повредите од ракување со багажот. Сите овие предлози ќе бараат соработка и координација помеѓу операторот на воздухопловното пристаниште, авиокомпаниите и копнените компании:

- Правилното планирање на нови и обновени објекти може да обезбеди значително намалување на ризикот од повреда, како и зголемување на ефикасноста
- Испитајте ја целата операција на ракување (каде што е можно, од првиот момент кога работникот ракува со вреќата до последниот) и размислете дали промената на процесот или опремата може да ги елиминира сите фази на рачно ракување
- Системите за ракување треба да се интегрираат едни со други каде што е можно. Различните парчиња опрема треба да бидат компатибилни една со друга и позиционирани за да се спречи непотребното ракување помеѓу, на пример, безбедносни скенери, транспортери, кукли и опрема за товарење на воздухоплови
- Користете транспортери (или слични) кои се со соодветна висина за да го минимизирате ризикот од повреда од кревање или спуштање на предмети до или од таква опрема.
- Размислете за околината во која се врши рачно ракување. Подовите треба да бидат суви и соодветно одржувани. Треба да има доволно простор за да им се овозможи на луѓето да се вртат додека ракуваат, доколку таквото вртење е неизбежно. Не треба да има празнини помеѓу опремата што резултира со тоа што луѓето треба да фрлаат багаж. Осветлувањето треба да биде доволно за да овозможи безбедно извршување на задачите. Температурата на околината треба да се одржува на разумно ниво (на пр. во сали за багаж) или да се обезбеди топла облека таму каде што тоа не е можно (на пр. на платформа)
- Осигурете се дека автоматските системи се правилно одржувани за да се минимизираат последователните лоши техники за рачно ракување
- Осигурајте се дека обуката е релевантна за задачите што луѓето ги преземаат. Можеби е неопходно обуката да се насочи кон специфични активности како што се преместување торби во границите на багажот на воздухопловот
- Обезбедете општа индикација за тежината на секоја кеса. Ова може да се постигне со прикачување на етикета „тешка торба“ при пријавувањето со инструкции и обука дадени на вработените за тоа како да се справат со таков багаж.

10.5 Примарната цел мора да биде да се намалат барањата за рачно ракување. Добра практика е да се прегледа секоја фаза од процесот на ракување со багажот со цел да се елиминираат сите непотребни фази. На пример, можеби е можно да се елиминираат некои фази со користење на возило за пренос на багаж што може да се прилагоди на правилната висина на вратата на воздухопловот. Ова го елиминира рачното ракување од возилото за пренесување до натоварувач со ремени.

11. БУЧАВА

11.1 Постојат многу извори на бучава на воздухопловното пристаниште. Прекумерното изложување на бучава може да резултира и со краткорочно и со трајно губење на слухот. Исто така, може да ја загрози ефективната комуникација за време на безбедносни критични задачи. Работодавците мора да се погрижат да преземат чекори за усогласување со релевантните прописи.

11.2 Примарниот извор на бучава на платформата на воздухопловно пристаниште се моторите на воздухопловите, APU и опремата за поддршка како што се мобилните копнени енергетски единици. Многу од овие извори се многу мобилни и покажуваат варијабилност во нивните емисии на бучава. Затоа, нивото на амбиентална/позадинска бучава и, потенцијално, нивоата на лична изложеност на бучава, може значително да флукуира и може значително да ги надмине нивоата на дејство.

11.3 Работодавците треба да се обидат да ја намалат изложеноста на бучава и на нивните вработени и на другите на работа на платформа изложени на бучавата создадена од нивните активности, без да се потпираат на заштита на слухот. Некои предлози се:

- a) Онаму каде што на слотовите се обезбедени фиксни електрични единици за напојување на земјата (за производство на струја подалеку од вработените на платформата) и фиксни единици за климатизација, операторите на воздухоплови треба целосно да ги користат овие капацитети за да ја минимизираат потребата од APU или мобилни единици кои генерираат високи нивоа на бучава;
- b) Онаму каде што се користи постоечката постројка за потпора на земја со бучава, таа треба да се конструира за да се минимизира излезниот шум. Во некои случаи ова може да бара ретроспективна корективна акција, на пр. делумно затворање, за да се намали емисијата на бучава;
- c) Пред да се набави нова постројка, треба да се земат предвид податоците за емисиите на бучава обезбедени од добавувачот при одлучувањето дали да се купи и дали можеби се потребни дополнителни заштитни мерки. Операторот на воздухопловното пристаниште може да постави минимални стандарди за нова опрема;
- d) Времето што работниците го поминуваат во близина на бучни постројки и опрема треба, доколку е можно, да се минимизира со соодветно планирање и организирање на работата;
- e) Работата поврзана со складишта за товар или други сервисни точки во близина на APU може да се преземе кога тој не работи;
- f) За операторите на возилата може да се постави акустична кабина, под услов возилото да може да се управува со затворени врати и прозорци. Доколку ова не е разумно изводливо, може да биде изводливо возачите да користат заштита за слух.

11.4 Областите во кои е потребна заштита на слухот треба да се означат и да се прикажат предупредувачките известувања, колку што е разумно изводливо. Ова може да биде тешко на

самата платформа, но релативно лесно во или на опремата, на пр. во кабината на возила каде што второто ниво на дејство може да се надмине делумно или цело време. Знаците може да се постават и на пристапните точки на платформата.

11.5 На платформата, активностите на еден работодавач може да предизвикаат вработените од другите работодавци да бидат изложени на бучава. На пример, високите нивоа на бучава од АРУ ќе влијаат на ракувачите со багаж и на другите што работат во близина на воздухопловот. Различните вклучени работодавци обично ќе треба да се договорат кој ќе ги координира нивните активности за бучавата. Нормално, овде ќе биде работодавачот во целосна контрола на работата. Овој работодавач треба да се погрижи изложеноста на бучава што ја создава неговата работна активност да биде проценета и намалена и дека информациите за бучавата се достапни за сите засегнати вработени; вистинскиот работодавач на секој работник обезбедува каква било потребна обука и лична заштитна опрема. Во повеќето случаи, ќе биде потребна размена на информации и соработка помеѓу работодавачите за да се осигура дека должностите се исполнуваат без непотребно дуплирање.

11.6 Онаму каде што комуникацијата помеѓу персоналот е од суштинско значење или се користат звучни аларми за да се гарантира безбедноста, мора да се изврши темелна проценка на околината за да се осигура дека сите ризици што произлегуваат од употребата на заштита на слухот се правилно управувани.

12. РАБОТНА ОПРЕМА (ВКЛУЧУВАЈЌИ МАШИНИ)

12.1 Општо

12.1.1 Работната опрема ги вклучува сите ставки на платформата, вклучувајќи возила, специјализирана опрема како што се товарни натоварувачи, фиксна опрема како што се воздушни мостови и единици FEGP и рачни алатки.

12.1.2 Опасностите по здравјето и безбедноста и безбедноста на воздухопловите од работната опрема може да настанат кога таа се преместува, инсталира, користи, одржува или демонтира. Тие вклучуваат опасности од:

- Машини
- Топли или ладни површини
- Нестабилност (колапс или превртување)
- Предмети или луѓе кои паѓаат или се исфрлаат од опремата
- Распаѓање, расипување или неисправност на опремата или нејзините контроли
- Неправилна употреба на опремата (на пример користење за намена за која не е соодветна)
- Пожар или прегревање.

12.1.3 Во зависност од инволвируваниот процес, опасностите може секогаш да бидат присутни со опремата, (како што е нејзината тежина што може да влијае на тоа колку лесно може да се помести или подигне) или минливи (како што е ризикот од удар во воздухопловот кога опремата се крева или спуштено).

12.1.4 Со цел да се заштитат луѓето и воздухопловите, сите компании на воздухопловното пристаниште треба да обезбедат дека:

- a) Опремата е соодветна (т.е. во однос на нејзиниот првичен интегритет, местото каде што ќе се користи и целта за која ќе се користи);
- b) Опремата се одржува во безбедна состојба;
- c) Опремата е проверува во одредени околности за да се осигура дека е и продолжува да биде безбедна за употреба. Секој увид треба да го изврши надлежно лице и да се води евиденција до следна инспекција и подолго доколку резултатите од инспекцијата се користат за следење на трендовите на услужливост.

12.1.5 Компаниите, исто така, треба да обезбедат дека ризиците создадени од употребата на опремата се:

- a) елиминирани, каде што е можно; или
- b) контролирани од:
 - преземање соодветни „хардверски“ мерки, на пр. обезбедување соодветни штитници, заштитни уреди (како што се тампон на површините што се поврзуваат со воздухопловот), ознаки и уреди за предупредување (како што се копчињата за итно стопирање) и
 - преземање соодветни „софтверски“ мерки, како што е следење безбедни системи на работа (на пр. да се обезбеди одржување само кога опремата е исклучена) и давање соодветни информации, инструкции и обука.

12.1.6 Мерките треба да се избераат врз основа на проценка на ризиците. Како дел од проценката, треба да се земе предвид хиерархијата на контролите. Во многу случаи, може да биде потребна комбинација на мерки.

12.1.7 Без оглед на комбинацијата на мерки, компаниите треба да обезбедат дека луѓето кои користат работна опрема добиле соодветна обука, инструкции и информации за конкретната опрема.

12.2 Мобилна работна опрема (вклучувајќи возила)

12.2.1 Мобилната работна опрема претставува дополнителни опасности за луѓето и воздухопловите. Таквата опрема или возила може да удраат луѓе, воздухоплови или друга работна опрема. Понатаму, освен ако не се оперира правилно и лабавите артикли се соодветно обезбедени, предметите може да паднат и да удраат луѓе или воздухоплови во близина, а исто така може да создадат опасност од FOD.

12.2.2 Следствено, компаниите и нивниот персонал треба да обезбедат дека онаму каде што се користи мобилна работна опрема за носење луѓе или предмети, таа е погодна за оваа намена (т.е. има соодветни места за седење и складирање). Во некои случаи, можеби ќе треба да се преземат мерки за да се намалат ризиците за операторот, сите други луѓе што се превезуваат, кој било друг што може да биде засегнат (како што се минувачи) и воздухопловите. Ова може да вклучува мерки за да се спречи превртување на работната опрема или фрлање луѓе или предмети од опремата (т.е. безбедносни појаси или други потпирачи). Мерките треба да се засноваат на наодите од проценката на ризикот.

12.3 Опрема за подигнување

12.3.1 Опремата за подигнување, исто така, претставува ризици за луѓето и воздухопловите. Луѓето може да паднат од покачени работни позиции или може да бидат погодени од товар што паѓа или да се ослободи од опремата. Опремата за подигање може да се преврти или колабира, што ќе резултира со повреда и оштетување. воздухопловот може да биде погоден и оштетен со опрема за подигнување додека се движи нагоре или надолу.

12.3.2 Со цел да се осигура дека ризиците за луѓето и воздухопловите се контролирани, опремата за подигнување треба да биде:

- доволно силен и стабилен за конкретна употреба и означен за да укаже на безбедни работни оптоварувања
- позициониран и инсталиран за да се минимизираат сите ризици
- се користи безбедно, односно работата е планирана и организирана и ја вршат компетентни луѓе и
- предмет на тековно темелно испитување и, каде што е соодветно, инспекција од страна на компетентни луѓе.

12.3.3 Понекогаш може да биде тешко да се одреди што е, а што не е опрема за подигнување.

На воздухопловните пристаништа, секогаш треба да се смета следново како опрема за подигнување:

- угостителски возила, амбуланти и други високотоварувачи
- одмрзнувачи со склоп на бум
- товарни натоварувачи
- мобилни работни платформи за подигнување (MEWP, „берачи на цреси“)
- платформи за подигање на возила за сервисирање на тоалети и вода за пиење и возила за полнење гориво
- вилушкари.

12.3.4 Следниве не се сметаат за опрема за подигнување или операции за подигнување:

- воздушни мостови (секое кревање што се случува за време на маневрирањето е сосема случајно за нивната главна функција)
- ескалатори (тие имаат специфични законски барања).

12.4 Нова механизација

12.4.1 Пред да купат машина, корисниците треба да размислат за:

- a) Каде и како ќе се користи;
- b) За што ќе се користи;
- c) Кој ќе го користи (квалификувани вработени, специјализанти);
- d) Какви ризици може да резултираат по безбедноста на воздухопловите и здравјето и безбедноста на персоналот;

е) Споредба на тоа колку добро овие ризици се контролирани од опремата на различни производители.

12.4.2 Производителите можат да покажат усогласеност со основните здравствени и безбедносни барања со дизајнирање и производство на производ според хармонизиран стандард. Голем број на хармонизирани стандарди специфични за опремата за поддршка на земја се објавени од IATA АНМ 900.

13. ОПАСНИ СУПСТАНЦИ И ОПАСНИ МАТЕРИИ

13.1 Супстанции опасни по здравјето

13.1.1 Некои супстанции се дефинирани како опасни по здравјето. Овие супстанции може да бидат токсични, корозивни, надразнувачки или на друг начин штетни за здравјето (на пр. биолошки агенси). Некои од овие супстанции може да го оштетат и воздухопловот, на пример, со кородирање на контролните површини.

13.1.2 Супстанциите можат да бидат:

- а) се користи во работна активност (како хидраулично масло или производи за чистење); или
- б) оние што се појавуваат или се среќаваат за време на работната активност (како што се издувните гасови од моторот, микробите во отпадот од тоалетот на воздухопловот, протекувањето од контејнерите со опасни материи).

13.1.3 Правилникот ARC 5.7 на АЦВ за транспорт на опасни материи по воздушен пат или кој било акт со кој се менува е главната легислатива што се применува за изложеност на такви супстанции. Товарите што се опасни по здравјето може исто така да подлежат на барањата за превоз на опасни материи.

13.1.4 Операторот на воздухопловното пристаниште, давателите на копнени услуги и воздушните оператори треба да ги проценат ризиците што произлегуваат од работата со опасни материи. Оваа проценка треба да го земе предвид ризикот создаден од употребата, ракувањето или ослободувањето на супстанцијата. Прво и најважно, проценката треба да покаже дали може да се елиминира изложеноста на опасната супстанција - на пример, дали наместо тоа може да се користи помалку опасна супстанција?

13.1.5 Ако изложувањето не може да се спречи, тогаш треба соодветно да се контролира. Ова може да се постигне, на пример, со обезбедување хемикалии да не можат да прскаат врз луѓе или воздухоплови, или дека испарувањата не можат да се акумулираат во близина на луѓе или воздухоплови. Употребата на лична заштитна опрема треба да се користи само како последно средство. Сепак, личната заштитна опрема може да биде корисна поддршка за вработените кои преземаат такви задачи како што се празнење и чистење тоалети, кои би можеле да користат заштитни ракавици и комбинезони. Заштитата за очи/лице исто така може да биде корисна во некои околности.

13.1.6 Операторите треба да забележат дека комерцијално снабдените опасни материи треба да имаат одредени здравствени и безбедносни информации на контејнерот и дека добавувачите на супстанции треба да стават на располагање други релевантни информации на безбедносен лист со податоци. Оваа информација може да се користи како основа за проценка. За други

опасни материи како што се гасовите од моторот и отпадот од тоалетот, работодавците можеби ќе треба да побараат совет од специјалист и, доколку е потребно, да организираат земање примероци од атмосферата или други испитувања.

13.1.7 Секако, сите избрани контролни мерки мора да бидат ефективни и во некои случаи може да биде неопходно да се следи изложеноста на луѓето на опасни материи за да се осигура дека тие не се изложени на штетни нивоа.

13.2 Радиоактивни материи

13.2.1 Изложеноста на супстанции кои емитуваат зрачење може да предизвика оштетување на здравјето. Зрачењето може да предизвика непосредна штета, на пр. зрачењето согорува или може да предизвика промени во клеточната ДНК, што на крајот може да доведе до рак.

13.2.2 Операторите треба да ги проценат ризиците од изложеноста на радијација и да се осигураат дека изложеноста е ограничена. Тие треба да имаат и планови за вонредни ситуации. Персоналот кој работи со радиоактивни материи, вклучително и оние кои ракуваат со радиоактивен товар, треба да биде компетентен за да се обезбеди нивната безбедност, безбедноста на оние кои работат со нив и безбедноста на воздухопловот.

13.2.3 Според прописите, операторите можеби ќе треба да назначат советници за заштита од радијација за да дадат компетентни совети за мерките потребни за заштита на здравјето и безбедноста на персоналот.

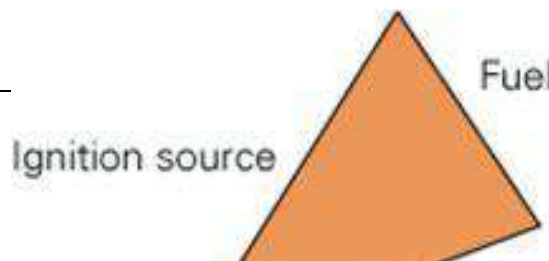
13.2.4 Некои радиоактивни материи може да бидат и токсични или корозивни итн. и затоа, исто така, може да подлежат на Регулативата, како што е наведено погоре. Радиоактивните супстанции кои се дел од товарната пратка може исто така да подлежат на барањата во врска со транспортот на опасни материи (види ставови 13.4.1 до 13.4.4).

13.3 Запаљиви материи

13.3.1 Како и со супстанциите опасни по здравјето, запаливите материи може да се користат како дел од процесот (како што е поправка на воздухоплов), да се постапува како товар или да се сретнат случајно, на пример како резултат на излевање. Тие можат да бидат цврсти, течни или гасовити. Пожарот и експлозијата се главните опасности поврзани со овие супстанции. Ваквите настани може да предизвикаат значителна повреда на луѓето и оштетување на воздухопловите. Меѓутоа, овие супстанции може да бидат и опасни по здравјето или може да го оштетат воздухопловот на други начини, на пример затоа што се корозивни.

13.3.2 Треба да се проценат ризиците од работата што вклучува запаливи материи, вклучително складирање и транспорт. Онаму каде што е можно, запаливата супстанција треба да се елиминира или да се замени со супстанција која не е запалива. Може да се постигне рамнотежа помеѓу вклучените ризици, на пример, ако предложената замена носи поголема опасност по здравјето од запаливата супстанција.

13.3.3 Кога супстанцијата не може да се елиминира или замени, тогаш треба да се преземат соодветни мерки на претпазливост. Контролата на ризиците од запаливи материи може да се разгледа во смисла на отстранување на барем едната страна од „огнениот триаголник“. Види слика 4.



Слика 4 Огнениот триаголник

13.3.4 Ова може да вклучува комбинација од:

- безбедно складирање, подалеку од извори на палење, некомпатибилни супстанции (како што се оксидатори) и механички оштетувања
- соодветна вентилација за отстранување на запаливи пари или гасови
- издавање и преточување на начин кој ги намалува излевањата и испуштањата
- употреба на опрема специјално дизајнирана за употреба со запаливи материи
- добро домаќинство за отстранување на запаливи остатоци
- адекватни процедури за справување со итни случаи и излевања, вклучувајќи обука, информирање и инструкции за персоналот.

13.3.5 Запаливата материја која најверојатно ќе се најде во најголемо количество на воздухопловното пристаниште е гориво за воздухоплови. Упатството за безбедно работење со гориво не се репродуцира во оваа публикација. Извори на детални упатства вклучуваат ASD-MAN-00 Aircraft Fuelling. Повеќето воздухопловни пристаништа ќе работат и со „дозволи за топла работа“ наменети за намалување на ризикот од пожар, вклучително и пожари од гориво.

13.3.6 Во моментот, не постои специфична легислатива за употреба на запаливи материи на платформа (иако работата со запаливи материи во хангари на воздухоплови може да подлежи на процедури за свесност за безбедноста на платформа и политика за опасност од пожар на операторот).

13.3.7 Запаливиот товар може да подлежи и на барањата во врска со транспортот на опасни материи.

13.4 Транспорт на опасни материи

13.4.1 Транспортот на опасни материи е покриен со МК No. 283/20, ARC No. 2.24 Транспорт на опасни материи по воздушен пат или кој било акт со кој се менува.

13.4.2 Транспортот на опасни материи по воздушен пат е исто така предмет на прописите за опасни материи на IATA и техничките инструкции на ICAO. Дополнителни совети за овие стандарди може да се добијат од АЦВ - Одделот за безбедност на летови, е-пошта: bhamidi@caa.gov.mk.

13.4.3 Имајте предвид дека усогласеноста со овие стандарди не мора да значи дека се исполнети барањата на Македонскиот закон што го покрива транспортот на опасни материи со други видови на транспорт.

13.4.4 Имајте предвид дека предвиденоста со овие стандарди не мора да значи дека се потребни барањата на Македонскиот закон што го покрива транспортот на опасни материи со други видови на транспорт се оправдани и обратно.

14. НЕСООДВЕТНО ОСВЕТЛУВАЊЕ, ОТСЈАЈ И ЗБУНУВАЧКИ СВЕТЛА

14.1 За време на темнина и периоди на слаба видливост, местата на платформа мора да бидат обезбедени со добар стандард на осветлување со доволна покриеност и сјај за да им се овозможи на пилотите и персоналот на платформа безбедно и ефективно да работат. Осветленоста на слотовите на воздухопловите мора да биде во согласност со стандардите утврдени со ARC NO. 5.2.

14.2 Мора да се внимава да се осигура дека ниту една инсталација за осветлување не може да даде отргнувачки или збунувачки сигнали на пилотите или да предизвика заслепување или отсјај кај сите луѓе на воздухопловното пристаниште, вклучително и персоналот на АТС во просторијата за визуелна контрола.

14.3 Подеднакво е важно секое работно место да има соодветно и доволно осветлување за да се осигури дека луѓето можат безбедно да работат. Општо земено, осветлувањето треба да постигне разумно униформа осветленост на сите релевантни работни области и треба да избегнува ненадејни промени во осветленоста (на пример, кога патиштата на платформа се движат под зградите). Сепак, може да има потреба од локално осветлување на одредени области каде што луѓето се на работа, на пример во складишта за товар на воздухоплови.

14.4 Операторите на воздухопловното пристаниште треба да воведат аранжмани за контрола и координација на обезбедувањето/инсталирањето на системи за осветлување на воздушниот простор.

14.5 Воведувањето на многу нови инсталации за осветлување кои не се вон прописите што го регулираат воздухопловното осветлување на земјата (AGL) се предмет на претходно одобрување од страна на АЦВ. Големите системи секогаш треба да подлежат на оперативно тестирање, вклучително и онаму каде што се смета дека е потребно проба за летање, за да се потврдат најдобрите прилагодувања за светилките. Осветлувањето на платформата треба редовно да се проверува за оштетување и нарушување на поставките на светилките.

14.6 Осветлувањето на просторот обично се поставува на столбови или скелиња и треба да подлежи на следново:

- a. Висината на монтирање, сјајот и аглите на монтирање на светилките треба да го постигнат потребното осветлување и пад на светлината без да предизвикаат заслепување на пилотите и другите лица;
- b. Распоредот на монтажните столбови треба да биде таков што ќе се обезбеди преклопување кое не предизвикува области со длабока сенка, како на „одморната страна“ на голем воздухоплов;

с. Осветлувањето, вклучително и мобилната опрема, во работните области на изведувачите треба да биде строго контролирано и да подлежи на редовни проверки за да се осигура дека отсјајот/заслепувањето се елиминирани.

14.7 За да се избегне заслепување, возилата на платформата мора да користат спуштени фарови секогаш кога се потребни светла на возилото.

14.8 Секое осветлување што се користи на платформа не смее да се коси со системите за водење на воздухопловот и ако се користат светла во боја, тие не смеат да бидат способни да се мешаат со воздушните светла со кодирани бои.

14.9 Осветлените ознаки на слотовите треба, онаму каде што е можно, да бидат видно поставени на стандардна положба на чело на слотовите за да им дадат недвосмислена индикација на пилотите за локацијата/идентификацијата на слотовите.

14.10 Онаму каде што локацијата на осветлувањето за локациите на копното на воздухопловно пристаниште е видлива од воздухопловното пристаниште, нивоата на сјај и насока на кој било приказ на светлина треба да бидат такви што нема отсјај или заслепување што ќе ги збунува или одвлекува вниманието на пилотите или персоналот на АТС.

14.11 Семафорите што ги контролираат премините на такси патишта/таксилани треба јасно да се препознаат за возачите на возилата, но мора да бидат заштитени од видот на пилотите.

14.12 Упатството за дизајнирање, инсталација и одржување на воздухопловното осветлување на земјата во врска со безбедноста на персоналот е дадено во 17.7 до 17.8.

15. НЕПОВОЛНИ ВРЕМЕНСКИ УСЛОВИ (ВКЛУЧУВАЈЌИ ЗИМСКИ ОПЕРАЦИИ)

15.1 Неповолни временски услови

Покрај снегот и мразот, други неповолни временски услови влијаат на безбедноста на операциите на воздухопловите на платформата, главно силните површински ветрови и условите со слаба видливост. Како дел од системот за управување со безбедноста, операторите на воздухопловните пристаништа треба да издаваат информации за мерките на претпазливост што треба да се преземат во пресрет на овие услови и со акцент на безбедносните барања за операциите на преградата.

15.2 Силни ветрови

15.2.1 Кога ќе се добијат метеоролошки предупредувања за силен ветер, тие треба веднаш да се пренесат до авиокомпаниите и операторите.

15.2.2 Кога ќе се појават услови за силен ветер, првите проблеми што се среќаваат се со лесна магла за магла која се пренесува низ воздухопловното пристаниште, што предизвикува закани за голтање на моторот за воздухоплови на трибините, такси патеките и пистите. Посебен проблем се пластичните кеси и чаршафите.

15.2.3 Како што се зголемува брзината на ветерот, контејнерите за багаж, необезбедената опрема, големите остатоци (најчесто од платформата), може да се разнесат низ Областа на движење предизвикувајќи опасност за оштетување на воздухопловите во сите области. Исто така, постои ризик од лична повреда и оштетување на возилата и опремата со „летање“ на

отпадоци. Главните барања и мерки на претпазливост се вклучени во постапките на моделот во Додаток Н на ова Поглавје.

15.2.4 Не е секогаш изводливо или неопходно да се постави голем воздухоплов на ветер на воздухопловните пристаништа. Онаму каде што постои барање воздухопловите да се позиционираат на ветер и/или да се креваат, тоа треба да биде одговорност на засегнатиот менаџер на авиокомпанијата, агент или сопственик. Операторите на воздухопловните пристаништа можат да помогнат со доделување соодветни стојалишта и други области на воздухопловните пристаништа за оваа намена.

15.2.5 Како што се зголемуваат брзините на ветерот, постои барање за засегнатите менаџери, агенти или сопственици на авиокомпаниите да се осигураат дека пропелерите и роторите се обезбедени.

15.3 Процедури со мала видливост (LVP)

15.3.1 Операторите на воздухопловното пристаниште ќе имаат воспоставено сеопфатни аранжмани и правила за да ги заштитат операциите со слаба видливост на областа за маневрирање и овие прашања не се детално дискутирани овде.

Дополнителни информации за спроведувањето на операциите и процедурите со слаба видливост може да се најдат во Анекс 14 на ИКАО и во соодветниот Прирачник за воздухопловното пристаниште.

15.3.2 Во повеќето распореди на воздухопловното пристаниште, платформите се граничат директно со системот на такси патишта, затоа, кога LVP се во сила, има влијание врз операциите на стационарот и има барање персоналот на платформа да биде свесен за импликациите за операциите на такси патишта и да се придржува кон сите барања и ограничувања за кои се известува.

15.3.3 Видливостите што може да се квалификуваат како ниски во оперативни услови на воздухопловот може да се сметаат за разумни од страна на некои корисници на воздухопловното пристаниште. Меѓутоа, кога видливоста е намалена, мора да се осигура дека персоналот е свесен за дополнителните безбедносни барања за одржување безбедни операции.

15.3.4 Во Додаток Ј е вклучен модел на Упатство за безбедност кој се занимава со силни ветрови што може да биде соодветен за издавање од АЦВ.

15.3.5 Модел на Упатство за безбедност кој се занимава со работа на платформа во услови на слаба видливост што може да биде соодветен за издавање од АЦВ е вклучен во Додаток К.

15.4 Зимски операции

15.4.1 На управителите на воздухопловните пристаништа кои продолжуваат со работа во тешки зимски услови со снег и мраз се препорачува да се договорат и објават сеопфатен план за чистење на снегот. Опремата и работната сила ќе бидат диктирани од обемот на самиот план, но треба да бидат доволно флексибилни за да се справи со целиот опсег на екстрими што може да се очекуваат локално.

15.4.2 За време на зимски услови потребни се дополнителни мерки на претпазливост и аранжмани, од страна на сите оние кои се вклучени во операциите на воздухопловното

пристаниште. Пред да започне зимската сезона, треба да се издадат безбедносни инструкции за да се нагласат опасностите од зимските операции и да се деталзираат мерките што треба да се преземат за да се ублажат ефектите врз платформата. Добра практика е да се организираат брифинзи за менаџерите и персоналот на корисничките авиокомпаниии/компаниии за работата и работа во зимски услови.

15.4.3 Операторот на воздухопловното пристаниште треба да утврди дека тие, авиокомпаниите и манипулативните агенти имаат договорено за следново:

- a. Третман и одмрзнување на платформа и патишта покрај воздушниот простор, со особено внимание на такси патишта, стојалишта и места за туркање;
- b. Расчистување и одмрзнување на критичните области периферни на слотовите, како што се областите за движење на мостот за товарење, скалите на мостот и погонските тркала, патничките рути (вклучувајќи надворешни скали и рампи), единиците FEGP и друга фиксна опрема за сервисирање. Методот на одмрзнување не треба да воведува сам по себе опасност од лизгање и сопирање;
- c. Онаму каде што воздухопловот зафаќа стојалиште, употреба на спрејови или други средства за чистење и одмрзнување на тркалата на воздухопловите, патеките/браздите на тркалата и пристапните правци за товарење на багаж, товар и угостителство;
- d. Кога се добиваат метеоролошки предупредувања за мраз/снег и кога се очекуваат или забележани услови за замрзнување, предупредувањата треба да се пренесат до сите оператори и персонал на престилот со најдобрите локални средства;
- e. Треба да се воведат дополнителни инспекции на платформата за да се откријат опасностите од замрзнување;
- f. Онаму каде што е можно, треба да се одвојат места за паркирање со апарати за одмрзнување на воздухопловите и за складирање на масовни средства за одмрзнување.

15.4.4 Од авиокомпаниите и од операторите треба да се бара посебна грижа за да се избегне истурање вода на платформата за време на услови на замрзнување, а миењето возила/опремата и перење на резервоарите, освен во контејнери, треба да бидат забранети во сите области на воздушниот простор.

15.4.5 Авиокомпаниите и операторите треба да бидат повикани да преземат мерки за самопомош за чистење и одмрзнување на опремата и местата за паркирање возила и треба да се бара да ја отстранат својата опрема од таквите области за да овозможат завршување на расчистувањето/одмрзнувањето. Од ракувачите треба да се бара да влечат статични воздухоплови кога ќе се побара, за да се овозможи завршување на расчистувањето/одмрзнувањето на слотовите.

15.4.6 Во Додаток Л е вклучен модел на Упатство за безбедност кој се занимава со зимски операции и опасности од платформа што може да биде погодно за издавање од АЦВ на воздухопловно пристаниште.

16. ЛИЗГАЊА И СОПНУВАЊЕ

16.1 Лизгањата и сопнувањето претставуваат речиси четвртина од несреќите на луѓето на воздухопловното пристаниште. Иако некои од овие несреќи е тешко да се спречат, многу може да се избегнат со едноставни мерки што може и треба да се преземат.

16.2 Лизгањата и сопнувањето може да бидат предизвикани од различни пречки, лабави предмети и дефекти на патеките, скалите и другите области. Опуштени предмети вклучуваат ФОД, што секако е извор на ризик и за воздухопловите. Неправилно складираните кабли (на пример, од фиксни или мобилни електрични земјени единици) исто така може да предизвикаат сопнување на луѓето. Лизгањата може да бидат предизвикани од излевање, на пример од хидраулично протекување.

16.3 Почетното проектирање и изградба на работните површини може да придонесе исто толку за ризикот од лизгање и излетување колку и за негово намалување. Ненадејните промени во нивото, слабата дренажа и недоволната грубост на површината на подот може да го зголемат ризикот од лизгање или излетување. Операторот на воздухопловното пристаниште треба да се погрижи ризиците од лизгање и патувања да се земат предвид при проектирањето на нови или обновени објекти и да се елиминираат или контролираат со добар дизајн, колку што е можно повеќе.

16.4 Лошото одржување на површините исто така може да придонесе за ризик од лизгање и излетување. Оштетувањата како што се дупките и прекумерното абеење го зголемуваат ризикот од лизгање, како и потенцијален извор на ФОД. Операторот на воздухопловното пристаниште треба да развие програми за одржување на воздухопловното пристаниште за да ги открие областите на кои им треба внимание пред да станат извор на опасност. Авиокомпаниите и копнените ракувачи треба да помогнат, на пример, со пријавување на делови од платформа кои се оштетени или претерано истрошени.

16.5 Справувањето со привремените извори на ризик, како што е ФОД бара од целата аеродрomsка заедница да има улога. Опуштените предмети треба да се отстранат од тој што ќе ги забележи; некои од нив ќе бидат погодни само за корпата за ФОД. Поголемите предмети, како што се каблите, треба да се пријават кај сопственикот на предметната опрема, кој пак треба веднаш да ги отстрани или среди предметите. Доколку не може да се утврди сопственик на поголема опрема, ФОД треба да се пријави во АЦВ.

17. ЕЛЕКТРИЧНИ ОПАСНОСТИ

17.1 Постојат различни извори на електрични опасности на платформата, вклучително осветлување, фиксни или мобилни електрични единици за копно напојување, напојување на друга опрема за платформата (како што се воздушни мостови) и самиот воздухоплов. Законот за безбедност и здравје при работа е главното законодавство за здравјето и безбедноста, но барањата во Правилникот за воздухопловни пристаништа кои се однесуваат на проверка на работната опрема ќе се применуваат и за многу електрични системи на платформа.

17.2 Повторно, дизајнот и инсталацијата може значително да го намалат ризикот. Секогаш треба да се обезбедат соодветни средства за изолација на електричните системи. Овие треба да се заклучуваат. Онаму каде што е можно, изолаторите треба да бидат дизајнирани така што луѓето не можат да добијат пристап до делови што носат опасни електрични струи освен ако не се исклучи струјата. Операторот на воздухопловното пристаниште треба да осигура дека вишокот е дизајниран во системи каде изолацијата би предизвикала сериозни непријатности (на пример, како со системот AGL), така што едно коло може да се изолира и безбедно да се работи, додека второто коло ги одржува виталните услуги во функција.

17.3 Електричната опрема секогаш треба да се користи безбедно. Приклучоците треба да се користат со приклучоците за кои се дизајнирани. Колата не треба да се преоптоваруваат и

треба да бидат соодветни за околината во која се користат. Каблите не треба да се оставаат на места каде што може да се оштетат.

17.4 Посебна забелешка е употребата на земјени единици за напојување (GPU). Многу земајни единици за напојување имаат електрично блокирање кое открива кога воздухопловот е поврзан. Ова преклопување може да се заобиколи. Сепак, овој објект е наменет само за одржување. Преклопувањата не треба да се заобиколуваат, дури и привремено, додека GPU е во нормална употреба. Ако земјаната единица за напојување нема да работи освен ако не се заобиколи интерблокот, тогаш земјаната единица за напојување е неисправна и треба да се повлече од сервис за поправка.

17.5 Сите електрични системи треба да се одржуваат правилно. Ова ќе бара програма за проверка и тестирање за да се идентификуваат дефектите пред тие да станат извор на опасност. Исто така, бара секој веднаш да го пријави кај својот работодавец и/или операторот или сопственикот на опремата за сите дефекти што ќе ги открие во текот на нивната работа. Секое одржување на електричните системи треба да го вршат компетентни луѓе според соодветен стандард.

17.6 Одржувањето на сите електрични системи (вклучувајќи ги и оние во воздухопловите) секогаш треба да се врши безбедно. По можност, системите треба да се изолираат од сите извори на електрична енергија и да се „докаже дека се мртви“ со тестирање. Сите извори на снабдување треба да бидат заклучени отворени додека работата е во тек. Онаму каде што системите содржат кондензатори кои би можеле да задржат значителна количина на складирана енергија, оваа енергија треба безбедно да се испразни пред да започне работата и кондензаторите треба да се остават на краток спој додека работата е во тек.

17.7 Работата на, или во непосредна близина на, изложени електрични системи под напон треба да се одвива само како последно средство кога изолацијата би предизвикала други значителни опасности за здравјето и безбедноста или кога не постои друг начин да се утврди изворот на дефектот. Во овие околности, вклучените треба да бидат посебно овластени и да користат безбеден систем за работа, со соодветни против позарани апарати, алатки и опрема, надзор, обука, информации и инструкции.

17.8 Онаму каде што изведувачите треба да се користат за извршување на електрични работи, тие треба да подлежат на аранжмани за проценка, контрола и следење од страна на операторот или релевантните одговорни органи.

18. ГРЕШКИ И ДЕФЕКТИ

18.1 Операторите на воздухопловното пристаниште треба да објават и одржуваат сеопфатни процедури за известување за дефекти за целата опрема и инсталации на стационарот обезбедени од воздухопловното пристаниште. Треба да се издадат јасни упатства и да се повторуваат со известување на главните места за инсталација.

18.2 За персоналот на авиокомпаниите или операторите, најдобро е едноставното известување за грешка со „еден удар“. Дефектите на виталната оперативна опрема или објекти кои можат да влијаат на безбедноста на воздухопловите, како што се воздушните мостови и VDGS, треба да се пријават на една единица. Најдобро е оперативен контролен центар или единица за безбедност. На тој начин може да се донесат/дејствуваат соодветните и непосредни безбедносни одлуки и во исто време да се иницира брз инженерски одговор.

18.3 Деталите за сите пријавени дефекти и нивното отстранување треба да се евидентираат.

18.4 За дефекти каде што постоела или се сметало дека е возможна да има опасност за воздухопловот или операциите на воздухопловното пристаниште, треба да се размисли за пополнување на MOR. Дополнителни детали може да се најдат во ARC 8.1.

18.5 Пријавите за појава треба да се испратат до Канцеларијата на АЦВ (Тел +389 (2) 329 6878) и е-пошта safereport@caa.gov.mk

18.6 Сите работодавци треба да се погрижат да постојат системи кои ќе му овозможат на персоналот да пријави грешки и дефекти во опремата на операторот. Треба да се преземат дејствија за овие извештаи, во временска рамка што ја одразува сериозноста на дефектот или дефектот и ризикот за луѓето и/или воздухопловите.

19. ИНСПЕКЦИИ НА ОБЛАСТА ЗА ДВИЖЕЊЕ

19.1 Барањето за инспекции и одржување на објектите на воздухопловното пристаниште е имплицитно во процесот на сертификација на воздухопловното пристаниште и поврзаното законодавство. Прирачникот за услуги и операции на воздухопловното пристаниште мора да ги содржи барањата и одговорностите за проверка и ревизија на сите безбедносни системи на воздухопловното пристаниште на систематска основа. Резултатите треба да се евидентираат/пријават и да се вратат во системот за управување со безбедноста.

19.2 Операторите на воздухопловното пристаниште треба да одржуваат распореди за инспекција за целата опрема и капацитети што ги обезбедуваат. Резултатите од овие инспекции треба да се евидентираат. Евиденцијата за услужливост/достапност треба да се одржува на главните системи за целите на ревизија и управување.

ДОДАТОК А

МОДЕЛ ПРОЦЕДУРИ ЗА РАБОТА НА РАМПА - ЗАГЛАВУВАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВОТ

Важна забелешка: Овој Додаток претставува модел на инструкција што може да ја одразува организацијата и процедурите за управување на воздухопловното пристаниште. Материјалот содржан во овој Додаток е наменет да дејствува како пример што може да се измени за да одговара на вистинските аранжмани на воздухопловното пристаниште. Називите на работните места, одговорностите и процедурите нема нужно да одговараат или соодветни на кое било конкретно воздухопловното пристаниште и се наменети само да го илустрираат типот на процедури кои веројатно ќе бидат потребни за соодветно управување со безбедноста на воздухопловите и луѓето во воздушните области.

1 Вовед

1.1 Воздухопловните подметачи се користат за да се спречи движењето на воздухоплов додека е на земја.

1.2 Методот што се користи за заглавување ќе се разликува во зависност од типот на воздухопловот и барањата на индивидуалните авиопревозници. Овие процедури се минимални барања на компанијата.

1.3 Во неповолни временски услови, особено во периоди на силен ветер, процедурите за заглавување ќе се променат и мора да се следат процедурите за силен ветер.

1.4 Специфичните упатства за типот на воздухоплов или операторот се приложени кон оваа постапка и мора да се следат онаму каде што е соодветно.

2 Процедурата

2.1 Пристигнување на воздухоплов

- Пред пристигнувањето на воздухопловот, мора да се осигурате дека го имате на располагање точниот број на прицврстувачи и дека сте позиционирани зад линијата за запирање на воздухопловот.
- Сите мотори мора да се превртат и да се изгаснат светлата против судир пред да започне процесот на заглавување.
- воздухопловот со пропелер со повеќе мотори вообичаено треба да се заглави на тркалото за носот со ставање на еден заглавувач напред и еден наназад од тркалото за носот. воздухопловот со еден пропелер треба да биде заглавен пред и зад главните тркала.
- Сите млазни воздухоплови треба да се заглават пред и од наназад на главните тркала.
- Секогаш приоѓајте му на воздухопловот од главата на слотовите и каде што е можно избегнувајте да се приближувате од страна.
- Кога го ставате држачот во положба, оставете јаз од 3 cm помеѓу држачот и гумата за полесно отстранување.
- Никогаш не ставајте ја раката помеѓу приклучоците и гумата.
- Штом ќе се наместат приклучоците, застанете со чист поглед на палубата за летање и употребете го соодветниот препознаен рачен сигнал за да потврдите „влегување“ со ставање на двете раце над главата, тупаници стегнати со палците испружени навнатре.
- Повторете го сигналот „заглавување“ до диспечерот на летот ако треба да се прикачат воздушни скали на воздухопловот.

2.2 Полетување на воздухопловот

Пушбек

- Држачите треба да се отстранат само на барање на командантот на воздухопловот.
- Осигурете се дека сите држачи се отстранети пред да започне туркањето.
- Ако се открие дека е заглавен држач, тој може да се отстрани со тапкање со резервен држач или со отпуштање на воздухопловот од држачите откако ќе се отпуштат копирачките на воздухопловот со помош на влечната шипка.
- Ако сè уште не може да се отстрани држачот, побарајте совет од командантот на воздухопловот.

- По отстранувањето, прицврстувачите мора да се вратат во одреденото место за складирање.

Powerback

- Кога ќе го побара командантот на воздухопловот, крилниот човек ќе го отстрани држачот поставена зад носот на тркалото.
- Држачот напред од тркалото за носот мора да остане во позиција додека воздухопловот не се исклучи.
- По отстранувањето, држачите мора да се вратат во одреденото место за складирање.

Слободно стоечки воздухоплов

- Држачите треба да се отстранат само на барање на командантот на воздухопловот.
- Едниот држач вообичаено треба да остане напред од тркалото за носот додека не се заврши секвенцата за стартување на моторот и не се прими сигналот „да се заглави“ од палубата за летање. Воздухопловот со едномоторни пропелер треба да остане заглавен напред од главните тркала додека не се прими сигналот „да се заглави“ од палубата за летање. Командантот на воздухопловот ќе го врати сигналот „заглавување“ со ставање на двете раце над главата; тупаници стегнати со палците испружени напред како дел од постапката за одјавување. По отстранувањето, прицврстувачите мора да се вратат во одреденото место за складирање.

3. Клучни безбедносни точки

- Само обучен и овластен персонал или специјализанти под надзор смеат да го заглавуваат или отглавуваат воздухопловот.
- Работните процедури и безбедните работни практики мора да се следат во секое време.
- Мора да се користат правилни техники за рачно ракување при подигање и носење на прицврстувачите.
- Никогаш не му приоѓајте на воздухоплов додека моторите не се спуштат и не се изгаснат светлата против судир.
- Никогаш не вадете ги држачите од воздухоплов без дозвола од палубата за летање или командантот на воздухопловот.

ДОДАТОК Б

УПАТСТВО НА МОДЕЛОТ ЗА БЕЗБЕДНОСТ - УПАТСТВО ЗА РАБОТА СО СИСТЕМ ЗА ВИЗУЕЛНО ПРИКЛУЧУВАЊЕ.

Важна забелешка: Овој Додаток претставува модел на инструкција што може да ја одразува организацијата и процедурите за управување на воздухопловното пристаниште. Материјалот содржан во овој Додаток е наменет да дејствува како пример што може да се измени за да одговара на вистинските аранжмани на воздухопловното пристаниште. Називите на работните

места, одговорностите и процедурите не мора да бидат соодветни или соодветни на кој било конкретно воздухопловното пристаниште и се наменети само да го илустрираат типот на процедури кои веројатно ќе бидат потребни за соодветно управување со безбедноста на воздухопловите и луѓето во воздушните области.

1 Вовед

Повеќето стојалишта за паркирање на воздухоплови на воздухопловното пристаниште се опремени со Visual Docking Guidance (VDGS). Кога држачот не е опремен, или VDGS не може да се користи или не е калибриран за одреден тип на воздухоплов, мора да се обезбеди услуга за маршализирање.

2 Систем

Visual Docking Equipment (VDE) обезбедува и насочување и насоки за запирање. Азимутскиот дисплеј е порамнет за интерпретација од левата летачка плочка. Детали за системот VDE и упатствата за негова употреба од страна на пилотите се содржани во AIP.

3 Одговорност за работа на VDGS

3.1 Системот го вклучува авиокомпанијата или персоналот за ракување. Во случај на стојалишта со опслужување со воздушен мост, еден сет на VDE контролни прекинувачи се монтирани во панел во кабината на воздушниот мост; втор сет на прекинувачи се монтирани во видно обележан панел на истакната положба на главата на слотовите. Секој сет на прекинувачи ќе работи со опремата и на сите стојалишта кои се сервираат на пристаништето се користат тајмер прекинувачи кои автоматски го исклучуваат VDE по 10 минути. На слотовите што не се опслужуваат со пристаниште, се обезбедува единствен сет на прекинувачи, монтирани во видно означен панел на главата на слотовите; VDE на овие стојалишта немаат прекинувачи за тајмер и VDE мора да се исклучи кога воздухопловот е безбедно паркиран на слотовите.

3.2 Авиокомпанијата или персоналот за ракување мора да се погрижи слотовите да е непречено од возила или опрема и дека воздушниот мост е повлечен и правилно паркиран пред пристигнувањето на воздухопловот и пред да го вклучи VDGS. Вклучувањето на VDGS му означува на командантот на воздухопловот дека овие дејства се завршени и дека е безбедно воздухопловот да влезе на слотовите. Кога еднаш VDGS е вклучен, лицето одговорно за безбедноста на слотовите и работењето на VDGS не смее да го напушти стојалиштето додека воздухопловот не се паркира, освен ако VDGS повторно не се исклучи.

4 Сервис за маршализирање

4.1 Услугата за маршализирање е обезбедена на оние стојалишта кои не се опремени со VDGS или со познати услужности. Услугата за маршализирање е достапна и на барање за сите авиокомпаниии со повикување на контролниот центар за операции..

4.2 Контролниот центар за операции треба да се повика за помош доколку персоналот за ракување се сомнева во безбедноста или во опремата VDGS што е на располагање.

4.3 За време на итни случаи на воздухоплови и во други моменти кога ресурсите на службата за операции на платформа се целосно посветени, персоналот за маршализирање

можеби нема да може да присуствува пред да пристигне воздухопловот. Соодветно на тоа, персоналот за ракување треба да му пружи помош на екипажот на палубата за летање за безбедно да застане на кратко на централната линија на слотовите и да го чека пристигнувањето на маршалерите.

4.4 При насочување на воздухоплов, со неговото/нејзиното внимание цврсто насочено кон тој воздухоплов, маршалерот е изложен на ризик од возилата. Возачите мора да внимаваат на присуството на еден или повеќе маршалери и секогаш да попуштаат. Персоналот не смее под никакви околности да оди или да вози помеѓу воздухоплов што оди и маршалер кој го насочува тој воздухоплов.

5 Неуслужливост на воздушен мост

Кога воздушен мост е надвор од употреба или не може целосно да се повлече и/или да се паркира во неговата безбедна положба, држачот ќе биде повлечен од употреба или, доколку е изводливо, ќе биде распределен на типови на воздухоплови што можат безбедно да се стават на позиција „Стоп кратко“ јасно од воздушниот мост. Одлуката за операција „Стоп кратко“ може добро да влијае на другите операции.
Види 6.2 долу.

6 Стоп за кратко постапка

6.1 Потребата за „Кратко застанување“ ќе му се укаже на екипажот на летот со еден од трите методи:

- a. Електронски знак, поставен над VDE дисплејот кој трепка црвено – STOP SHORT. Прекинувачите за овие знаци се сместени заедно со прекинувачите VDGS и во кабините на воздушните мостови и исто така на чело на местата на слотовите, функцијата на прекинувачот е видно означена;
- b. На слотовите опремени со железнички погонски мостови со видно обоен знак „СТОП КРАТО“ поставен на страната на такси пат на кабината на воздушниот мост;
- c. Со маршализирање на сигнали.

6.2 Од суштинско значење е Оперативниот центар на воздухопловното пристаниште и Оперативната единица на платформа веднаш да бидат известени доколку има намера да запре кратко воздухоплов. Оперативната единица на платформа ќе ја процени прецизната способност за запирање кратко на држачот за наведениот тип на воздухоплов и ќе обезбеди помош при маршалирање по потреба.

6.3 Секогаш кога ќе се прикаже знакот „СТОП КРАТОК“ и во отсуство на сигнали за маршалирање, пилотите треба да влезат на слотовите користејќи ја централната линија за водење и да го запрат воздухопловот пред пристигнување до воздушниот мост или која било друга пречка. Позицијата за запирање треба да биде што е можно подалеку напред во согласност со безбедноста и способноста да се опслужуваат вратите на воздухопловот со чекори. Ако опашката на воздухопловот не е настрана од таксипатот/таксиланскиот АТС треба да се советува.

6.4 Ознаката „СТОП КРАТКО“ ќе биде отстранета од инженерите на воздухопловното пристаниште кога ќе го поправат и повлечат воздушниот мост.

7 Постапка за итно стопирање

7.1 Уредот за итно стопирање е обезбеден за да се овозможи инстантно предупредување на пилотите дека постои непосредна безбедносна закана за нивниот воздухоплов или за персоналот на платформата, и дека воздухопловот треба веднаш да се запре за да се избегне опасноста.

7.2 Потребата да се направи итно стопирање им се покажува на пилотите со светлењето на трепкачкиот црвен електронски знак за ИТНО СТОП кој е поставен покрај екранот VDE.

7.3 За системот за итно стопирање се предвидени две локации на прекинувачи. Еден затворен прекинувач е вграден во кабината на воздушниот мост, која се наоѓа заедно со контролите на мостот; вториот затворен прекинувач се наоѓа на истакната и видно означена позиција на главата на слотовите на ниво на платформата.

7.4 Додека воздухоплов се движи на слотовите, одговорен член на персоналот на операторот мора да биде сместен на чело на прекинувачот на слотовите. Секое лице (без оглед на работодавачот или функцијата) што забележува закана за безбедноста треба да го активира системот или да побара од членот на персоналот на прекинувачот да го активира системот, да му каже на пилотот да застане.

7.5 Пилотот вообичаено ќе ја извести Контролата на летање дека е направено итно запирање на слотовите. Доколку е соодветно, Контролата на летање ќе иницира итен одговор „АЛЕРТ“, во согласност со процедурите за итни случаи на воздухопловното пристаниште. Противпожарната служба на воздухопловното пристаниште и оперативната единица на платформа потоа ќе присуствуваат на инцидентот и ќе ги преземат сите потребни безбедносни мерки.

8 Резиме за безбедност на VDGS

Авиокомпанијата и персоналот за ракување кои примаат воздухоплов што пристигнува треба:

- a. Пристигнете на доделеното стојалиште навреме пред воздухопловот;
- b. Проверете дали воздушниот мост е безбедно паркиран/повлечен и дека нема други пречки или FOD на слотовите;
- c. Доколку е потребно, прикажете „СТОП КРАТКО“. Пријавете го овој настан до претпоставениот и до Единицата за безбедност на воздухопловното пристаниште;
- d. Вклучете го VDGS кога држачот е безбеден за употреба од воздухоплов и, за системи без тајмер, повторно исклучете го кога воздухопловот ќе запре;
- e. Побарајте помош при маршализирање ако постои сомневање дали слотовите може безбедно да се користи.

ДОДАТОК В

**ПРОЦЕДУРА ЗА РАБОТА НА ПЛАТФОРМА – ИЗВЛЕКУВАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВ
ОД СЛОТОВИТЕ/МЕСТО ЗА ПАРКИРАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВ**
(во понатамошниот текст push-back)

(КОНЕВЕНЦИОНАЛНИ ВЛЕКАЧИ)

Важна забелешка: Овој Додаток претставува модел на инструкција што може да ја одразува организацијата и процедурите за управување на воздухопловното пристаниште. Материјалот содржан во овој Додаток е наменет да дејствува како пример што може да се измени за да одговара на вистинските аранжмани на воздухопловното пристаниште. Називите на работните места, одговорностите и процедурите нема нужно да одговараат или соодветни на кој било конкретно воздухопловно пристаниште и се наменети само да го илустрираат типот на процедури кои веројатно ќе бидат потребни за соодветно управување со безбедноста на воздухоплови и луѓето во воздушните области.

1 Вовед

1.1 Pushback

Оваа постапка ја опишува операцијата со потиснување во која воздухопловот се турка наназад од портата за паркирање со влечење или трактор, до позиција на сообраќајницата каде што може безбедно да се движи под своја моќ.

1.2 Трактор/влекач

Возило дизајнирано специјално за движење на воздухопловот на земја, вообичаено дизајнот ќе биде возило на четири тркала што се поврзуваат со воздухопловот.

1.3 Безбедност

1.3.1 Безбедноста е суштински дел од сите процедури на платформата и секогаш мора да размислите колку е безбедна секоја активност што ја преземате. Повеќето процедури на платформата ќе работат со мртви воздухоплови, т.е. воздухопловот е во мирување и сите мотори се исклучени. За време на која било постапка на потиснување, ќе работите со живи воздухоплови, тоа значи дека воздухопловот ќе се движи со помош на влечење, исто така, моторите ќе стартуваат некое време пред, за време или по враќањето.

1.3.2 Како и вашата сопствена безбедност, ваша одговорност како дел од тимот за пушбек ќе биде да ја осигурате безбедноста на оние околу вас, без разлика дали се директно вклучени во пушбекот или на околните стојалишта.

1.3.3 Комуникациите за време на туркањето ќе доаѓаат во форма на рачни сигнали или комуникации со слушалки, во која форма и да давате или примате инструкции, мора да бидете сигурни дека тие се јасно разбрани, доколку постои сомнеж, тогаш инструкциите мора да се разјаснат пред да се преземе кој било дел од процедурата за пушбек.

1.3.4 Запомнете! За време на пушбекот, капетанот ја префрла контролата на неговиот воздухоплов на екипажот за оттурнување. Сега имате жив воздухоплов полн со гориво и патници и безбедноста на сите засегнати е најважна.

1.3.5 Без оглед на секоа дозвола од АТС или информација што ви е дадена од екипажот на воздухопловот, додека туркате или влечете воздухоплов, вие сте одговорни за избегнување судири со други воздухоплови, возила, згради и пречки.

2 Процедури – Конвенционално влечење и влечна лента

2.1 Избор на влечна лента и бајпас игла (bypass-pin).

- Прво изберете ја точната игла за бајпас.
- Пиновите за бајпас се обработуваат за да се вклопат точно во системите на специфични воздухоплови и може да се користи само точниот пин.
- Неуспехот да се користи правилната бајпас игла или која било игла може да резултира со оштетување на воздухопловот и/или влечната лента и може да го загрози екипажот за потиснување.
- Исто така, не заборавајте да користите само игла што е означена како услужлива.
- Изберете ја вистинската лента за влечење. Сите влечни шипки се дизајнирани да одговараат на опсег на одредени типови на воздухоплови и соодветно се означени, а доколку не сте сигурни за соодветноста на одредена влечна лента, треба да се консултирате со вашиот претпоставен.
- Ако не се користи правилната лента за влечење може да дојде до оштетување на воздухопловот.
- Изберете го правилниот влекач.
- Ако правилното влечење не е достапно, треба да се консултирате со вашиот претпоставен.
- Направете целосна проверка пред патувањето и на влекачот и на влечната лента пред употреба.
- Решетките за влечење секогаш треба да се влечат зад влекачот кога возите до и од воздухопловот, никогаш да не ги туркате.

2.2 Пристигнување во воздухопловот.

- Кога се приближува до воздухопловот, возачот на влекачот треба да изврши проверка на сопирачките (најмалку 10 метри оддалеченост од воздухопловот), пред да се нареди со опремата за носот на воздухопловот и да застане на соодветно растојание од воздухопловот за да овозможи поврзување на шипката за влечење.
- Решетката за влечење сега треба да се откачи од задниот дел на влекачот и да се усогласи со точката на поврзување на ногата на носот на воздухопловот.
- Сега треба да се постави игла за бајпас на воланот (доколку е потребно) и да се побара дозвола од екипажот на лет на палубата за поврзувањето на шипката за влечење.
- Тогаш влечната лента може безбедно да се поврзе со воздухопловот.
- Ако влечната лента има прилагодлив носач на тркала, тоа треба да се користи за да се минимизира потребата за физичко подигање на шипката.

- За поврзување на некои шипки може да биде потребна помош од еден или повеќе други членови на персоналот.
- Секогаш треба да користите правилни техники за кревање и да бидете подготвени да побарате помош при поврзување или исклучување на влечните шипки за да спречите лична повреда.
- Кога влечната лента (и бајпас иглата доколку е потребно) се правилно поврзани со воздухопловот, влекачот може да се движи многу бавно напред за да се поврзе со окото на влечната лента.
- За оваа операција е потребно лице водич (обично оперативец на слушалките), со помош на препознатливи рачни сигнали.
- Оваа операција мора да се изврши под целосна контрола, бидејќи секоја прекумерна сила употребена за време на спојувањето на влечењето и шипката може да резултира со оштетување на воздухопловот или влечната лента.
- Ако влекачот треба да се остави без надзор откако ќе се поврзе со воздухопловот, моторот треба да се исклучи и да се заглави тркалото за безбедност.

2.3 Започнување на пушбек.

- Пред да започнете со туркањето, вие, возачот, ќе го извршите движењето пред поаѓање како што беше опишано претходно во овие постапки и ќе се поврзете со оперативниот систем на слушалките за да го утврдите типот на пушбек што треба да се изврши.
- Сега отстранете го чокот на тркалото што го прицврстува влечењето (ако е применливо) и
- Кога безбедно седите во влечното возило, проверете дали е избрано неутрално или Парк и дали е затегната рачната сопирачка пред да го запалите моторот.
- Почекајте го сигналот „отпуштени сопирачки“ од оперативниот апарат на слушалките (како што е наведено во делот за рачни сигнали).
- Кога ќе се прими сигналот „отпуштени сопирачки“, изберете ја потребната насока на движење и правилната брзина (за повеќето пушбекови, првата брзина ќе биде доволна), и додека го држите влечењето на ножната сопирачка, отпуштете ја рачната сопирачка, а потоа по последната визуелна проверка за да потврдите дека е безбедно да се тргнете. Полека отпуштете ја ножната сопирачка користејќи ја моќта на превртувањето на моторот за нежно да го зафатите секое олабавување помеѓу влечењето/шипката и воздухопловот.
- Користејќи го гасот, полека зголемете ја моќноста за да ја поставите брзината на притискање на темпо каде што оперативецот на слушалките може удобно да ја држи позицијата со влекачот и воздухопловот без да мора да трча или да се мавне.
- Онаму каде што е можно, оперативецот на слушалките секогаш треба да оди на внатрешната страна на кривината и тој мора да остане во полн поглед и на палубата за летање и на возачот за влечење за време на пушбек.
- Мора да останете целосно свесни за положбата на другите членови на тимот за време на пушбек во секое време и да бидете подготвени да застанете ако изгубите од вид некој член на тимот.

2.4 Продолжување на пушбек

- Потиснувањето треба да продолжи со безбедно темпо на одење, а секоја промена на насоката (свртувања) треба да се сведе на минимум неопходен за да се постигне конечното позиционирање на воздухопловот на точката на ослободување. Не треба да се обидуваат да ја менуваат брзината за време на маневрирањето со потиснување.
- Кога го вртите воздухопловот, мора да внимавате да не ги надминувате границите означени на носот или трупот, бидејќи тоа ќе резултира со сериозно оштетување на управувачкиот механизам на воздухопловот.
- Црвената линија на вратите на лежиштето на тркалата ја покажува дозволената граница на вртење за време на нормална операција со повратен притисок, надминувањето на овие линии без да се „кршат“ ножиците за управување ќе резултира со оштетување на механизмот за управување на воздухопловот дури и со ставена игла за бајпас.

2.5 Завршување на пушбек

- Како што доаѓате до последните неколку метри од туркањето назад, треба да се трудите да ги усогласите влечењето и влечната лента со трупот на воздухопловот, тоа ќе го направи процесот на исклучување полесен и далеку побезбеден.
- Треба полека да ја намалите моќта на гасот и потоа нежно да ја затегнете ножната сопирачка за конечно да го запрете воздухопловот. Само кога сте сигурни дека е постигнато целосно стопирање и сте избрале неутрална брзина, треба да му дадете на операторот на слушалките сигнал „поставени сопирачки“.
- Раководителот на слушалките ќе сигнализира потврда кога сопирачките на воздухопловот се во функција „поставени“ и влезете за да ја спуштите кочијата на тркалото за влечење. Кога тркалата ја потпираат влечната лента, оперативецот на слушалките ќе ја извади иглата за влечење (ова може да бара мало движење на влечењето нанапред или наназад за да се олесни) за да му овозможи на влекачот да се движи подалеку од воздухопловот.
- Влечачот треба да се повлече од алката на шипката за влечење (на растојание од најмалку 5 m) за да може шипката безбедно да се отстрани од воздухопловот.
- Операторот на слушалките сега може да ја исклучи шипката од носот на воздухопловот. Ако за процесот на исклучување се потребни двајца мажи, возачот на влечење треба да го постави влекачот на деведесет степени во однос на воздухопловот откако ќе се повлече од алката за влечење и изберете Неутрална/Парк опрема, затегнете ја сопирачката за паркирање и потоа помагајте со влечната лента.
- Повторно спојте ја влечната лента со влекачот и потоа возете до работ на платформата во непосредна близина на воздухопловот и чекајте неговото поаѓање.
- Кога оперативецот на слушалките ќе го ослободи воздухопловот, откако ќе му покаже на палубата за летање дека ја извадил иглата за бајпас на воланот (доколку е вградена) и се вратила на платформата, треба да ја поврзете шипката со задниот дел на влекачот во подготвеност да се вратите во паркот кога воздухопловот се оддалечува.
- Исклучувањето на влечењето и шипката од воздухопловот е „безбедносно критично“ време кое бара високо ниво на концентрација од сите засегнати.

- Во никој случај не треба да се отстранува иглата за бајпас пред да се исклучи влечната лента и да се ослободи од воздухопловот.
3. Клучни безбедносни точки
- Само обучен и овластен персонал или специјализанти под инструкции можат да ја вршат операцијата со потиснување.
 - Секогаш избирајте го точниот влечење, влечна лента и игла за бајпас за типот и серијата на воздухопловот што треба да се туркаат назад.
 - Следете ги работните процедури и безбедните работни практики во секое време.
 - Следете ги работните активности и безбедните работни места во секое време.
 - Имајте ги предвид преовладувачките временски услови кога ја оценувате безбедноста на работата.

ДОДАТОК Д

МОДЕЛ НА ПРОЦЕДУРИ ЗА РАБОТА НА ПЛАТФОРМА ЗА - ВОЗИЛО ЗА ВЛЕЧЕЊЕ БЕЗ ШИПКИ. (TLTV) ОПЕРАЦИЈА

Важна забелешка: Овој Додаток претставува модел на инструкција што може да ја одразува организацијата и процедурите за управување на воздухопловното пристаниште. Материјалот содржан во овој Додаток е наменет да дејствува како пример што може да се измени за да одговара на вистинските аранжмани на воздухопловното пристаниште. Називите на работните места, одговорностите и процедурите нема нужно да одговараат или соодветни на кој било конкретен воздухопловното пристаниште и се наменети само да го илустрираат типот на процедури кои веројатно ќе бидат потребни за соодветно управување со безбедноста на воздухопловите и луѓето во воздушните области.

1 Вовед

1.1 Пушбек

Оваа постапка опишува како воздухопловот се турка наназад од портата за паркирање со влечење без влечна шипка до позиција на сообраќајницата каде што може безбедно да се движи под своја моќ или да биде влечен.

1.2 Влекач

Влекачот е специјално дизајниран за движење на воздухоплови без употреба на конвенционална влечна лента.

1.3 Безбедност

1.3.1 Безбедноста е суштински дел од сите процедури на платформата. Многу процедури на платформата ќе работат со „мртви“ воздухоплови, т.е. кога воздухопловот е во мирување и моторите исклучени. Меѓутоа, за време на која било постапка на повраток, воздухопловот ќе

биде „во живо“. Ова значи дека леталото ќе се движи со помош на влечење и, ако воздухопловот поаѓа, моторите ќе стартуваат некое време пред, за време или по туркањето.

1.3.2 Како и вашата сопствена безбедност, ваша одговорност како дел од тимот на пушбек ќе биде да ја осигурате безбедноста на оние околу вас, без разлика дали се директно вклучени во пушбекот или се на околните платформи.

1.3.3 Комуникации за време на пушбекот ќе доаѓаат во форма на рачни сигнали или комуникации со слушалки. Без оглед на формата во која давате или примате инструкции, мора да бидете сигурни дека тие се јасно разбрани - стандардните рачни сигнали треба постојано да се користат. Доколку има било каков сомнеж, инструкциите мора да се разјаснат пред да се преземе кој било дел од процедурата за пушбек.

1.3.4 Запомнете! За време на пушбек, капетанот ја префрла контролата на неговиот воздухоплов на екипажот за оттурнување. Сега можете да имате жив воздухоплов полн со гориво и патници каде безбедноста на сите е најважна.

1.3.5 Без оглед на секое дозвола за АТС или информација што ви е дадена од екипажот на воздухопловот, додека туркате или влечете воздухопловот вие сте одговорни за избегнување судири со други воздухопловот, возила, згради и пречки.

2 Работни процедури на платформата

2.1 Подготовка

- Пред да започнете со постапката, проверете дали TLTV е одобрен за употреба на одреден тип на воздухоплов и дека операторот на воздухопловот ја одобрил употребата на TLTV на својот воздухоплов. Видете на таблата за тип на воздухоплов/оператор во влечната табла.
- Пред да го возите TLTV, проверете дали е извршена проверка пред патувањето.

2.2 Стартување и маневрирање

- Започнете го влечењето со вртење на клучот за палење. Ќе се огласи свонче за да покаже дека влечењето сè уште не е подготвено за работа. Кога звучникот ќе престане (што треба да трае само неколку секунди) проверете ја оперативната табла за предупредувачки светла за дефекти. Ако се прикаже некаков дефект или предупредувачки светла, исклучете го влекачот и пријавете ја неуслужливоста на вашиот претпоставен.
- Одете до контролите на портата и лулката – затворената положба е означена со зелено светло, а спуштената позиција е означена со црвено светло. Доколку е потребно, поместете го џојстикот во крената положба и почекајте да се запали зеленото светло.
- Кога ќе се вклучи зеленото светло, проверете дали кабината е свртена настрана од погонските тркала. Ако кабината е свртена кон погонските тркала, користете го копчето за ротирање на кабината за да ја свртите кабината.

ЗАБЕЛЕШКА: Кабината ќе се ротира само ако двете врати се затворени, а влекачот е во неутрална брзина.

- Мора да се избере трета брзина кога се поставува TLTV од паркинг просторот до воздухопловот. TLTV не смее да се вози од паркинг просторот со кабината свртена кон погонските тркала. Оваа позиција е наменета само за позиционирање на и исклучување од воздухопловот и само повратен притисок.
- По пристигнувањето во воздухопловот, проверете дали е вметната иглата за бајпас на воланот. Известете го екипажот на летот дека ќе го поврзете влекачот пред да го преместите влечењето во позиција.

3. Поврзување на воздухоплов

- За да го поставите влечењето на воздухопловот, ротирајте ја кабината така да сте свртени кон погонските тркала.
- Поставете го TLTV користејќи ја црвената линија за водич што се протега по телото на влекачот. Насочете ја црвената линија кон центарот на носот.
- Возете кон запчаникот за носот и застанете на 2 m од него. Вклучете ја рачната сопирачка и ставете го TLTV во неутрална брзина.
- Проверете дали нема површински монтирани светлосни фитинзи за патни патишта/стојалипте што може да ја извалкаат спуштената лулка. Доколку ги има, мора да се користи конвенционална лента за влечење.
- Поместете го дојстикот во положбата „спуштено“ и држете го таму додека не се покаже црвеното „спуштено“ светло.
- Проверете дали влекачот е поставен за правилната големина на тркалото и меѓуоскиното растојание. Ако не, прилагодете ја големината на тркалото користејќи ги копчињата за големина на тркалото.
- Ставете го влечењето во 1-ва брзина и возете кон воздухопловот така што лулката ќе биде поставена од двете страни на носот.

ЗАБЕЛЕШКА: Кога влекачот се вози во спуштената и отворената положба, ќе се огласи звучникот за да му даде до знаење на возачот дека лулката и капијата се отворени и спуштени.

- Кога го позиционирате влекачот кон тркалото за носот, секогаш бидете спремни да сопирате и внимавајте на зеленото светло за вклучено тркало. Кога е вклучен, звучникот ќе се огласи.
- Кога е вклучен, ставете го влечењето на неутрално, тргнете ја ногата од сопирачката и уверете се дека рачната сопирачка е исклучена. Сопирачките на TLTV мора да бидат исклучени при затворање на капијата. Мора да се дозволи да се повлече на воздухопловот, инаку тркалото за носот ќе се повлече и може да предизвика оштетување

4. Пушбек на воздухоплов

- Кога воздухопловот е подготвен за полетување, возачот на влечење ќе почека додека оперативецот на слушалките не му го даде сигналот „отпуштени сопирачки“.

- Кога ќе се даде сигналот, држачот за TLTV мора да се стави во крената положба со помош на цојстикот. Притиснете го цојстикот во затворена положба и почекајте додека не се запали зеленото „затворено“ светло, а потоа вклучете ја рачната сопирачка. Зеленото светло ќе потврди дека лулката е целосно подигната.
- Во овој момент ќе се вклучи црвеното трепкачко светло за бајпас игла. Проверете дали иглата е сè уште на место. Ова ќе се потврди со притискање на жолтото копче.
- Изберете ја соодветната опрема за големината на воздухопловот и започнете со потиснување на непречено контролиран начин.
- Ако брзината на вртење стане премногу акутна, се вклучува предупредувачкото светло „80%“. Кога тоа ќе се случи, прилагодете го аголот за да го намалите притисокот од тркалото за носот. Доколку се активира предупредувањето „100 %“, притискањето мора да се запре и TLTV да се репозиционира и повторно да се поврзе.
- По завршувањето на повратокот, воздухопловот и TLTV мора да се усогласат.
- Цојстикот треба да се премести во спуштената положба. Кога лулката е целосно спуштена, црвеното „спуштено“ светло ќе светне.
- Откако добил потврда дека лулката се спуштила, возачот мора да го пренесе сигналот „подесени сопирачки“ до човекот на слушалката. Кога ќе се потврди „подесените сопирачки“, возачот на TLTV мора да го помести цојстикот во „отворена“ положба. Кога ќе светне црвениот „отворен“ светлосен сигнал, може да се избере брзина за рикверц и TLTV може да се оддалечи од воздухопловот.
- По завршувањето на пушбек, лулката мора да се затвори и подигне, а кабината да се ротира подалеку од погонските тркала.
- Кога оперативецот на слушалките ќе го ослободи воздухопловот и откако ќе му покаже на палубата за летање дека иглата за бајпас на воланот е отстранета, TLTV потоа може да се вози до соодветната паркинг позиција. Мора да се притисне рачната сопирачка и да се избере неутрална брзина. Цојстикот мора да се премести во „спуштена“ положба. Ова ќе биде потврдено со зелениот „спуштен“ светлосен сигнал.
- [Вметнете процедури за потиснување и влечење, вклучително и обезбедување на светлата на навигацијата на воздухоловите да се вклучени ноќе или со слаба визина (и против судир доколку процедурите итн бараат)]

5. Клучни безбедносни точки

- Само обучен и овластен персонал или специјализанти под инструкции смеат да управуваат со влекач без шипка за влечење.
- Секогаш вршете проверка пред патувањето.
- Следете ги објавените оперативни процедури и безбедните работни практики во секое време.
- Приклучоците не смеат да се вадат додека влекачот не се поврзе и прицврсти.

- Никогаш не го „кревајте“ воздухопловот додека командантот на воздухопловот не добие наредба да го стори тоа.
- Никогаш не користете TLTV на неовластен тип на воздухоплов или ако операторот на воздухопловот не одобрил употреба на TLTV на својот воздухоплов.

ДОДАТОК Е

МОДЕЛ УПАТСТВО ЗА БЕЗБЕДНОСТ - ПРОЦЕДУРИ ЗА ИЗГЛЕГУВАЊЕ ОД ПАРКИНГ ПОЗИЦИЈА НА ВОЗДУХОПЛОВОТ (ВРАЌАЊЕ).

Важна забелешка: Овој Додаток претставува модел на инструкција што може да ја одразува организацијата и процедурите за управување на воздухопловното пристаниште. Материјалот содржан во овој Додаток е наменет да дејствува како пример што може да се измени за да одговара на вистинските аранжмани на воздухопловното пристаниште. Називите на работните места, одговорностите и процедурите нема нужно да одговараат или соодветни на кое било конкретно воздухопловно пристаниште и се наменети само да го илустрираат типот на процедури кои веројатно ќе бидат потребни за соодветно управување со безбедноста на воздухопловите и луѓето во воздушните области.

1 Вовед

1.1 Воздухопловното пристаниште мора да биде уверено дека сите маневри за враќање на што се вршат на воздухопловното пристаниште се спроведуваат безбедно, во согласност со договорена процедура и со минимално вознемирување на другите корисници на платформата. Авиокомпанија мора да добие претходен договор, во писмена форма, за извршување на напојување и ќе биде предмет на исполнување на одредбите од ова безбедносно упатство. Меѓутоа, штом ќе биде одобрена процедурата, може да се даде „општ“ договор. Ова упатство ги деталзира барањата за редовно/рутинско вработување на процедурите за враќање на струја, од страна на авиокомпаниите, за полетување на воздухоплов.

1.2 Постапката за одобрување за ад-хок враќање , со еден воздухоплов и за надминување на посебните услови, е детално опишана во тековното Упатство за безбедност на воздухопловното пристаниште.

2. Услови за враќање

Пред да може да се разгледа одобрувањето на маневрите за враќање, мора да се исполнат следниве услови:

- а. Овластувањето и процедурите за враќање мора да бидат вклучени во прирачникот на производителот на воздухопловот.

- b. Постапката за враќање мора да биде во согласност со оперативниот прирачник за воздухопловни оператори.
 - c. Секој пилот кој има намера да користи моќ-назад мора да биде обучен и искусен во постапката.
 - d. Пред да се запалат моторите, мора да се вклучат светилникот(ите) против судир на воздухоплови.
 - f. Маневарот за враќање на силата мора да биде воден од обучен маршал за повраток, обезбеден од авиокомпанијата, со користење на стандардни сигнали за маршализирање на моќта на ИКАО.
 - g. На почетокот на маневрот е дозволено минимум движење напред, доволно само за да се олесни секое „издршка“ од гумите на воздухопловот.
 - h. Треба да се користат минималните поставки за моќност на моторот, доволни за да се поттикне/одржи воздухопловот во движење.
 - i. Мора да се користат шетачи за да се заштити движењето на воздухопловот наназад, да се обезбеди безбедно растојание на врвот на крилата и да се избегнат судири со други воздухоплови, возила или персонал.
 - j. Маневарот за враќање треба да заврши со леталото порамнето со централната линија на сообраќајницата.
 - k. Во ниту еден момент за време на маневарот за враќање назад, крилата на воздухопловот не треба да ги бришат соседните паркинг стојалишта, без разлика дали се зафатени или не.
3. Демонстрација за враќање наназад

Пред да може да се даде договор за враќање наназад, Менаџерот за операции ќе бара набљудување на проба/демонстрација на маневарот за целосно враќање со напојување користејќи го типот на воздухопловот, тежината на воздухопловот, поставките за моќност на моторот и постапката наменета за оперативна употреба. Ќе се направи проценка на ефектите од бучавата на моторот, вибрациите, прекумерниот притисок на експлозијата и испарувањата, забележани за време на испитувањето, за да се утврди соодветноста на постапката.

4. Апликации

Авиокомпаниите кои сакаат да воведат редовни полетувања за нивните воздухоплови, во прв случај, треба писмено да аплицираат до оперативниот менаџер со детали за односниот тип(и) на воздухоплов.

ДОДАТОК Ф

МОДЕЛ НА УПАТСТВО ЗА БЕЗБЕДНОСТ - ЕКСПЛОЗИЈА И ГАСОВИ НА ВОЗДУХОПЛОВОТ

Важна забелешка: Овој Додаток претставува модел на инструкција што може да ја одразува организацијата и процедурите за управување на воздухопловното пристаниште. Материјалот содржан во овој Додаток е наменет да дејствува како пример што може да се измени за да одговара на вистинските аранжмани на воздухопловното пристаниште. Називите на работните места, одговорностите и процедурите нема нужно да одговараат или соодветни на кое било конкретно воздухопловното пристаниште и се наменети само да го илустрираат типот на процедури кои веројатно ќе бидат потребни за соодветно управување со безбедноста на воздухопловите и луѓето во воздушните области.

1 Вовед

1.1 Ова упатство ги покрива барањата и процедурите за ракување со моторот што треба да се користат на воздухопловното пристаниште за време на операциите на платформата и е издадено за да ги потсети сите летачки и копнени екипажи за опасностите што можат да настанат од експлозија на моторот и испарувања. Овие постапки се наменети да промовираат безбедно движење на воздухопловите без ризик од оштетување на згради, воздухоплови или опрема и повреда на персоналот/патниците во областите на платформата.

1.2 Постои опасност од експлозијата што ја создаваат сите мотори, особено млазните мотори. Ризикот е најголем во областите кои не можат да се заштитат со скрининг од експлозија и од воздухоплови со мотори монтирани на висока опашка. Персоналот кој работи зад екраните за експлозија или во отворени згради блиску до слотовите, а патниците од спротивната страна на корсокакот може да искусат и непријатни гасови од моторот.

2 Процедури за пристигнување

2.1 Постои особен ризик од оштетување или повреда од експлозијата кога воздухопловот што пристигнува се врти кон централната линија на слотовите. Ризикот дополнително се зголемува ако од која било причина воздухопловот застане, а потоа се примени дополнителната сила потребна за да се „отцепи“ и да продолжи со маневрирањето.

2.2 Командантите на воздухопловот треба да ги одржуваат сите мотори во работа (и покрај мерките за економичност на горивото) со цел да се ограничи потребата од високи нивоа на потисок. Идеално, воздухопловот треба да се движи постојано за да се осигура дека не е потребна електрична енергија за одвојување. Исклучоците, наведувајќи го засегнатиот тип на воздухопловот и стојалишта, се известуваат засегнатите авиокомпаниии.

2.3 Потисните лостови не смеат да се користат од тест причини кога леталото е на стојалиште и моторите треба да се исклучат штом оперативно е изводливо откако леталото ќе се паркира.

2.4 Светилникот(и) против судир на воздухопловот мора да остане вклучен додека не се испразнат моторите.

3 Постапка на заминување – Стартување на моторот

3.1 Екипажот на летачката палуба и екипажот на земја треба да бидат во вербален контакт (ако не евозможен вербален контакт, мора да се користат стандардни рачни сигнали).

3.2 Пред да се запалат моторите, мора да се вклучат светилниците за заштита од судир на воздухопловот.

3.3 Копнените екипажи мора да се погрижат областа веднаш зад воздухопловот, плус зоната веднаш пред влезот на моторот, да биде чиста од персонал, патници, возила и опрема пред да дадат дозвола за палење на моторот. Дополнително, пред да им дадат дозвола за почеток на пилотите на кој било воздухоплов со широка каросерија, копнените екипажи мора да осигураат дека:

- a. Ниту еден друг воздухоплов не е вклучен, ниту се приближува до централната линија на такси пат, ниту е подготвен да се врати назад кон централната линија, во областа зад воздухопловот што чека да започне.
- b. Патниците не се качуваат или слегуваат преку чекори од воздухоплов во која било област зад воздухопловот што може да биде погодена од експлозија на млаз.

3.4 Копнените екипажи мора да ги известат пилотите за секоја потенцијална опасност што може да се создаде со палењето на моторите.

3.5 Кај воздухопловот со широка каросерија, дозволено е само едно вклучување на моторот на слотовите во ќорсокакот. Останатите мотори не смеат да се палат додека воздухопловот не се турка назад и не се усогласи со централниот такси пат/таксилан.

3.6 Моторот поставен на опашката на воздухопловот MD11, DC10 и L1011 не треба да се стартува во ќорсокак додека воздухопловот не се усогласи со централната линија на такси пат/таксилан и не се повлече напред додека задниот дел на воздухопловот не биде на минимум 100 метри од екранот за експлозија (обоена лента за запирање е обезбедена во сите ќорци за да се означи положбата на носот на тркалото).

4 Постапка за враќање назад – Мерки на претпазливост при експлозија

4.1 Копнените екипажи мора да се погрижат областа во која треба да се турка воздухопловот да биде чиста од персонал, патници, возила и опрема, пред да започне операцијата за враќање назад.

4.2 За време на сите пушбек маневри, поставките на моторот на воздухопловот не треба да ја надминуваат моќноста на мирување.

4.3 Воздухопловот на внатрешниот држач на ќорсокакот мора, по туркањето назад, да се повлече нанапред додека задниот дел на воздухопловот не е минимум 100 метри од екранот за експлозија пред да се откачат влечењето и влечната лента на воздухопловот (обоена стоп шипката е обезбедена во ќорсокак за да ја означи положбата на тркалото на носот).

4.4 Сите маневри за враќање назад треба да завршат така што воздухопловот е усогласен со централниот такси пат/таксилајн.

4.5 Ако е неопходно вкрстено стартување на крварењето, проверете дали воздухопловот е повлечен или таксиран напред до главата на ќорсокакот (или најмалку 200 метри од екранот за експлозија) пред да започне вкрстеното крварење на моторот.

ЗАБЕЛЕШКА: Ова може да бара од пилотот да добие дозвола за АТС за да се премести од нормалната позиција на враќање назад.

5 Возење на воздухоплов.

Пилотите мора да ја користат минималната моќност неопходна за да го придвижат/одржат леталото во движење, особено кога се наоѓаат на платформата во ќорсокак.

6 Безбедност во близина на работни површини

Работата за развој и одржување во областа на движење повремено вклучува делови од областа да бидат целосно повлечени од употреба. Во други времиња, пристапот на воздухопловите треба да биде ограничен поради работата во тек; известувањето секогаш се дава со издавање на упатство за безбедност. Овие делови се секогаш конусни, со бариери или оградени и ноќе се обележани со црвени препречни светла долж нивните периметри. Пилотите треба да користат минимална моќност кога се во близина на овие работни области и никогаш не треба да насочуваат млаз експлозија кон областите.

7 Само-маневар на воздухоплов.

7.1 Воздухопловните стојалишта на воздухопловните пристаништа се дизајнирани за паркирање на воздухопловите и за последователно повлекување со влечење на воздухопловот. Може да се применат следниве исклучоци:

7.1.1 За операторите/авиокомпаниите чии процедури се одобрени може да се даде трајна дозвола за патнички типови на воздухоплови со пропелер, за да се превртуваат на слотовите под нивна моќ. Таквото одобрување е според одредбите на тековното безбедносно упатство со наслов – Процедури за напојување на воздухопловите кои треба да се консултираат за детали за начинот на примена. Само во исклучителни околности на кој било друг воздухоплов ќе му биде дозволено да се превртува од држачот под негова моќ. Мора да се добие специфична дозвола за секое движење и пилотите мора да се усогласат со упатствата за царинење.

Апликациите треба да се направат до Центарот за контрола на операции.

7.1.2 Како рутински, воздухопловното пристаниште може да бара некои мали и средни воздухоплови да се свртат на избраните стојалишта каде што дозволуваат околностите и димензиите на слотовите. Во овој случај, воздухопловите ќе бидат ставени на позиција.

7.1.3 Спротивно на тоа, пилотите кои сакаат нивниот воздухоплов да биде свртен на стојалиште, за последователно само-маневрирање при поаѓање, мора да добијат специфична дозвола за секое движење и мора да се усогласат со упатствата за дозвола. Ќе се обезбеди услуга за маршалирање. Апликациите треба да се направат до Центарот за контрола на операции.

8 Општо

8.1 Од суштинско значење е содржината на ова упатство да им се даде најширока оптек на пилотите, инженерите и другите копнени работници кои се занимаваат со движењето на воздухоплови.

ДОДАТОК Г

МОДЕЛ УПАТСТВО ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА - РАБОТА НА ЗЕМЈАТА НА МОТОРОТ НА ВОЗДУХОПЛОВОТ И УПОТРЕБА НА ПОМОШНИ ЕДИНИЦИ ЗА НАПОЈУВАЊЕ

Важна забелешка: Овој Додаток претставува модел на инструкција што може да ја одразува организацијата и процедурите за управување на воздухопловното пристаниште. Материјалот содржан во овој Додаток е наменет да дејствува како пример што може да се измени за да одговара на вистинските аранжмани на воздухопловното пристаниште. Називите на работните места, одговорностите и процедурите нема нужно да одговараат или соодветни на кој било конкретно воздухопловното пристаниште и се наменети само да го илустрираат типот на процедури кои веројатно ќе бидат потребни за соодветно управување со безбедноста на воздухопловите и луѓето во воздушните области.

1 Вовед

Воздухопловното пристаниште е одговорно за безбедното функционирање на моторите на воздухопловите на воздухопловното пристаниште и за контрола на експлозиите, гасовите и бучавата од земјата. Ова упатство ги утврдува правилата и процедурите за копнените работи на моторот на воздухопловот и употребата на помошни единици за напојување на воздухопловот (APUs) и копнените единици за напојување (GPU).

2. Дефиниција

2.1 За целите на оваа инструкција, погонот на моторот на земја се дефинира како секое стартување на моторот што не е поврзано со планираното полетување на воздухопловот.

3. Одобрување

3.1 Дозволата за работа на моторот мора да се добие однапред од Центарот за контрола на летање и операции.

3.2 Следниве детали мора да се наведат кога се бара дозвола за работа на моторот:

- Авиокомпанија
- Тип на воздухоплов и регистрација
- Барана локација за работа на моторот
- Планирано време за почеток
- Очекувано времетраење
- Број на мотори кои треба да работат истовремено
- Ниво на моќност на моторот што треба да се користи
- Вид на одржување/проверка
- Зошто е потребно да работи моторот

3.3 Секоја варијација на деталите дадени погоре мора да биде предмет на дополнителна дозвола.

4 Безбедност

4.1 Целиот персонал кој се занимава со работата на моторот мора да биде целосно запознаен со овие правила и со следните барања, кои мора постојано да се почитуваат.

4.2 Воздухоплови паркирани на стојалишта

4.2.1 На стојалишта во корсокак и други избрани стојалишта, заземјувањето на моторот ќе биде ограничено на чек-старт и моќност во мирување. За проверки кои бараат употреба на поголема моќност, ќе биде неопходно да се премести воздухопловот на посоодветна локација, како што е наведено од Контролниот центар за операции.

4.2.2 Воздухопловот мора да биде правилно поставен на слотовите на таков начин што моторот што работи нема да им наштети на лица или да предизвика оштетување на воздухоплови, згради, инсталации, возила или опрема во близина.

4.2.3 Целата опрема за платформата мора да биде поставена на безбедно растојание од воздухопловот.

4.2.4 Онаму каде што е применливо, задниот дел од стојачкиот пат мора да биде затворен, за да се заштити сообраќајот на возилата, пред да се дозволи секое одобрено работење на моторот.

4.2.5 Светилникот(ците) против судир на воздухоплов мора да се вклучат пред да се запалат моторите и мора да останат вклучени во текот на траењето на теренот.

4.2.6 Инженерот задолжен за копното мора да се погрижи тркалата на воздухопловот безбедно да се заглават и дека воздухопловот не може да се движи напред под никакви околности.

4.2.7 Трчањето на земја не смее да се одвива кога патниците се качуваат/симнуваат на која било соседна или спротивна стојалишта, освен кога тие патници користат воздушен мост.

4.2.8 Обучен член на авиокомпанија или персонал за ракување треба да биде поставен на слотовите во вербален контакт со палубата за летање. Тој/таа ќе комуницира со R/T или интерфон со лет за да се осигура дека моторот(ите) се исклучени доколку лица или возила се движат во опасното подрачје пред, зад или во близина на мотор под напон. За таа цел и ако врската R/T или интерфон не може да се користи, може да се користат рачни сигнали преку ден и светлосни сигнали ноќе.

4.2.9 Секој оператор кој бара совет за безбедносните аспекти од став 4.2 погоре треба да се јави во Единицата за безбедност на воздухопловното пристаниште.

4.3 Воздухоплови во други области

4.3.1 Доколку е одобрено да работи моторот на земја на која било друга локација, одговорниот инженер е одговорност да се осигура дека областа зад воздухопловот, која може да биде подложена на експлозија, е чиста од луѓе, возила и опрема и дека земјата е цврста и без

распуштен асфалт, камења и други материјали. Областа веднаш пред доводот(ите) на моторот исто така мора да биде чиста. Мора да се обезбеди внимание како во параграф 4.2.8 погоре.

Секој оператор кој бара совет за безбедносните аспекти од став 4.3.1 погоре, треба да се јави во Единицата за безбедност на воздухопловното пристаниште.

4.3.1 За време на целото работа на моторите, освен во областа за одржување, мора да се одржува часовник за слушање на фреквенцијата на контрола на движењето на подземјето АТС за да се обезбеди брзо започнување на процедурите за итни случаи доколку е потребно.

5 Помошни единици за напојување

5.1 АРУ-ите на воздухопловите генерираат високо ниво на бучава и значителни испарувања што може да предизвикаат вознемирување на оние на блиските платформи, во згради и во станбени области. Бучавата на АРУ може да ја маскира бучавата на возилото што се приближува, со што го загрозува персоналот.

5.2 Авиокомпаниите и ракувачите треба да обезбедат дека АРУ се користат за апсолутно минимално време потребно за задоволување на оперативните потреби.

5.3 АРУ не треба да се користат како замена за FEGP или GPU.

6 Енергетски единици на земјата

6.1 Постојаните работа на земјани единици за струја може да предизвикаат високи нивоа на бучава на платформата, се дополнителна опструкција за слободното движење околу паркиран воздухоплов и, ако лошо се одржуваат, може да наталожи излевање на масло на слотовите.

6.2 Во областите каде што е обезбеден FEGP и може да се сервисира, GPUS не треба да се користат. Онаму каде што нема алтернатива за користење GPUS, тие треба веднаш да се исклучат кога повеќе не е потребно напојување.

6.3 При купувањето нови GPUS, авиокомпаниите и агентите за ракување се повикани да ги направат ниските нивоа на работна бучава како главен услов во процесот на селекција.

ДОДАТОК Н

МОДЕЛ НА УПАТСТВО ЗА БЕЗБЕДНОСТ - ОСТАТОЦИ/ОШТЕТУВАЊА ОД СТРАНИ ПРЕДМЕТИ

Важна забелешка: Овој Додаток претставува модел на инструкција што може да ја одразува организацијата и процедурите за управување на воздухопловното пристаниште. Материјалот содржан во овој Додаток е наменет да дејствува како пример што може да се измени за да одговара на вистинските аранжмани на воздухопловното пристаниште. Називите на работните места, одговорностите и процедурите нема нужно да одговараат или соодветни на кој било конкретно воздухопловното пристаниште и се наменети само да го илустрираат типот на процедури кои веројатно ќе бидат потребни за соодветно управување со безбедноста на воздухопловите и луѓето во воздушните области.

1 Вовед

1.1 Воздухопловното пристаниште е одговорно за преземање соодветни мерки за да се осигури безбедноста на воздухопловите, возилата и лицата кои ги користат платформата. Основен елемент на безбедносниот напор е да се одржува платформата во чиста состојба и без пречки.

1.2 Страните предмети редовно се депонираат на областа за движење и од суштинско значење е целиот персонал на воздухопловното пристаниште да ја разбере опасноста по безбедноста на летот што ја претставуваат таквите објекти. Страни предмети може да се проголтаат во моторите на воздухопловот што предизвикува оштетување што доведува до дефект на моторот, што е особено критично ако се случи во лет, особено ако се случи за време на фазата на полетување. Во најдобар случај, таквото оштетување води директно до предвремено отстранување и замена на моторот. Дополнително, може да дојде до оштетување предизвикано од туѓи предмети на гумите и подвозјето, контролните системи и други делови од воздухопловната рамка. Целата таква штета може да доведе до дефекти во текот на летот и неизбежно бара да се направат скапи поправки. Сите туѓи предмети се закана за безбедноста на воздухопловите.

1.3 Секој поединец има одговорност да се погрижи да се минимизира ризикот од оштетување на воздухопловите од FOD. Секој предмет од храна што ќе го најде член на персоналот во текот на нивната работа треба да се отстрани и да се стави во дадената корпа. Предмет од ФОД што се гледа во област во која член на персоналот не е овластен да влезе

треба да му се стави на внимание на надзорникот. Сите оператори треба да воведат процедури за персонал кои ги одразуваат овие одговорности.

1.4 Остатоци од странски предмети (FOD) е општ термин кој се однесува на сите лабави предмети кои претставуваат опасност за безбедноста и интегритетот на воздухопловот и кои, според тоа, не смеат да бидат оставени во ниту една област за да претставуваат опасност. Списокот на предмети кои најчесто се наоѓаат на платформа е долг и главно вклучува:

Пластични и хартиени кеси/листови, партали, празни лименки со масло и хидраулични течности, празни конзерви за безалкохолни пијалоци, навртки и завртки, алати и опрема, тркала и ознаки за багаж, метален прибор за јадење, пукнати баласт кеси, скршени дрвени предмети и разнo губре.

Присуството на ФОД главно се должи на невнимателноста на персоналот и нивното неразбирање за последиците.

2 Општи правила

2.1 Одговорности

На кој било дел од Областа на движење не смее да се депонира или да се остава храна. Директна одговорност на авиокомпаниите, агентите за ракување, компаниите за гориво, компаниите за чистење, угостителските компании, инженерските оперативци/изведувачите и сите други корисници на воздухопловното пристаниште е да се осигураат дека тој се одржува во што е можно побезбедна и чиста состојба и дека сите ФОД се отстранува веднаш штом ќе се најде. Сите оние кои работат на платформа, особено оние кои работат на воздухоплови, мора да бидат многу внимателни, за да се осигураат дека нема да останат ФОД од нивното работење.

2.2 Области на платформа

По завршувањето на копненото ракување, полнењето гориво и сервисирањето на воздухопловот, слотовите мора да се остават чисти и уредни. ФОД мора да се отстрани или да се стави во дадените контејнери. Целата опрема на платформата што може да биде однесена мора да се прицврсти на некој фиксен предмет или да се чува на безбедно место кое не е изложено на ефект на ветер или експлозија на моторот на воздухопловот.

2.3 Возила на подрачјето за движење

Пред да продолжите од една област на воздухопловното пристаниште до друга преку рута што вклучува преминување на областа на движење, сите возила мора внимателно да се прегледаат за да се осигура дека се што се носи во или на возилото е обезбедено, дека сите врати и опашка или странични штици се затворена и безбедно заклучена затворена и дека ниеден дел од возилото или приколката не е лабав и веројатно ќе се откачи.

2.4 Излевања

Воздухопловното пристаниште ја одржува опремата за чистење и екипите се подготвени за итно чистење од излевањата. Сите излевања на материјали мора веднаш да се пријават до RFFS, за нивното дејствување. Ова е особено важно кога излевањето е гориво или кој било друг запалив материјал.

2.5 Отстранување на опасностите од платформата

2.5.1 Паркирањето или напуштањето на неупотреблива опрема или возила, материјали на изведувачот и разни предмети на платформата претставува безбедносна опасност и придонесува за застојот на платформата.

2.5.2 Утврдено е дека неупотребливата опрема, возилата, материјалите на изведувачите или другите разни предмети (во натамошниот текст „Објектот“) создаваат пречка или опасност, тие ќе бидат означени со известување од оперативната единица на рампата или кој било персонал одговорен за безбедноста од истата област.

2.5.3 Ако навредливиот предмет се смета за непосредна опасност, тој ќе биде отстранет веднаш и без претходна најава.

2.5.4 Воздухопловното пристаниште не прифаќа никаква одговорност за каква било штета на објектот пред, за време или по отстранувањето во комплексот.

ДОДАТОК И

МОДЕЛОТ НА УПАТСТВО ЗА БЕЗБЕДНОСТ - ПАТНИЧКИ ВОЗДУШНИ МОСТОВИ

Важна забелешка: Овој Додаток претставува модел на инструкција што може да ја одразува организацијата и процедурите за управување на воздухопловното пристаниште. Материјалот содржан во овој Додаток е наменет да дејствува како пример што може да се измени за да одговара на вистинските аранжмани на воздухопловното пристаниште. Називите на работните места, одговорностите и процедурите нема нужно да одговараат или соодветни на кој било конкретно воздухопловното пристаниште и се наменети само да го илустрираат типот на процедури кои веројатно ќе бидат потребни за соодветно управување со безбедноста на воздухопловите и луѓето во воздушните области.

1 Вовед

Постојат два специфични типа на мостови кои се во употреба, наречени или воздушни мостови со погон на шини или воздушни мостови со платформа.

2 Патнички воздушен сервис

2.1 Користењето на воздушниот мост од страна на оператор на воздухоплов, сопственик или агент за манипулација, претставува претходно прифаќање на условите наведени подолу.

2.2 Воздухопловното пристаниште ќе го изврши својот распоред за инженерско превентивно одржување во текот на мирните часови.

2.3 Воздухопловното пристаниште ќе врши оперативна дневна проверка на сите воздушни мостови во мирни часови.

2.4 Воздухопловното пристаниште ќе ги одржува и чисти воздушните мостови и е одговорен за одржување на стандардите за работа на воздушните мостови.

2.5 Освен ако поинаку не е изрично предвидено во ова упатство, условите за користење на воздухопловот, како што е објавено, ќе се применуваат за користење и работа на воздушни мостови.

3 Сертификација за оператор на Airbridge

3.1 Со Airbridge може да управуваат само лица кои поседуваат сертификат за оператор на Airbridge издаден од овластени органи, одобрени за соодветниот тип на воздушен мост. Сертификатите се ограничени на оние лица кои редовно управуваат со воздушни мостови како суштински дел од нивната работна функција.

3.2 Издавањето сертификат е предмет на задоволително завршување на курс за обука, проследен со тест за возење на воздушен мост, каде што кандидатите мора да бидат способни да покажат висок стандард на запознаеност и безбедносно владеење во работата на воздушниот мост.

3.3 Сертификатите мора да се ревалидираат на секои две години од номинираниот инструктор за обука за воздушен мост. Воздухопловното пристаниште, исто така, може да бара носителот на сертификатот да се достави за проверка на ревалидација на барање. Операторите мора да ги почитуваат сите други барања или услови кои може одвреме-навреме да ги одредува воздухопловното пристаниште.

3.4 Сертификатите за воздушен мост остануваат сопственост на воздухопловното пристаниште. Во околности кога, според мислењето на воздухопловното пристаниште, операторот постапил несовесно или невнимателно во работењето на воздушен мост, воздухопловното пристаниште го задржува правото безусловно и веднаш да го суспендира сертификатот за одреден период во очекување на преквалификација или целосно да го повлече сертификатот.

4 Одговорности на операторот на Airbridge

4.1 Неопходно е да се направи внимателна проверка за да се осигура дека нема возила или опрема паркирани под или во областа за маневрирање на воздушниот мост. Дополнително, мостот мора да биде без остатоци и правилно паркиран пред воздухопловот да влезе на слотовите. Ова е особено неопходно на стојалишта опремени со мостови за погон на платформа, бидејќи инаку не може да се одржува безбедно растојание од моторите и крилата на воздухопловите. Ако мостовите не се целосно повлечени поради која било причина, воздухопловот мора да се запре кратко (види став 8 подолу).

4.1.1 Мостовите за движење на платформа се опремени со звучно предупредување и трепкачки светла кои работат секогаш кога се ракува со контролата на брзината и кога мостот се движи.

4.1.2 Во интерес на безбедноста, секогаш кога се поместува мостот за движење на платформа, треба да се постави „внимание“ на платформата за да му помогне на операторот на мостот. Оваа мерка на претпазливост е особено неопходна на мостови кои не се опремени со видео надзор или каде што CCTV не може да се користи.

4.1.3 Сите мостови се опремени со испреплетена безбедносна бариера и нема да се движат освен ако преградата не е правилно поставена преку устата на мостот.

4.1.4 Воздушните мостови се опремени со заштитна крошна и уред за автотонивел. Крошната обезбедува заштита од пожар и атмосферски влијанија за корисниците на мостот, а

автонивелерот ги компензира промените на облогите што се случуваат за време на полнење гориво на воздухопловот и товарење и растоварување на патниците.

4.1.5 Операторот на воздушниот мост мора да се погрижи автонивелерот да е вклучен пред да го вчита или растовари воздухопловот. Секогаш кога воздушниот мост е прикачен на воздухопловот, автонивелерот мора да остане вклучен.

4.2 Во случај на утовар или истовар на многу тежок товар, воздушниот мост мора да се повлече од воздухопловот бидејќи брзите промени на облогата може да ги надминат можностите на системот за автонивел.

4.3 Воздушните мостови не треба да се оставаат без надзор кога патниците се качуваат или се симнуваат. Доколку мостот излезе од границите додека се врши утовар или истовар, мостот треба да се отстрани и да се репозиционира.

4.4 Кога мостовите не се користат за товарење или истовар на патници, тие треба да се повлечат во нивната кутија за паркирање и да се затворат. Авиокомпаниите и ракувачите се советуваат дека секогаш кога мостот е приклучен на воздухоплов, треба да присуствува квалификуван оператор на воздушен мост, освен ако не се користи одобрен и услужлив уред за заштита.

4.5 Треба да се потсетуваат операторите на воздухоплови дека тие се одговорни за безбедноста на нивните воздухоплови, а приклучените воздушни мостови ги прават воздухопловите ранливи. За да се спречи неовластен пристап преку воздушните мостови, авиокомпаниите треба или да распоредат персонал за да го контролираат пристапот до нивниот воздухоплов или да го отстранат воздушниот мост од него.

4.6 Секогаш кога ќе се извади мост со погон на платформа од воздухоплов, тој мора да се паркира во неговата кутија за паркирање и да се затвори. Секогаш кога воздушниот мост со шински погон е слично отстранет, тој треба целосно да се повлече и затвори.

4.7 Патничката врата на воздухопловот треба да остане затворена додека воздушниот мост не се приклучи правилно и мора да се затвори пред да се повлечат мостовите.

ЗАБЕЛЕШКА: Ова не важи за одредени воздухоплови, со интегрални патнички чекори, кога алтернативните процедури се посебно одобрени од Одделот за безбедност на воздухопловното пристаниште.

4.8 Воздушните мостови не смеат да се поместуваат кога патниците се на воздушниот мост.

5 Работење на Airbridges

Воздушните мостови со железнички погон и воздушни мостови со погон за движење на платформа мора да се управуваат во согласност со упатствата содржани во брошурата за стандардни оперативни процедури на воздухопловното пристаниште (SOPs) што им се издава на сите сертифицирани оператори.

6 Паркинг кутии

6.1 Паркинг кутии се насликани на платформа за да им се укаже на сите заинтересирани за пристигнување и полетување на воздухопловите за правилните паркинг позиции за воздушните мостови со погон за движење на платформа.

6.2 Двете тркала на мостот мора да бидат во кутијата секогаш кога мостот е во паркирана положба.

7 Визуелен систем за водење приклучување (VDGS)

Сите стојалишта опремени со воздушни мостови се обезбедени со VDGS. Деталите за овие инсталации и начинот на употреба се опишани во Упатството за безбедност што се однесува на VDGS.

8 Стоп- Кратко Процедури

8.1 Ако воздушен мост е неупотреблив или не може целосно да се повлече, држачот мора да се повлече од употреба или, доколку е изводливо, да се додели на типови на воздухоплови што можат безбедно да се запрат пред воздушниот мост за да се користат патничките чекори. Потребата да се запре кратко ќе им биде укажана на екипажот на летот со еден од следниве методи:

- а) Осветлен знак кој трепка црвено „СТОП КРАТОК“.
- б) Знак STOP SHORT прикажан на воздушен мост со железница.
- в) Со сигнали за маршалирање.

8.2 Кратките процедури се опишани во Упатството за безбедност што се однесува на VDGS.

9 Известување за дефекти

9.1 Во случај на некаков дефект/неуспех на воздушниот мост или на мост кој го попречува држачот, веднаш мора да се извести Операциониот контролен центар (ОСС), телефонски со давање на бројот на слотовите и кратки детали за дефектот. ОСС ќе го извести Одделот за инженерство на воздухопловното пристаниште (со кој не треба директно да се контактира) да присуствува и да го отстрани дефектот. ОСС, исто така, ќе ја предупреди Оперативната единица на рампата која ќе одлучи за сите неопходни ограничувања и ќе обезбеди услуга за маршалирање.

9.2 Ако некој воздушен мост се расипе кога е во контакт со воздухоплов, треба да се извести ОСС како во 9.1 погоре. Воздушниот мост може да се одалечи од воздухопловот користејќи ја постапката за итни случаи детална во Прирачникот за СОП на Airbridge, за да се овозможи извршување на нормално потиснување. Упатствата за итен вртење назад исто така се видно прикажани во кабините на воздушните мостови.

Мора да се прикажат предупредувањата стоп шорт за да се спречи следното пристигнување да се судри со продолжениот воздушен мост.

10 Итно запирање и итно повлекување

(Тука треба да се вметнат инструкции за итно запирање и постапката за итно повлекување за вашите типови воздушни мостови.)

11 Постапка за известување за несреќи

Одговорноста на операторот на воздушниот мост е да ги пријави сите несреќи кои вклучуваат сериозни повреди на персоналот, оштетување на воздухопловот или воздушниот мост, во согласност со процедурата детална во тековното упатство за безбедност при несреќи на воздухопловот.

ДОДАТОК Ј

МОДЕЛ НА УПАТСТВО ЗА БЕЗБЕДНОСТ - СИЛЕН ВЕТЕР

Важна забелешка: Овој Додаток претставува модел на инструкција што може да ја одразува организацијата и процедурите за управување на воздухопловното пристаниште. Материјалот содржан во овој Додаток е наменет да дејствува како пример што може да се измени за да одговара на вистинските аранжмани на воздухопловното пристаниште. Називите на работните места, одговорностите и процедурите нема нужно да одговараат или соодветни на кој било конкретно воздухопловното пристаниште и се наменети само да го илустрираат типот на процедури кои веројатно ќе бидат потребни за соодветно управување со безбедноста на воздухопловите и луѓето во воздушните области.

1 Вовед

1.1 Условите на силниот ветер може да доведат до опасност од предмети што ги разнесува ветерот и при многу силни ветрови постои можност за структурно оштетување на воздухопловите. Главните закани се за голтање на моторот или оштетување на воздухопловната рамка на воздухопловите на стојалиштата, такси патеки и писти; сериозноста на заканата од опструкција на писта за полетување или слетување на воздухоплов не може да се наведе премногу силно. Исто така, постои опасност од лична повреда на персоналот на платформата и оштетување на возилата и опремата.

1.2 Ова упатство ги деталзира барањата и мерките на претпазливост што треба да се преземат кога се очекуваат/искусни силни ветрови на воздухопловното пристаниште.

2 Предупредувања за силен ветер

Кога воздухопловното пристаниште ќе добие метеоролошки предупредувања за силен ветер, деталите од предупредувањето веднаш ќе бидат пренесени со порака на информативниот систем на персоналот.

3 Одговорности при силни ветрови

3.1 Кога е издадено предупредување за силен ветер или кога има услови за силен ветер, авиокомпаниите, агентите за ракување, операторите и персоналот мора да ги преземат следниве активности:

- a. Мора да се примени дополнителна претпазливост за да се спречи акумулација на FOD и да се осигура дека сите лабави предмети се отстранети или безбедно складирани (пластичните кеси и чаршафи се особена закана за голтање на моторот во сите области на воздухопловното пристаниште.). Мора да се преземат мерки за да се осигура дека капаците се безбедно прицврстени на сите контејнери за отпад.
- b. Целата земјена опрема и возила на платформата, кои не се во непосредна употреба, мора да се паркираат на местата предвидени со затегнати паркирни сопирачки.
- c. Опремата што се користи на слотовите мора да биде обезбедена со поставени рачни сопирачки. Опремата без паркирни сопирачки мора да се заглави или отстрани.
- d. Големите делови од опремата што се ранливи на ветровите, како што се празните контејнери за товар, мора да се прицврстат на фиксен објект или да се отстранат во заштитено подрачје.
- e. Сите лабави предмети во работните области на изведувачот мора да бидат обезбедени или отстранети.
- f. Персоналот кој набљудува каква било пречка или опрема што се движи на ветерот, без оглед на сопственоста, мора да преземе мерки за да ја обезбеди.
- g. Персоналот за ракување треба да преземе посебни мерки на претпазливост при влечење воздухоплови и треба да се повика на оперативниот прирачник на компанијата за конкретни упатства.
- h. Ѓубрето од воздухопловот и опремата што вообичаено се ставаат привремено на стојалиштето, како што се отпадоци во кеси, кебиња или слушалки, мора да се отстранат или безбедно да се складираат веднаш штом ќе се отстранат од воздухопловот.

4 Воздушни мостови

Кога брзината на ветерот надминува 30 kts, кабините на воздушните мостови треба целосно да се спуштат со затворени ролетни и каде што е можно да се постават свртени надвор од ветерот, за да се избегне структурно оштетување. Аеродромскиот инженеринг ќе го иницира овој начин за заштита на воздушниот мост.

5 Позиционирање и пикетирање на воздухоплови

Авиокомпаниите кои сакаат да го позиционираат својот воздухоплов свртен кон ветерот, треба да го известат Центарот за контрола на операции и да побараат распределба на соодветна станица или друга област на воздухопловното пристаниште. Сопствениците на воздухопловите на Генералното воздухопловство - ГА или нивните агенти треба да се јават во оперативната единица на рампата доколку имаат какви било проблеми при собирањето на нивните воздухоплови.

6 Влечење на воздухоплови

Авио-операторите се одговорни за издавање инструкции за ограничување на брзината на ветерот за влечење на нивните воздухоплови.

7 Откажување на предупредувањата за силен ветер

Кога силните ветрови ќе се смират или повеќе не се очекуваат, пораката за откажување ќе се емитува на информативниот систем на персоналот.

ДОДАТОК К

МОДЕЛ НА УПАТСТВО ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА - РАБОТА НА ПЛАТФОРМА ПРИ СЛАБА ВИДЛИВОСТ УСЛОВИ

Важна забелешка: Овој Додаток претставува модел на инструкција што може да ја одразува организацијата и процедурите за управување на воздухопловното пристаниште. Материјалот содржан во овој Додаток е наменет да дејствува како пример што може да се измени за да одговара на вистинските аранжмани на воздухопловното пристаниште. Називите на работните места, одговорностите и процедурите нема нужно да одговараат или соодветни на кој било конкретно воздухопловното пристаниште и се наменети само да го илустрираат типот на процедури кои веројатно ќе бидат потребни за соодветно управување со безбедноста на воздухопловите и луѓето во воздушните области.

1 Вовед

Процедурите за слаба видливост (LVP) се воведуваат на воздухопловно пристаниште кога визуелниот опсег на писта (RVR) е намален на 800 метри или се предвидува дека ќе падне под оваа вредност, или кога таванот на облакот е намален на 300 стапки или под или се предвидува да падне на 200 стапки или подолу. Одлуката за прогласување на LVP се носи и првично се известува од АТС. LVP се наменети за заштита на воздухоплови кои работат со најниска видливост и се дизајнирани да ги заштитат пистите, прецизните помагала за пристап и движењата на воздухопловите со ограничување на движењата на возилата на минимум неопходно и запирање на сите инженерски работи на Маневрирање. Воздухопловното пристаниште е одговорно за заштита на областа за маневрирање и вниманието на целиот персонал е насочено кон оваа инструкција која ги дава процедурите за работа на платформа при слаба видливост.

2 Предупредувања за слаба видливост

Кога АТС ќе ги објави LVP, воздухопловното пристаниште веднаш ќе организира емитување на предупредување до авиокомпаниите и персоналот преку порака на информативниот систем за персоналот.

3 Одговорности за време на LVP

Кога се свесни дека LVP се во сила, персоналот треба да го почитува следново:

- a. Само возила управувани од Аеродромски операции, АТЦ, Противпожарна служба на воздухопловното пристаниште, влечни воздухоплови (види б)) и возила со придружба на Аеродромски операции се дозволени на областа за маневрирање и тие ќе бидат под позитивна контрола на АТЦ.
- b. Влекачите кои се вклучени во операцијата за туркање се дозволени да влезат во сообраќајницата, кога се споени со воздухоплов и мора да се вратат на слотовите со најдиректен начин кога ќе заврши туркањето.
- c. Влекачи со воздухоплов под влечење може да го прават тоа само под придружба на возило на аеродромски операции.
- d. Предупредувачките знаци кои означуваат дека LVP се во сила ќе бидат поставени на приодите до областа за маневрирање и возачите мора да ги почитуваат упатствата на овие знаци.
- e. Возачите мора да бидат запознаени со границите на платформата и не смеат да влегуваат во сообраќајница со преминување на двојните бело обоени линии што ја означуваат границата помеѓу таксите и платформата.

4 Мала видливост на платформа

Кога видливоста е намалена на вредности од 200 метри или помалку, персоналот треба да ги почитува следните мерки на претпазливост:

- a. Возилата треба да се управуваат со соборени фарови, а каде што има, светлата за магла, осветлени и возачите треба да постапуваат со голема претпазливост.
- b. Светлата за пречки на возилото треба да се вклучат.
- c. Треба да се прават само основни патувања на платформата.
- d. Целиот персонал треба да биде внимателен на ненадејната појава на воздухоплов кој влегува во стојалиште и да биде подготвен соодветно да отстапи.

5 Откажување на LVP

Кога АТЦ ќе извести дека LVP се откажани, воздухопловното пристаниште веднаш ќе организира да го советува персоналот преку порака на информативниот систем за персоналот.

ДОДАТОК Л

МОДЕЛ УПАТСТВО ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА - ЗИМСКИ ОПЕРАЦИИ И ОПАСНОСТИ НА ПЛАТФОРМАТА

Важна забелешка: Овој Додаток претставува модел на инструкција што може да ја одразува организацијата и процедурите за управување на воздухопловното пристаниште. Материјалот содржан во овој Додаток е наменет да дејствува како пример што може да се измени за да одговара на вистинските аранжмани на воздухопловното пристаниште. Називите на работните места, одговорностите и процедурите нема нужно да одговараат или соодветни на кој било конкретно воздухопловното пристаниште и се наменети само да го илустрираат типот на процедури кои веројатно ќе бидат потребни за соодветно управување со безбедноста на воздухопловите и луѓето во воздушните области.

1 Вовед

1.1 Тековното безбедносно упатство со наслов „ПЛАН ЗА ЧИСТЕЊЕ НА СНЕГ НА ВОЗДУХОПЛОВНОТО ПРИСТАНИШТЕ“ ги сумира одговорностите и уредувањата за чистење на снегот за областа за маневрирање. Тие одредби овде не се повторуваат.

1.2 Ова упатство ги утврдува мерките на претпазливост што треба да се преземат на платформа во зимски услови, вклучувајќи ги и одговорностите на операторите на платформата кога се искусуваат или очекуваат услови за замрзнување.

2 Известување

2.1 Кога ќе се примат метеоролошки предупредувања за мраз или услови за замрзнување, или ќе се забележат услови за замрзнување на платформа, деталите ќе се пренесат до авиокомпаниите, операторите и персоналот.

2.2 Воздухопловното пристаниште ќе вложи максимални напори за ширење информации за променливата временска состојба. Одговорност на авиокомпаниите, агентите и операторите е

да ги предупредат патниците и персоналот за веројатно присуство на снег и/или мраз во нивните оперативни области и да преземат мерки за самопомош секогаш кога е можно.

2.3 Сите зимски опасности кои не се конкретно споменати во пораките на информативниот систем на персоналот на воздухопловното пристаниште треба да бидат известени за акција до Единицата за одржување на воздухопловното пристаниште.

3 Одговорности на воздухопловното пристаниште

Воздухопловното пристаниште ќе ги процени сите услови за замрзнување и ќе организира операции за одмрзнување и брусеење доколку се смета за неопходно. Персоналот на Воздухопловното пристаниште ќе ги одмрзне воздушните мостови, вклучително и надворешните скали и опремата за фиксни стојалишта, како и патничките рути и сите поврзани чекори/рампи. Секоја авиокомпанија која има потешкотии треба да ја контактира Единицата за операции на рампа за совет и помош.

4 Мерки на претпазливост во услови на замрзнување

Зимското време носи дополнителни опасности за кои е потребна свесност и поголема грижа од страна на персоналот кој работи на платформа, доколку се сака да се избегнат несреќи. Треба да се преземат едноставни мерки на претпазливост кои можат да ги намалат ризиците од несреќи како што следува:

- a. Оставете дополнително време за сите активности на рампата и внимавајте кога шетате по површините на платформата кои може да бидат лизгави.
- b. Внимавајте особено кога возите, особено кога се приближувате до воздухоплов или на приходите до раскрсницата на патиштата. Кога возите, имајте на ум дека на возилата им е потребно поголемо растојание за безбедно да застанат.
- c. Не оставајте возило без надзор додека работи моторот само за да ја загреете кабината или да ја наполните батеријата.
- d. Погрижете се да се посвети внимание на проверката на возилото пред употреба. Проверете ја работата на светлата, состојбата на батеријата и дали се користи доволно антифриз во течностите за ладење и другите течности.
- e. Површините, особено обоените области, обработени со материјали за одмрзнување/против мраз првично стануваат полизгави. Персоналот и патниците треба да бидат предупредени да покажат дополнителна грижа во овие околности.
- f. Облеката со висока видливост треба да се носи во согласност со тековните упатства.
- g. Направете надоместок за другиот персонал чие движење може да биде ограничено поради тешките работни услови.
- h. Солта никогаш не смее да се користи за одмрзнување на површините на платформа поради корозивниот ефект врз воздухопловот. Операторите треба да се јават во Единицата за одржување на воздухопловното пристаниште доколку имаат какви било прашања за соодветноста на материјалите за одмрзнување или против мраз.

5 Избегнување на излевање вода од возила/инсталации

5.1 Во услови на замрзнување, или кога се предвидуваат услови за замрзнување, мора да се преземат мерки за да се избегне непотребно формирање мраз на платформа и на површините

на патот. Операторите на специјализирани возила вклучени во превозот на вода мора да преземат посебни мерки на претпазливост како што следува:

- a. Операторите на цистерни за вода за пиење и возила за сервисирање на тоалети мора да внимаваат да нема излевање или истекување што доведува до последователно замрзнување. Испирање на резервоари за вода за пиење не е дозволено на површините на платформата.
- b. Мора да се внимава при употребата на точките за вода за пиење за да се спречи излевањето и излевањето на минимум.
- c. Не е дозволено перење на опрема на платформа, возила или воздухоплови, освен во предвидените специјализирани места за миење.
- d. Операторите на угостителските возила треба да осигураат дека вишокот мраз од галиите на воздухопловот се отстранува правилно и не се фрла на платформа.
- e. Доколку дојде до излевање, треба веднаш да се информира RFFS.

5.2 Сите оператори на воздухоплови паркирани на стој во услови на замрзнување треба да се погрижат одводните канали на галијата да не се оставаат да капат на површините на преградата и дека кога ќе се исцедат резервоарите на воздухопловите, исцедената вода се отстранува таму каде што не може да претставува опасност од мраз доколку потоа замрзне.

ПРИЛОГ

Appendix 1		
Appendix 2		
Appendix 3		
Appendix 4		